
Marina medieval catalana - es - Galera -Corominas

Autor:

Data de publicació: 12-07-2015

La vida a bord

L'organització dels vaixells mercants catalans a l'Edat Mitjana tenia dues seccions: els remers, a les ordres del còmit o capità de xurma; i aquells als que podríem qualificar com l'oficialitat. Enmig hi havia mariners amb consideració cap les seues funcions. L'oficialitat estava composta pel patró, un o més pilots i l'escriba de bord que gaudia de grans preeminències.

Entre la tripulació hi havia els nauxers, homes pràctics i de coneixements nàutics, entre els que es triava als contramestres i timoners. El càrrec més important era per al nauxer major, veritable oficial que suplía al patró i podia fer, accidentalment, de pilot. Els altres mariners eren panesos i anaven a la popa del vaixell, un o més fusters i calafats i els servents i criats, entre els que hi havia els nois o grumets.

Quan un vaixell de comerç passava a ser armat, pujava de graduació, augmentant el nombre de tripulants, havent-hi algunes vegades un almirall o capità en lloc del patró, homes de proa i gonfanoners, encarregats de banderes i senyals, i conservant les seves altes funcions, l'escribà del vaixell.

Era curiosa l'organització d'un vaixell corsari, barrejant els càrrecs de pau i de guerra. A part dels esmentats, la tripulació tenia diferents especialitzacions, els veedors (liquidadors), repartidors dels botins aconseguits; els aferradors (agafadors) que s'aferraven les naus en els atacs, en el moment de l'abordatge; els escorcolladors (registradors) que registraven els navilis contraris i efectuaven inventari de la presa; els nois (grumets), amb el seu rei o cap encarregat d'ells; els Cònsols, una espècie de jutges encarregats de la policia a bord, i els clavaris (tresorers) interventors de les preses realitzades i caixers dipositaris del que es recollia. A càrrec del nauxer major, en funcions de contramestre o capità d'espelmes, portava tot el referent a aquestes. Era obligatori en els navilis de guerra o corsos la presència d'un sacerdot, d'un metge i d'un barber.

S'establia per a un personal de cent mariners aquestes proporcions: 16 nauxers, 24 panesos i els altres proers.

Als soldats embarcats se'ls anomenava homes d'armes (homes d'armes) i ballesters (ballesters) i alguns d'ells tenien al seu càrrec a l'almirall. Els ballesters portaven dues ballestes de tres peus de longitud i una de tes, tres-cents passadors, sagetes, una Gorella (?), Cota conchada, cuirassa, bacinet, cistell i dos ganxos per armar i muntar la ballesta.

Els passatgers es dividien en tres classes: comerciants o sobrecàrrecs; passatgers pelegrins, que viatjaven en compliment d'un vot, i passatgers amb equipatge, en trànsit d'un port a un altre.

Els comerciants que transportaven càrrega pròpia, gaudien de certs privilegis a bord. Eren consultats en determinades circumstàncies, com en els canvis en el viatge, escales, atac d'enemics o abandonament de paquets en cas de tempesta, determinacions que exigien aquesta consulta prèvia i que l'Escribà anotava en el seu llibre cartolari (?), fent una relació jurada, en cas de naufragi, que obligava als supervivents. Un passatger que transportés menys de deu quintars de càrrega, era considerat com a pelegrí, i només era consultat en certs casos. Els altres passatgers no eren consultats, ja que no tenien representació, com els mariners, excepte quan aquests anaven a part proporcional dels beneficis del noli. Era obligació de tots els que anaven a bord, portar armes per a la seva defensa personal.

Els mariners cobraven un sou mensual, un tant per milla, o per viatge sencer a un port donat. Uns rebien el menjar del capità i altres se'l preparaven ells mateixos. Algunes vegades transportaven pacotilla, és a dir una varietat d'efectes, segons costum dels ports o segons conveni celebrat, que els atorgava dret a embarcar pel seu compte a cada viatge, per comerciar amb ella. Podien transportar lliurement, per la meitat del sou de tot el viatge, pagant nòlits per l'excedent.

Prenien tres àpats al dia: al matí pa amb companatge, consistent en menjar fred o fruita; al migdia, el diumenge, dimarts i dijous, carn rostida, els altres dies escudella o sopa sense carn; a la nit pa i companatge, que consistia en formatge, ceba, sardina salada o un altre peix sec.

Era obligació del capità repartir vi a cada àpat, mentre no estigués massa clar, en aquest cas havia de espessir amb panses i figues seques bullits. Només en faltar això es suprimia el vi. Per Pasqua i altres festivitats importants, es donava doble ració.

