
Bó i Singla - barca

Autor:

Data de publicació: 30-09-2016

Bó i Singla

Durant La República, la Enciclopèdia Catalana, va editar una col·lecció de llibrets, en català naturalment, de tapa dura i de color vermell. Tinc diversos, heretats probablement del meu avi patern, i en general tenen poc interès exepete el que tinc a les mans:

(Tradueixo del català)

MARINA CATALANA MEDIEVAL

per I. Bó i Singla

Enciclopèdia Catalana Vol. XXXII, 1922

pàg.133

Nomeclator de les naus catalanes:

Intentarem detallar les diverses classes de naus que a l'Edat Mitjana solcaven el mar tripulades per catalans, consignant aquelles característiques, el coneixement ha arribat al nostre temps.

Galeas (Galees) Era un bastiment de rem, armat i destinat a la lluita, segons consta a les disposicions del libro El Consolat de la Mar. Més tard es van establir les Galeas de mercaderies, pròpies per al comerç, en els S XIV i XV, que després es van transformar en galeaceas. En casos de guerra s'armaven i es col·locaven en la línia de batalla. Es deien també "galera", quan es movien impulsades per veles. Era l'embarcació més llarga de carena i de menys calat entre les de vela llatina.

Galiots (Galiotes) De condició com les anteriors, eren grans naus especials per al transport, en forma de bota, com una "urca" holandesa, amb espelmes i tres pals, sent aquestes llatines i no quadres. Es considerava un diminutiu de galera, ja que era menys, amb setze o vint rem per banda i un sol home per a cada un. Muntava dos arbres i alguns petits canons.

Troncs (Lenys) Iguals que els anteriors. En llatí s'havien anomenat Lignum o Lembos, en italià Legno i es creu que era una embarcació pròpia del Mediterrani, ja que des del segle XII hi ha referència d'elles en antigues cròniques de Catalunya, Gènova, Pisa i Venècia. En el reglament sobre les Leudes o Senyoratge del Mar que els vaixells barcelonins havien de pagar al port de Tamarit (Tarragona), dictat per Jaume I el 1243, entre les diverses embarcacions esmentades, s'esmenta als Leños de Banda, Ligna Alsata o de alta borda, i plànols, ligna plana, que feien el comerç de cabotatge des dels ports de Catalunya fins Múrcia. Els grans tenien una coberta. A les Ordinacions nàutiques de la ribera de Barcelona de 1258, es parla de naus d'una i de dues cobertes, i només més endavant de les de tres.

També es deien "fustes" ("fustes") apropiades per a la guerra, amb diverses formes, que amb el temps es van anar complicant adquirint diversos noms, la qual cosa origina confusions en intentar estudiar-los.

Les havia amb forma de camussa, plana, sense coberta i amb grans xalupes de desembarcament, reconeixement i atac; altres eren grans, altes i amb entrepont, convertint-se en galeres en usar els rem i en naus en posar les espelmes.

Eren de gran port, sense rem i apropiades per a grans viatges. Els de "banda" eren de coberta; menors, gruixuts i senzills, els últims a rem.

Corzas (Corces) Pertany a la classificació dels que precedeixen. Es diuen també Corses Busos o Burcies. Eren petites i destinades al cabotatge, prenent passatge per a trajectes curts. També van ser coneguts com Gorab, Corab o Currabi i era un vaixell pesat i gran, pròpi de la Mediterrània a imitació dels Sarraïns. En altres llocs se li coneix per gamarús.

Brisas, Burcias (Brisses, Búrcies) Servia per al transport. Es creu que es tractava dels esmentats Corses Busos, o potser és un compost d'aquestes dues classes de vaixells.

Taridas (Tarides) Es feia servir per transportar tropes i artefactes. Era una mena de tartana gran, anomenada també Tarida o tareta. Coneguda des de l'SXII, era peculiar de la Mediterrània i d'ella s'havien servit tant venecians, com genovesos, sicilians i napolitans. S'emprava generalment per al transport de cavalls i màquines de guerra a les expedicions marítimes. Tenien un gran casc, apropiat per a la càrrega de gran volum.

Index.

pròleg
preliminar
Expedicions navals militars
La rivalitat entre Barcelona i Gènova
La política Naval catalana
Del comerç marítim català
El Consolat del Mar
L'armament marítim
Les naus catalanes (càpitulo que estic transcibiendo)
El port de Barcelona.

Naus (Naus) Destinades també al transport. Consta el seu nom a les Ordenances de cors i armada de les que parla el llibre El Consolat de la Mar. Es feien servir generalment en casos de guerra. Era l'embarcació més gran de la classificació de les galeres que es movia únicament pel vent. Sobre la mateixa es van usar els termes: nau estranya (nau estranya), llastrar la nau (donar lats a la nau), noliejar la nau (noliejar la nau), llastrar amb sorra (sorrar la nau), despatxar la nau (spatxar o despatxar la mau), etcètera.

Les naus tenien la característica de la seva capacitat, que arribava fins a tres mil Salmas * per a les més grans, baixant a 2000, 1500, 1000 i 500. Cada salma s'estimava en sis faneques, el que feia que la de 3000 Salmas correspongués a més de 400 tones.

A aquestes dades cal afegir el nombre de tripulants. George Saelle, historiador genovès, parla de quatre naus catalanes que en 1334 es dirigien a Sardenya i portaven a bord a 1800 soldats i 180 cavallers, la qual cosa suposa un contingent de 500 homes per a cadascuna. A la "Història Universal" de Mateu Villani, es parla també de tres grans Coques (Coques) amb castell, que transportaven 400 homes cadascuna. El corsari català Pere Santón, que tenia com a teatre de la seva acció a l'arxipèlag grec i les costes de Síria, en 1417, disposava d'una nau de 900 botes i portava a bord 500 homes.

Amb el transcurs el temps, havien de augmentar les capacitats dels vaixells, ja que es parla d'una nau que el Rei Alfons va emprar, en el lloc de Gaeta, amb set-cents ballesters, sense comptar la tripulació que ha d'estimar en un centenar; es cita una altra nau de 400 botes, que se suposa que era un balener.

* Nota de pim: consultat el diccionari de la Enciclopèdia Catalana actual, l'salma era una mesura de capacitat per a gra, pròpia del principat de Catalunya, i que podria estimarsse en 278,07lt

(Fusta manca) Parla de l'el Llibre del Consolat i la seva forma era de camussa (?). S'aplicava aquest nom als bergantins i xalupes lleugeres, i en general es referia a una barca amb vela llatina.

(Sagetia) Porta referència seva el Llibre del Consolat del Mar, i era una espècie de barca subtil, apropiada a la Mediterrània, de la qual parlen també les Cròniques de la primera Croada, amb noms com Sagitteia, sagetia i saggitia. Va ser usada per pisans, genovesos i provençals, constant que va tenir dos el Rei Balduí de Jerusalem al port de Jaffa. En el transcurs del temps es va anar modificant, ja que des d'un bastiment lleuger a rem que va ser en la seva creació, va acabar sent una embarcació pesada, d'alta borda i pròpia de llargs viatges, encara que el seu origen i nom evoqués a alguna cosa lleugera com la sageta, pròpia d'abordatges i atacs ràpids. Era una embarcació llatina, de tres pals i una sola coberta, més petita que un (xabec) i més gran que una Galiota molt usada en el cors. Era lleugera i tenia dotze o quinze remes per banda, representant a una espècie com la balenera i el bergantí. Tenia molta velocitat i

era inferior a la galera.

Naus (Naus) com les que segueixen, servien per al trànsit a Barbaria, Llevant, Mallorca i Andalusia, en aquells dies en poder dels àrabs. Com els anomenats (Lenys de bandes), no podien servir-se dels rem i eren apropiades per a llargs trajectes.

Guarapo o Guarapí [segons Labèrnia] qui diu simplement que eren una espècie de naus.

Chalandra (Xalandra) nau d'extraordinària longitud i gran velocitat, amb dos pisos de rem per banda i que acostumava a portar una tripulació de 150 homes.

(Buscis) Vaixells grans per transportar molta càrrega, de forma semblant a una bota. Tenien tres pals i freqüentaven la Mediterrània des de l'SXII. A Xipre, on encara s'usaven en 1779, els anomenaven buscia; a Síria busea i en Anglaterra burcia. Per les seves costats tan marcats, prenia gairebé la forma d'una bota i variava el nombre de balos segons les seves dimensions. Sens dubte d'ells va provenir el nom de busci aplicat a petites embarcacions de pesca.

Coques (Coques) Eren els vaixells grans, anomenats pels anglesos cogs i pels francesos cocque, en forma de petxina. Se'ls creu procedents de l'Oceà ja que els usaven els normands. Al SXII navegaven per Llevant i després se'ls va perdre l'ús o se'ls va canviar el nom, ja que els marins de Baiona, el 1304, els van introduir a la Mediterrània com una cosa nova i van ser adoptats per a la navegació mercantil. Els havia de dos i tres cobertes.

L'any 1331 es va armar un a Barcelona, ??anomenada Sant Climent, contra els Genoveses. La corporació municipal oferia el vaixell i l'armament, i tretze armadors el dotaven de tripulació, encarregant també de la seva manutenció. Tenia tres cobertes i estava tripulat per 500 homes. Es desplaçava a vela i ocupava el lloc central en les batalles navals. Eren vaixells arrodonits, amples de popa i proa, curts, alts borda de molt calat i disposaven de dues o tres cobertes.