Els passatgers, quan eren sobrecàrrecs o comerciants, generalment tenien al seu càrrec un criat servil que els preparava la minestra. En canvi aquells anomenats pelegrins la convenien amb el patró o es la preparaven ells mateixos o es servien de la qual es preparava per a la tripulació. Segons l'import de la mercaderia que portessin al seu càrrec, els passatgers podien acompanyar-se de criats i equipatge sense pagar noli. Quan no portaven mercaderies o portaven poques, pagaven. Els contractes i ajustos que feien els comerciants, pelegrins, passatgers, oficials i mariners amb el patró, es escrivien en el cartulari o registre de l'escrivà, en el qual s'anotaven també entrades i sortides de mercaderies, sent un dietari del que succeïa en el viatge, i donava fe entre els carregadors o els que tenien part en el vaixell.

L'escrivà prestava jurament al rebre el càrrec i conservava el llibre, que no podia veure cap tripulant.

Els prohoms de la ribera del port de Barcelona van fer, en 1528, unes ordenances anomenades Ordinationes Ripariae, en les quals consignaven disposicions per a la navegació. Per elles veiem com la marina mercant s'armava en circumstàncies en peu de guerra, per evitar els atacs de que podien ser objecte les naus, per part de pirates i corsaris sarraïns, en els seus viatges a Orient. Usant termes apropiats al nostre temps, podríem dir que constituïen una mena de reserva de la marina militar, disposada sempre a entrar en funcions bèl·liques i abandonant les seves funcions típiques de comerç.

Era preceptiu que tot mariner amb funcions de ballester en els vaixells, havia de tenir dues ballestes de dos peus i una altra d'estreb (encara que estreb ha desaparegut del diccionari català, estrebada significa estirada, estirada), tres-centes ballestes, casc d'acer, pespunt (encara que tampoc surt al diccionari, podria ser la unió de pes i punt: puntopesado) o cuirassa i espasa o sabre. Igual armament havien de portar els ballesters d'ofici en naus menors. Tot mariner havia de portar una ausberg, casc de ferro o gorra marisca, escut, dues llances i espasa o sabre. No eximia d'anar armats als tripulants dels troncs. Tan severa era l'ordenança, que s'imposava una peça de cinquanta sous al capità, per cada mariner que tingués a bord sense armament.

El "Llibre del Consolat del Mar" té un apèndix de 34 capítols titulat "Ordinacions de tot Vaixell qui armés per anar a cors, i de tota armada que 's faça per mar". Torno a trobar-me davant Català antic, però jo s'aventuraria "Ordenances de qualsevol vaixell que s'armés per corsari i de tot armat que es produeixi en el mar". La nota del sumari indica els càrrecs i funcions apropiades al sevei, com es desprèn de la seva enumeració per matèries:

"De l'almirall, capità i armadors, com ha de ser clar despesa i benefici; del cómitre, de conveniències; de les parts que s'han de fer en nau armada, de nauxers i altres oficis, i de la partició; l'Almirall, de nauxer major; de proeles; de ballesters; d'homes d'armes, de Gabiers (Jauleros o potser carcellers); de pes i mesura de sobreguardianes; de timoners, de barbers; de liquidadors, de la Guàrdia de l'Almirall, de espies i de registradors; de servents; de mestre d'aixa (fuster de ribera), de ballester; de calafat, de cap de servents; de cònsols; del que ha de fer el Capità; l'Escribano, dels tresorers; del nauxer major, com es leven (reparteixen, distribueixen?) els quintes parts "

Un altre apèndix són les Ordenances penals per al servei de la marina, formades per 39 articles que porten aquesta rúbrica: "capítols del Rei en Pere sobre els fets i actes marítims" (Capítols pel Rei Don Pedro sobre els fets i actes marítims) promulgats a Barcelona per ordre reial el 1430 i que van ser dictats per tres notables marins barcelonins: Bernat de Cabrera, Jaume Boscà i Joan Llopart.

És realment curiós l'estudi que es refereix als corsaris. A les Ordenances els epígrafs que hem citat, es detallen el nom i la classe de vaixells, la força de les tripulacions i el règim interior dels vaixells, maniobres de guerra i funcions i oficis que en ells es practiquen.

La nau almirall era una embarcació gran, a la qual acompanyava una esquadra subtil, o lleugera, de galeres i troncs a rem. Regulaven la subordinació, premis, càstigs, perills i guanys.