Baleners (Balleners) En llatí es deien balingaria, balingarius i balingiera, gairebé sempre va ser un vaixell de guerra. El seu nom prové de la paraula bressol (bressol en castellà), que tenia una semblança amb aquella construcció, ja que en celta bressol és balingnia. Es creu que va ser introduït l'Oceà a la Mediterrània a mitjans del sXIV, ja que no havien notícies anteriors en cap poble riberenc. Va ser usat pels anglesos. A Sant Feliu de Guíxols, en 1454, es va construir un 1500 botes. També els havia de transport amb molta capacitat de càrrega, ja que els calia carregaven 18000 Quintás (no he trobat Quintás, però si quintar (quintar) que equival a 41,6 kg). Una altra versió li atribueix figura de balena, abierdo i baix de costat.

Góndola (Gondola) Comunmente efectuaven el trajecte de Tarragona a Barcelona, ??transportant vi del Camp, i es consideraven petites embarcacions de cabotatge i costaneres. Anaven a rem i vela.

Barques (Barques) Eren uns bastiments menors als quals els grecs anomenaven Scaphre, que es creien originaris de la ciutat de Barca (Àfrica). Eren xalupes en el seu origen i ús primitiu, trucades tartanitas de trànsit costaner, però en el SXVIII, sota el terme barques s'inclua qualsevol embarcació de vela llatina, incloses lasde tres pals.

Galeasas (Galeasses) S'esmenten per primera vegada en el Llibre de les Quatre Senyals. Eren vaixells de transport i de rem, de grans dimensions i el seu nom és augmentatiu de galera.

El poeta Francesc Farrer (o Ferrer), que va escriure al SXI? el Cançoner Català, els al·ludeix en els següents termes:
"De Sant Llorens llur festa celebrant
ben ordenats seguint el hu de l'Altre
la gent subtil qui viu la multitud
de tants naus germàs o galeases
qu'en nom són Comptat vist o sabut
huitanta zinc entrebonas i lassas "

(Uxeres) També anomenats Usceria o Uscheria i navegaven a rem i vela. Eren grans galeasas i servien per transportar cavalls en expedicions, convertint-se en castells rodons i flotants en els combats. Eren molt pesats i es disposaven al centre de la línia de foc. Portaven mercaderies i la seva defensa principal consistia en uns castillejos rodons a popa i proa. Per la seva capacitat defensiva eren superiors a les taridas. El seu nom li venia de tenir, una porta o tronera, oberta en popa a flor d'aigua. Com galerasa disforme, també participava de la chalandra i el Panfil.

Les galeres, que en general eren el tipus comú d'embarcacions, eren mes o menys valorades, segons fossin subtils o pesades en 1150 lliures barcelonines o en 2300, d'acord amb les dades que, en documents de Pere III i Martí l'Humà, es conserven.

El cost de manutenció d'una galera armada i tripulada, depenia de la seva envergadura i nombre de mariners. En una

esquadra que es va organitzar en temps de Pere III per una expedició contra el Rei de Mallorca, el 1342, trobem que per 30 galeres es van pressupostar 50000 lliures anuals per a la seva manutenció, i així li corresponen a cadascuna 1666 o sigui unes 35000 pessetes .

Més tard, a les Corts que va celebrar a Barcelona Felip III de Castella, en 1559, per a armar quatre galeres contra els pirates de Barbaria, es va fixar com a despeses de manteniment 15000 lliures anuals per galera.

També existien galeres a rem, i Zurita en els Anals d'Aragó, explica que per a l'expedició que va fer en 1356, contra l'illa de Sardenya, es van botar en aigües de Barcelona, ??sis galeres, dos de vint-i bancs i les altres quatre de trenta , afegint que aquestes eren de construcció regular.

Anys més tard, comptant sens dubte amb el recurs de les espelmes, ja no es van fer de tants bancs, ja que Capmany diu que en els seus temps la capitana només tenia 27 bancs per banda, la patrona 26 i les altres 22, ia França , a principis del SXVIII, la real portava 32, la patrona 28 i les altres 26.

Per descomptat que incorporaven efectius.

Les trucades Galeae Gossae, que tenien de seixanta a vuitanta remos i amb guarnicions de 200 a 300 combatents, constituïen el model propi per llargs viatges, que arribaven fins a Alexandria, el Mar Negre i Flandes. Es van imitar dels genovesos i venecians, prenent el nom de galeasas. Aquestes pertanyien a la qualificació de mercants, com les altres, pel seu origen eren de guerra.

Les havia d'un, dues i tres ordres de rem, amb fins a sis homes per rem, asseguts en un mateix banc. L'excés de remers era pròpi dels vaixells armats. Les galeres ordinàries tenien de deu a vint remers per banda, arribant algunes fins a 30 i 40 i en aquestes augmentava el nom d'homes per rem. Aquest personal estava compost d'esclaus, presoners de guerra, criminals o perseguits en general, i altres que per estar en la misèria, es llogaven mal alimentats i pitjor pagats. Estaven a les ordres del còmitre o capità de xusma.

Es distingien galera bastarda, mitjana o lleugera segons la seva capacitat i estructura. Va ser frase feta en aquella època la de "amenar els galeres presses ab la popa primera i els senyeres arrossegant" * com a expressió de les vençudes

* És català antic i no tinc molt clara la seva traducció, podria semblar "manar a les galeres preses amb la popa per davant i arrossegant les seves banderes" però no ho tinc molt clar.

Bergantins (Bergantins) També anomenats bregantins, era una espècie de vaixell lleuger, que va ser conegut en el sXIV. Va ser usat en principi per pirates i corsaris, per la seva condició de ser molt veler. El seu nom sembla provenir de la veu Brigancis o brigands, tropes regulars de França, Itàlia i altres llocs. El nom d'aquella gent indisciplinada, sinònim de lladre o bandoler, bergants o brigands, dóna el seu nom a la vave. De petits i lleugers, van passar a major cabuda, oblidant els remos i decantant pels aparells de vela. Tenien dos pals i vela quadra.

(Tafureia) A mitjans del SXV es va anomenar així a un bastiment menor del comerç, propi del cabotatge. També conegut per Tafurera o Tafurea i era una nau camussa * per al transport i cavalls, sent pel seu nom, d'origen àrab (taifuria).

* És la tercera vegada que surt el terme "camussa" i que tradueixo, segons el diccionari per isard, He decidit posar aquesta nota, perquè en cap cas em concorda la traducció amb el context.

Llagut (Llagut) S'usa en el llibre d'anotacions de la Municipalitat de Barcelona el 1448, com pròpi d'una petita nau de cabotatge. Era una embarcació de vela llatina sense cobertes ni corredors.

Pamfilas (Pàmfiles) Es feien servir al sXIV perdent el seu nom al SXVI. En 1400 era embarcació comú entre genovesos. Va ser el bastiment immediatament inferior, primer a la dromena, i després del sXIV a la galera.

Rampinas (Rampines) Primitiva embarcació que va haver de modificar o suprimir-se per l'any 1500, ja que no es torna a parlar a Catalunya. Era una nau menor, com els pamfilos, i va córrer pel Mediterrani des del SX al S XVI.

Caravelas (Caravelles) Va ser un nom genèric, dedicat als vaixells destinats al comerç. Era el tipus més semblant als vaixells moderns. Es tractava d'una nau llarga i estreta amb vela llatina.

Polacras (Pollacres) Embarcacions de vela llatina usades a la Mediterrània

Tartana (Tartana) Embarcació petita amb tan sol un pal i vela llatina i solia impulsar a rem. La seva proa i la seva popa eren baixes.

(Londros) Era una petita embarcació llatina mercant, usada en l'Edat Mitjana. A principis del SXVII era de rem i vela

sense coberta. Després se les va construir mes grans com les galeres, tot i que no tan refinades, portant fins a 25 remes per banda i fins a 150 homes de dotació. Tenien empavesados ??de taules amb algunes portes, per on sortien algunes peces d'artilleria o pedrers en algunes cròniques se'ls diu londras.

Canaris? (Canaris) Embarcació petita.

Evidentment la majoria d'aquells marins - armadors sortien de ciutats com, Cotlliure, Castelló d'Empúries, Sant Feliu, Barcelona, ??Tarragona, Tortosa, Vinaròs, València, Dénia, Alacant, Santa Pola, Eivissa, Ciutat de Mallorca, Alcúdia, Sóller, Ciutadella

Galeón (Galió) Vaixell gran a rem i espelmes

Xabec (Xabec) Embarcació de la Mediterrània que navegava a vela i a rem, té tres arbres disposats d'una manera particular, inclinats cap a popa. Utilitza vela llatina. D'origen aràbic, chabeca: xarxa de pesca. Els xabecs de guerra servien a l'armada i tenien fins trenta-dos canons i aparells de polacra. El seu nom ve unit al del famós mallorquí Antoni Barceló (Capità Toni) que va ser almirall de l'Armada espanyola. Barceló als seus divuit anys, capitanejava un jabeque-correu amb el qual perseguia als moros que delmaven la costa de Mallorca, comandant més tard xabecs reals, amb els que va fer presoner al famós Selim (1770).

(Xàbega) Embarcació mes petita que el xabec, encara que semblant, amb la diferència de tenir major màniga en proporció amb la seva eslora, era utilitzada per a la pesca.

(Dròmena) Galera gran, fort i molt veloç.

Va ser frase feta en aquella època la de "amenar els galeres presses ab la popa primera i els senyeres arrossegant" * com a expressió de les vençudes

* És català antic i no tinc molt clara la seva traducció, podria semblar "manar a les galeres preses amb la popa per davant i arrossegant les seves banderes" però no ho tinc molt clar.

Un besavi meu era armador i capità d'una Polacra que allà per la segona meitat del s.XIX, navegava entre Catalunya i Galícia fent transport de sal, cap aquí, i de salaó de peix, cap a allà.

Interessant Borneira, aquest tràfic relacionava els conservers catalans que es van establir i van desenvolupar la indústria del salaó a les rieres baixes amb les seves empreses d'origen. Cognoms com Portals Et sona escorator, si estàs per aquí ?, Masó (de les conserves del mateix nom i últim balener espanyol. No us perdeu el seu museu a Bueu) i tants d'altres.