Els homes d'armes constituïen la guàrdia de l'almirall, al qual, en combat, mai havien de deixar desemparado, mes que al perdre-vida. el seu armament ordinari era com els ja esmentats ballesters, excepte en el que disposés l'almirall. Era gent apropiada per als abordatges, i lluitaven en totes les ocasions; el seu premi una quarta part del botí, a part del que l'almirall els pogués prometre. La presa més desitjada era l'armadura del cap i tot el que portaven els enemics en el moment de l'abordatge, ja que una vegada consumat aquest, prescrivien els seus drets. Tota la gent d'armes era comandada directament per l'anomenat constable.

Corominas-Galera

GALERA, de l'antic galea, i aquest, del gr. biz. yakèa id., pròpiament 'mostel, nom de peix', gr yo.Xr 'mostela boscana': la galera es va comparar amb aquell selaci pels moviments ràpids i àgils d'aquest peix. ? l.a doc.: galea, 1120; galera, fi S. xiii. Ramon Berenguer III prometé a l'Alcaid de Lleida Avifilel fornir-li les naus necessàries per transportar-lo a ell i els seus cavalls a Mallorca: «ut habeat illi vigint i galeas et de gorabs tan tos ut possit alchaid miterere ducentos cavallos inter christianos et sarracenos et passet illum ad Maioricas», a. 1120 (Balari, Oríg., 657). La forma moderna galera ja apareix, junt amb l'altra, en Desclot: «quant venc un jorn, que-1 soley fo exit, les galeres de Marçela e les galeres de Principat e de Pola comensaren a exir de Règol e feeren vela per anar cascuns en lur terra; mas aquestes de Marçela e de Principat eren, entre galeres e tarides armades, ben 70 totes cargades d'armes e de rics arnès de cavalers e donrats hòmens francès Desclot, § 98 (NC/. m, 117.19), però en canvi hi llegim galees a 116.2 i a 117.19. L'InvLC aplega entre 1198 i finals del S. xiv (Cròtt. del Cerimoniós) uns 25 testimonis del mot: 5 de galera i una vintena de l antic galea. _ u Tenim aquest en la Cròtt. de Jaume I: «recolf-s en la galea e anà-sse n en Proença» (21) també en Llull, en Muntaner i en altres clàssi« medievals, hn una carta anònima rebuda per Jaume II l any 1290, re-

La vida a bordo

MARINA CATALANA MEDIEVAL, de I. Bó i Sigla

Publicado en 1922 por Editorial Catalana, en su colección Enciclopèdia Catalana.

La organización de los barcos mercantes catalanes en la Edad Media tenía dos secciones: los remeros, a las ordenes del comitre o capitán de chusma; y aquellos a los que podríamos cualificar como la oficialidad. En medio había marineros con consideración hacia sus funciones. La oficialidad estaba compuesta por el patrón, uno o mas pilotos y el escriba de a bordo que gozaba de grandes preeminencias.

Entre la tripulación se encontraban los nauxers hombres prácticos y de conocimientos náuticos, entre los que se elegían a los contra maestres y timoneles. El cargo más importante era para el nauxer mayor, verdadero oficial que suplía al patrón y podía hacer, accidentalmente, de piloto. Los demás marineros eran panesos y se encontraban en la popa del barco, uno o mas carpinteros y calafates y los sirvientes y criados, entre los cuales estaban los muchachos o grumetes.

Cuando un barco de comercio pasaba a ser armado, subía de graduación, aumentando en número de tripulantes, habiendo algunas veces un almirante o capitán en lugar del patrón, hombres de proa y gonfaloneros, encargados de banderas y señales, y conservando sus altas funciones, el escriba del barco.

Era curiosa la organización de un barco corsario, mezclandose los cargos de paz y de guerra. Además de los nombrados, la tripulación tenía distintas especializaciones, los esveïdors (liquidadores), repartidores de los botines

conseguidos; los aferradors (agarradores) que aferraban las naves en los ataques, en el momento del abordaje; los escorcolladors (registradores) que registraban los navíos contrarios y efectuaban inventario de la presa; los nois (grumetes), con su rey o jefe encargado de ellos; los cònsols (consules), una especie de jueces encargados de la policía a bordo, y los clavaris (tesoreros) interventores de las presas realizadas y cajeros depositarios de lo que se recogía. A cargo del nauxer major, en funciones de contramaestre o capitán de velas, estaba todo lo referente a ellas. Era obligatorio en los navios de guerra o corsos la asistencia de un sacerdote, de un médico y de un barbero.