Durante La República, la Enciclopèdia Catalana, editó una colección de libritos, en catalán naturalmente, de tapa dura y de color rojo. Tengo varios, heredados probablemente de mi abuelo paterno, y en general tienen poco interés exepcto el que tengo en las manos:

(traduzco del catalán)
MARINA CATALANA MEDIEVAL
por I. Bó i Singla
Enciclopèdia Catalana Vol. XXXII, 1922

Pág.133
Nomeclator de las naves catalanas:

Intentaremos detallar las diversas clases de naves que en la Edad Media surcaban el mar tripuladas por catalanes, consignando aquellas características, cuyo conocimiento ha llegado a nuestro tiempo.

Galeas (Galees) Era un bastimento de remos, armado y destinado a la lucha, segun consta en las disposiciones del libro El Consolat del Mar. Mas tarde se establecieron las galeas de mercancías, propias para el comercio, en los S XIV

y XV, que después se transformaron en galeaceas. En casos de guerra se armaban y se colocaban en la línea de batalla. Se llamaban también "galera", cuando se movían impulsadas por velas. Era la embarcación más larga de carena y de menos calado entre las de vela latina.

Galeotes (Galiotes) De condición como las anteriores, eran grandes naves especiales para el transporte, en forma de bota, como una "urca" holandesa, con velas y tres palos, siendo estas latinas y no cuadradas. Se consideraba un diminutivo de galera, ya que era menor, con dieciséis o veinte remos por banda y un solo hombre para cada uno. Montaba dos árboles y algunos pequeños cañones.

Leños (Lenys) Iguales que los anteriores. En latín se habían llamado *Lignum* o *Lembos*, en italiano *Legno* y se cree que era una embarcación propia del mediterráneo, ya que desde el siglo XII hay referencia de ellas en antiguas crónicas de Cataluña, Génova, Pisa y Venecia. En el reglamento sobre las Leudes o Senyoratge del Mar que los barcos barceloneses tenían que pagar al puerto de Tamarit (Tarragona), dictado por Jaume I en 1243, entre las diversas embarcaciones citadas, se menciona a los Leños de Banda, *Ligna Alsata* o de alta borda, y planos, *ligna plana*, que hacían el comercio de cabotaje desde los puertos de Cataluña hasta Murcia. Los grandes tenían una cubierta. En las Ordenaciones náuticas de la ribera de Barcelona de 1258, se habla de naves de una y de dos cubiertas, y solo más adelante de las de tres.

También se llamaban "maderas" ("fustes") apropiadas para la guerra, con varias formas, que con el tiempo se fueron complicando adquiriendo diversos nombres, la cual cosa origina confusiones al intentar estudiarlos.

Las había con forma de gamuza, plana, sin cubierta y con grandes chalupas de desembarco, reconocimiento y ataque; otras eran grandes, altas y con entrepuente, convirtiéndose en galeras al usar los remos y en naves al poner las velas. Eran de gran porte, sin remos y apropiadas para grandes viajes. Los de "banda" eran de cubierta; menores, gruesos y sencillos, los últimos a remo.

Corzas (Corces) Pertenece a la clasificación de los que preceden. Se llaman también *Corses Buses* o *Burcies*. Eran pequeñas y destinadas al cabotaje, tomando pasaje para trayectos cortos. También fueron conocidos como *Gorab*, *Corab* o *Curabi* y era un barco pesado y grande, propio del Mediterráneo a imitación de los Sarracenos. En otros lugares se le conoce por *Carabó*.

Brisas, Burcias (Brisses, Búrcies) Servía para el transporte. Se cree que se trataba de los citados *Corses Buses*, o tal vez es un compuesto de estas dos clases de barcos.

Taridas (Tarides) Se empleaba para transportar tropas y artefactos. Era una especie de tartana grande, llamada también *tarida* o *tareta*. Conocida desde el SXII, era peculiar del Mediterráneo y de ella se habían servido tanto venecianos, como genoveses, sicilianos y napolitanos. Se empleaba generalmente para el transporte de caballos y máquinas de guerra en las expediciones marítimas. Tenían un gran casco, apropiado para la carga de gran volumen.

Index.

Prólogo

Preliminar

Expediciones navales militares

La rivalidad entre Barcelona y Génova

La política Naval catalana

Del comercio marítimo catalán

El Consolat del Mar

El armamento marítimo

Las naves catalanas (capítulo que estoy transcribiendo)

El puerto de Barcelona.

Naves (Naus) Destinadas también al transporte. Consta su nombre en las Ordenanzas de cors y armada de las que habla el libro *El Consolat del Mar*. Se empleaban generalmente en casos de guerra. Era la embarcación más grande de la clasificación de las galeras que se movía únicamente por el viento. Sobre la misma se usaron los términos: nave extraña (*nau estranya*), lastrar la nave (donar lats a la nau), fletar la nave (*noliejar la nau*), lastrar con arena (*sorrar la nau*), despachar la nave (*spatxar* o despachar la nau), etcétera.

Las naves tenían la característica de su capacidad, que llegaba hasta tres mil salmas* para las más grandes, bajando

a 2000, 1500, 1000 y 500. Cada salma se estimaba en seis fanegas, lo que hacía que la de 3000 salmas correspondiera a mas de 400 toneladas.

A estos datos hay que añadir el número de tripulantes. George Saelle, historiador genovés, habla de cuatro naves catalanas que en 1334 se dirigían a Cerdeña y llevaban a bordo a 1800 soldados y 180 cavalleros, la cual cosa supone un contingente de 500 hombres para cada una. En la "História Universal" de Mateu Villani, se habla también de tres grandes Cocas (Coques) con castillo, que transportaban 400 hombres cada una. El corsário catalán Pedro Santón, que tenía como teatro de su acción al archipiélago griego y las costas de Siria, en 1417, disponía de una nave de 900 botas y llevaba abordo 500 hombres.

Con el transcurso el tiempo, debían aumentar las capacidades de los barcos, ya que se habla de una nave que el Rey Alfonso empleó, en el sitio de Gaeta, con setecientos ballesteros, sin contar la tripulación que debe estimarse en un centenar; se cita otra nave de 400 botas, que se supone que era un ballenero.

* nota de pim: consultado el diccionario de la Enciclopèdia Catalana actual, la salma era una medida de capacidad para grano, pròpia del principado de Cataluña, y que podría estimarse en 278,07lt

(Fusta manca) Habla de el el Llibre del Consolat y su forma era de gamuza (?). Se aplicaba este nombre a los bergantines y chalupas ligeras, y en general se refería a una barca con vela latina.

(Sagetia) Trae referència suya el Llibre del Consolat del Mar, y era una espècie de barca sutil, apropiada a Mediterraneo, de la que hablan también las Crónicas de la primera Cruzada, con nombres como Sagitteia, sagetia y saggitia. Fue usada por pisanos, genoveses y provenzales, constando que tuvo dos el Rey Balduino de Jerusalén en el puerto de Jaffa. En el transcurso del tiempo se fue modificando, ya que desde un bastimento ligero a remos que fue en su creación, acabó siendo una embarcación pesada, de alta borda y pròpia de largos viajes, aunque su origen y nombre evocara a algo ligero como la saeta, propia de abordajes y ataques rápidos. Era una embarcación latina, de tres palos y una sola cubierta, mas pequeña que un (xabec) y mas grande que una galiota muy usada en el corso. Era ligera y tenía doce o quince remos por banda, representando a una espècie como la ballenera y el bergantín. Tenía mucha velocidad y era inferior a la galera.

Naves (Naves) como las que siguen, servían para el tráfico a Berbería, Levante, Mallorca y Andalucía, por entonces en poder de los árabes. Como los llamados (Lenys de bandes), no podían servirse de los remos y eran apropiadas para largos trayectos.

Guarapo o Guarapí [según Labèrnia] quién dice simplemente que eran una especie de naves.

Chalandra (Xalandra) nave de extraordinaria longitud y gran velocidad, con dos pisos de remos por banda y que acostumbraba a llevar una tripulación de 150 hombres.

(Buscis) Barcos grandes para transportar mucha carga, de forma parecida a una bota. Tenían tres palos y frecuentaban el Mediterraneo desde el SXII. En Chipre, donde aun se usaban en 1779, les llamaban buscia; en Siria busea y en Inglaterra burcia. Por sus costados tan marcados, tomaba casi la forma de una bota y variaba el número de balos según sus dimensiones. Sin duda de ellos provino el nombre de busci aplicado a pequeñas embarcaciones de pesca.

Cocas (Coques) Eran los barcos mayores, llamados por los ingleses cogs y por los franceses cocque, en forma de concha. Se los cree procedentes del Oceano ya que los usaban los normandos. En el SXII navegaban por Levante y luego se les perdió el uso o se les cambió el nombre, ya que los marinos de Bayona, en 1304, los introdujeron en el Mediterraneo como algo nuevo y fueron adoptados para la navegación mercantil. Los había de dos y tres cubiertas.

El año 1331 se armó uno en Barcelona, llamada Sant Climent, contra los Genoveses. La corporación municipal ofrecía el barco y el armamento, y trece armadores lo dotaban de tripulación, encargándose también de su manutención. Tenía tres cubiertas y estaba tripulado por 500 hombres. Se desplazaba a vela y ocupaba el lugar central en las batallas navales. Eran barcos redondeados, anchos de popa y proa, cortos, altos de borda de mucho calado y disponían de dos o tres cubiertas.