Se establecía para un personal de cien marineros estas proporciones: 16 nauxers, 24 panesos y los demás proeles.

A los soldados embarcados se les llamaba homes d'armes (hombres de armas) y ballesters (ballesteros) y algunos de ellos tenían a su cargo al almirante. Los ballesteros llevaban dos ballestas de tres pies de longitud y una de tres, trescientos pasadores, saetas, una gorella (?), cota conchada, coraza, bacinete, cestillo y dos ganchos para armar y montar la ballesta.

Los pasajeros se dividían en tres clases: comerciantes o sobrecargos; pasajeros peregrinos, que viajaban en cumplimiento de un voto, y pasajeros con equipaje, en tránsito de un puerto a otro.

Los comerciantes que transportaban carga propia, disfrutaban de ciertos privilegios a bordo. Eran consultados en determinadas circunstancias, como cambios en el viaje, escalas, ataque de enemigos o abandono de paquetes en caso de tormenta, determinaciones que exigían esta consulta previa y que el escribano anotaba en su libro cartolari (?), haciéndose una relación jurada, en caso de naufragio, que obligaba a los supervivientes. Un pasajero que transportase menos de diez quintales de carga, era considerado como peregrino, y solo era consultado en casos determinados. Los demás pasajeros no eran consultados, ya que no tenían representación, como los marineros, excepto cuando estos iban a parte proporcional de los beneficios del flete. Era obligación de todos los de a bordo, llevar armas para su defensa personal.

Los marineros cobraban un sueldo mensual, a tanto por milla, o por viaje entero a un puerto dado. Unos recibían la comida del capitán y otros se la preparaban ellos mismos. Algunas veces transportaban pacotilla, es decir una variedad de efectos, según costumbre de los puertos o según convenio celebrado, que les otorgaba derecho a embarcar por su cuenta en cada viaje, para comerciar con ella. Podían transportar libremente, por la mitad del sueldo de todo el viaje, pagando fletes por lo exedente. Tomaban tres comidas al día: por la mañana pan con companaje, consistente en comida fría o fruta; al mediodía, en domingo, martes y jueves, carne asada, los otros días escudella o sopa sin carne; por la noche pan y companatge, que consistía en queso, cebolla, sardina salada u otro pescado seco. Era obligación del capitán repartir vino en cada comida, mientras no estuviera demasiado claro, en cuyo caso debía espesarse con pasas e higos secos hervidos. Solo al faltar esto se suprimía el vino. Para Pascua y otras festividades importantes, se daba doble ración.

Los pasajeros, cuando eran sobrecargos o comerciantes, generalmente tenían a su cargo un criado servil que les preparaba la menestra. En cambio aquellos llamados peregrinos la convenían con el patrón o se la preparaban ellos mismos o se servían de la que se preparaba para la tripulación. Según el importe de la mercancía que llevaran a su cargo, los pasajeros podían acompañarse de criados y equipaje sin pagar flete. Cuando no llevaban mercancías o llevaban pocas, pagaban. Los contratos y ajustes que hacían los comerciantes, peregrinos, pasajeros, oficiales y marineros con el patrón, se escribían en el cartulario o registro del escribano, en el cual se anotaban también entradas y salidas de mercancías, siendo un dietario de lo que sucedía en el viaje, y daba fe entre los cargadores o los que tenían parte en el barco.

El escribano prestaba juramento al recibir el cargo y conservaba cuidadosamente el libro, que no podía ver ningún tripulante.

Los prohombres de la ribera del puerto de Barcelona hicieron, en 1528, unas ordenanzas llamadas Ordinationes Ripariae, en las cuales consignaban disposiciones para la navegación. Por ellas vemos como la marina mercante se armaba en circunstancias en pie de guerra, para evitar los ataques de que podían ser objeto las naves, por parte de piratas y corsarios sarracenos, en sus viajes a Oriente. Usando términos apropiados a nuestro tiempo, podríamos decir que constituían una especie de reserva de la marina militar, dispuesta siempre a entrar en funciones bélicas y abandonando sus funciones típicas de comercio.

Era preceptivo que todo marinero con funciones de balletero en los barcos, debía tener dos ballestas de dos pies y otra d'estreb (aunque estreb ha desaparecido del diccionario catalán, estrebada significa tirón, estirón), trescientas ballestas, casco de acero, pespunt (aunque tampoco sale en el diccionario, podría ser la unión de peso y punto: puntopesado) o coraza y espada o sable. Igual armamento debían llevar los ballesteros de oficio en naves menores.

Todo marinero debía llevar una loriga, casco de hierro o gorra marisca, escudo, dos lanzas y espada o sable. No se eximía de ir armados a los tripulantes de los leños. Tan severa era la ordenanza, que se imponía una prenda de cincuenta sueldos al capitán, por cada marinero que tuviera a bordo sin armamento.

El "Llibre del Consolat del Mar" tiene un apéndice de 34 capítulos titulado "Ordinacions de tot vaixell qui armara per anar en cors, e de tota armada que's faça per mar". Vuelvo a encontrarme ante Catalán antiguo, pero yo aventuraría "Ordenanzas de cualquier barco que se armara para corsario y de todo armado que se produzca en el mar". La nota del sumario indica los cargos y funciones apropiadas al servicio, como se desprende de su enumeración por materias:

" Del almirante, capitán y armadores; como debe ser claro gasto y beneficio; del cómitre; de conveniencias; de las partes que deben hacerse en nave armada; de nauxers y otros oficios, y de la partición; del Almirante; de nauxer mayor; de proeles; de ballesteros; de hombres de armas; de Gabiers (Jauleros o tal vez Carceleros); de peso y medida de sobreguardianes; de timoneles; de barberos; de liquidadores; de la Guardia del Almirante; de espías y de registradores; de sirvientes; de mestre d'aixa (carpintero de ribera); de balletero; de calafate; de jefe de sirvientes; de consules; del que debe hacer el Capitán; del Escribano; de los tesoreros; del nauxer mayor; como se leven (reparten, distribuyen?) les quintes parts"

nota, he intentado, salvo error tipográfico, conservar las palabras en mayúscula y la puntuación del texto de origen, pues sinceramente no tengo muy claro el significado puntual de este párrafo, limitandome por tanto a la traducción de palabras encadenadas sin intentar interpretarlo.

Otro apéndice son las Ordenanzas penales para el servicio de la marina, formadas por 39 artículos que llevan esta rúbrica: "Capítols del Rey en Pere sobre los fets e actes marítims" (Capítulos por el Rey Don Pedro sobre los hechos y actos marítimos) promulgados en Barcelona por orden real en 1430 y que fueron dictados por tres notables marinos barceloneses: Bernat de Cabrera, Jaume Boscà y Joan Llompart.

Es realmente curioso el estudio que se refiere a los corsarios. En las Ordenanzas cuyos epígrafes hemos citado, se detallan el nombre y la clase de barcos, la fuerza de las tripulaciones y el régimen interior de los barcos, maniobras de guerra y funciones y oficios que en ellos se practican.

La nave almirante era una embarcación grande, a la que acompañaba una escuadra sutil, o ligera, de galeras y leños a remo. Regulaban la subordinación, premios, castigos, peligros y ganancias.

Los hombres de armas constituían la guardia del almirante, al cual, en combate, jamás debían dejar desemparado, mas que al perderla vida. su armamento ordinario era como los ya mencionados ballesteros, salvo en lo que dispusiera el almirante. Era gente apropiada para los abordajes, y luchaban en todas las ocasiones; su premio una cuarta parte del botín, aparte de lo que el almirante les pudiera prometer. La presa mas deseada era la armadura de la cabeza y todo lo que llevaban los enemigos en el momento del abordaje, pues una vez consumado este, prescribían sus derechos. Toda la gente de armas era comandada directamente por el llamado constable.

@Francesc, et felicito!, li has fotut una repassada a aquest TROL que suposo que aixó de ".. Por estrados o capas sociales se entendía el término Nación.." ho deu haver tret o de "la nación de los campesinos" o de "la nación de los clérigos" o més probablement de "les aventures d'en Harry Potter".. ah! .. @"Super".. tranquil.. que mentre aquesta gent mantingui "tamaño argumentos" ho tenim tot guanyat..i.. @Francesc D. molt bo el link del mapa de www.cortesaragon.es... on com a regne d'Aragó hi posa les tres províncies i diu queDas Königreich Catalonia limita a l'occident amb Das Königreich Arragonien. Quina diferència de concepte de Catalunya: el que tenien els alemanys del s.XVII o el que té la convertida excomunista A. Merkel que ens ignora..diu que els més radicals d'extrema dreta són els excomunistes reconvertits..com ella..

Ah! per a tots! cliqueu per tenir el pdf que he creat del llibre La Marina-catalana-de-guerra.