Balleneros (Balleners) En latín se llamaban balingaria, balingarius y balingiera, casi siempre fue un barco de guerra. Su nombre proviene de la palabra bressol (cuna en castellano), que tenía un parecido con aquella construcción, ya que en celta bressol es balingnia. Se cree que fue introducido del Oceano al Mediterraneo a mediados del SXIV, ya que no habían noticias anteriores en ningún pueblo ribereño. Fue usado por los ingleses. En Sant Feliu de Guixols, en 1454, se

construyó uno de 1500 botas. También los había de transporte con mucha capacidad de carga, ya que los había que cargaban 18000 quintás (no he encontrado quintás, pero si quintal (quintar) que equivale a 41,6 Kg). Otra versión le atribuye figura de ballena, abierdo y bajo de costado.

Góndola (Gòndola) Comunmente efectuaban el trayecto de Tarragona a Barcelona, transportando vino del Camp, y se consideraban pequeñas embarcaciones de cabotaje y costeras. Iban a remo y vela.

Barcas (Barques) Eran unos bastimentos menores a los que los griegos llamaban Scaphre, que se creían originarios de la ciudad de Barca (Africa). Eran chalupas en su origen y uso primitivo, llamadas tartanitas de tráfico costero, pero en el SXVIII, bajo el término barcas se incluía cualquier embarcación de vela latina, incluidas las de tres palos.

Galeasas (Galeasses) Se mencionan por primera vez en el Llibre de les Quatre Senyals. Eran barcos de transporte y de remo, de grandes dimensiones y su nombre es aumentativo de galera.

El poeta Francesc Farrer (o Ferrer), que escribió en el SXI? el Cançoner Català, los alude en los siguientes términos:

"De Sant Llorens llur festa celebrant
ben ordenats seguint lo hu de l'altre
la gent subtil qui viu la multitud
de tantes naus germàs o galeases
qu'en nombre son comptat vist o sabut
huitanta cinc entrebonas e lassas"

(Uxeres) También llamados Uscheria o Uscheria y navegaban a remo y vela. Eran grandes galeasas y servían para transportar caballos en expediciones, convirtiéndose en castillos redondos y flotantes en los combates. Eran muy pesados y se disponían en el centro de la línea de fuego. Llevaban mercancías y su defensa principal consistía en unos castillejos redondos a popa y proa. Por su capacidad defensiva eran superiores a las Taridas. Su nombre le venía de tener, una puerta o tronera, abierta en popa a flor de agua. Como galerasa disforme, también participaba de la chalandra y el panfil.

Las galeras, que por lo general eran el tipo común de embarcaciones, eran mas o menos valoradas, según fueran sutiles o pesadas en 1150 libras barceloninas o en 2300, a tenor de los datos que, en documentos de Pedro III i Martín el Humano, se conservan.

El coste de manutención de una galera armada y tripulada, dependía de su envergadura y número de marineros. En una escuadra que se organizó en tiempo de Pedro III para una expedición contra el Rey de Mallorca, en 1342, encontramos que para 30 galeras se presupuestaron 50000 libras anuales para su manutención, y así le corresponden a cada una 1666 o sea unas 35000 pesetas.

Mas tarde, en las Cortes que celebró en Barcelona Felipe III de Castilla, en 1559, para armar cuatro galeras contra los piratas de Berberia, se fijó como gastos de mantenimiento 15000 libras anuales por galera.

También existían galeras a remo, y Zurita en los Anales de Aragón, cuenta que para la expedición que hizo en 1356, contra la isla de Cerdeña, se botaron en aguas de Barcelona, seis galeras, dos de veintinueve bancos y las otras cuatro de treinta, añadiendo que estas eran de construcción regular.

Años mas tarde, contando sin duda con el recurso de las velas, ya no se hicieron de tantos bancos, ya que Capmany dice que en sus tiempos la capitana solo tenía 27 bancos por banda, la patrona 26 y las otras 22, y en Francia, a principios del SXVIII, la real llevaba 32, la patrona 28 y las demás 26.

Por supuesto que incorporaban efectivos.

Las llamadas Galeae Gossae, que tenían de sesenta a ochenta remos y con guarniciones de 200 a 300 combatientes, constituían el modelo propio para largos viajes, que llegaban hasta Alejandría, el Mar Negro y Flandes. Se imitaron de los genoveses y venecianos, tomando el nombre de galeasas. Estas pertenecían a la cualificación de mercantes, como las otras, por su origen eran de guerra.

Las había de uno, dos y tres ordenes de remo, con hasta seis hombre por remo, sentados en un mismo banco. El exceso de remeros era propio de los barcos armados. Las galeras ordinarias tenían de diez a veinte remeros por banda, llegando algunas hasta 30 y 40 y en estas aumentaba el nombre de hombres por remo. Este personal estaba compuesto de esclavos, prisioneros de guerra, criminales o perseguidos en general, y otros que por estar en la miseria, se alquilaban mal alimentados y peor pagados. Estaban a las ordenes del comitre o capitán de chusma.

Se distinguían galera bastarda, mediana o ligera según su capacidad y estructura. Fue frase hecha en aquella época la

de "amenar les galeres presses ab la popa primera i les senyeres arrossegant"* como expresión de las vencidas *es catalán antiguo y no tengo muy clara su traducción, podría parecer "mandar a las galeras presas con la popa por delante y arrastrando sus banderas" pero no lo tengo muy claro.

Bergantines (Bergantins) También llamados bregantins, era una especie de barco ligero, que fue conocido en el SXIV. Fue usado en principio por piratas y corsarios, por su condición de ser muy velero. Su nombre parece provenir de la voz Brigancis o brigands, tropas regulares de Francia, Italia y otros lugares. El nombre de aquella gente indisciplinada, sinonimo de ladrón o bandolero, bergantes o brigands, da su nombre a la vave. De pequeños y ligeros, pasaron a mayor cabida, olvidando los remos y decantandose por los aparejos de vela. Tenían dos palos y vela cuadra.

(Tafureia) A mediados del SXV se llamó así a un bastimento menor del comercio, propio del cabotaje. También conocido por Tafurera o Tafurea y era una nave gamuza* para el transporte de caballos, siendo por su nombre, de origen árabe (taifuria).

* es la tercera vez que sale el término "camussa" y que traduzco, según el diccionario por gamuza, He decidido poner esta nota, porque en ningún caso me concuerda la traducción con el contexto.

Llagut (Ilagut) Se usa en el libro de anotaciones de la Municipalitat de Barcelona en 1448, como propio de una pequeña nave de cabotaje. Era una embarcación de vela latina sin cubiertas ni corredores.

Pamfilas (Pamfiles) Se usaban en el SXIV perdiéndose su nombre en el SXVI. En 1400 era embarcación común entre genoveses. Fue el bastimento inmediatamente inferior, primero a la dromena, y después del SXIV a la galera.

Rampinas (Rampines) Primitiva embarcación que debió modificarse o suprimirse por el año 1500, puesto que no se vuelve a hablar en Cataluña. Era una nave menor, como los pamfilos, y corrió por el Mediterraneo desde el SX al S XVI.

Caravelas (Caravelles) Fue un nombre genérico, dedicado a los barcos destinados al comercio. Era el tipo más semejante a los barcos modernos. Se trataba de una nave larga y estrecha con vela latina.

Polacras (Pollacres) Embarcaciones de vela latina usadas en el Mediterraneo

Tartana (Tartana) Embarcación pequeña con tan solo un palo y vela latina y solía impulsarse a remo. Su proa y su popa eran bajas.

(Londros) Era una pequeña embarcación latina mercante, usada en la Edad Media. A principios del SXVII era de remo y vela sin cubierta. Después se las construyó más grandes como las galeras, aun que no tan refinadas, llevando hasta 25 remos por banda y hasta 150 hombres de dotación. Tenían empavesados de tablas con algunas puertas, por donde salían algunas piezas de artillería o pedreros en algunas crónicas se los llama londras.

Canarios? (Canaris) Embarcación pequeña.

Evidentemente la mayoría de aquellos marinos - armadores salían de ciudades como, Cotlliure, Castelló d'Empuries, Sant Feliu, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Vinaros, Valencia, Denia, Alicante, Santa Pola, Eivissa, Ciutat de Mallorca, Alcudia, Soller, Ciutadella

Galeón (Galió) Barco grande a remo y velas

Jabeque (Xàbec) Embarcación del Mediterraneo que navegaba a vela y a remo, tiene tres árboles dispuestos de una manera particular, inclinados hacia popa. Usa vela latina. De origen árabe, chabeca : red de pesca. Los jabeques de guerra servían a la armada y tenían hasta treinta y dos cañones y aparejos de polacra. Su nombre viene unido al del famoso mallorquín Antoni Barceló (Capità Toni) que fue almirante de la Armada española. Barceló a sus dieciocho años, capitaneaba un jabeque-correo con el que perseguía a los moros que diezmaban la costa de Mallorca, comandando más tarde Jabeques reales, con los que hizo prisionero al famoso Selim (1770).

(Xàbega) Embarcación más pequeña que el jabeque, aunque parecida, con la diferencia de tener mayor manga en proporción con su eslora, era utilizada para la pesca.

(Dròmena) Galera grande, fuerte y muy veloz.

Fue frase hecha en aquella época la de "amenar les galeres presses ab la popa primera i les senyeres arrossegant"* como expresión de las vencidas

*es catalán antiguo y no tengo muy clara su traducción, podría parecer "mandar a las galeras presas con la popa por delante y arrastrando sus banderas" pero no lo tengo muy claro.

Un bisabuelo mío era armador y capitán de una Polacra que allá por la segunda mitad del s.XIX, navegaba entre Cataluña y Galicia haciendo transporte de sal, hacia aquí, y de salazón de pescado, hacia allá.

Interesante Borneira, ese tráfico relacionaba a los conserveros catalanes que se establecieron y desarrollaron la industria del salazón en las rías bajas con sus empresas de origen. Apellidos como Portals ¿Te suena escorator, si estás por ahí?, Masó (de las conservas del mismo nombre y último ballenero español. No os perdáis su museo en Bueu) y tantos otros.