

SALICRÚ I LLUCH, Roser (ed.), *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval. Fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat (Textos i Estudis de Cultura, nº 231), 2019, 426 pp. ISBN 978-84-9191-073-2.

DOI: <https://doi.org/10.24197/em.23.2022.486-489>

El conjunto de estudios publicados en este volumen tiene su origen en el contexto del seminario del mismo título celebrado en el Museo Marítimo de Barcelona los días 25 y 26 de septiembre de 2014. Como explica la coordinadora del evento y editora del volumen en su introducción, el objetivo era el de afrontar el fuerte déficit historiográfico existente en la materia de la realidad socioprofesional cotidiana de las gentes de mar y de la actividad constructiva naval en la baja Edad Media, no sólo para el ámbito particular de la Corona de Aragón, sino para todo el Mediterráneo occidental en general. Mientras en el caso de Venecia, la singularidad de sus fuentes ha permitido un desarrollo historiográfico notable sobre estos aspectos, tanto en la Corona de Aragón como en el caso de las repúblicas marineras italianas del Tirreno, la extensa bibliografía producida sobre su expansión económica y politicomilitar ha dejado una zona bastante más oscura en lo relativo a aspectos como los salarios, las condiciones de vida y trabajo, los productos y recursos naturales dedicados a la construcción de embarcaciones o la organización de las flotas y sus técnicas de navegación. Puesto que dicho déficit se explica en gran parte por la dispersión y el carácter fragmentario de las fuentes documentales que permiten unos análisis más sistemáticos, resultaba evidente la necesidad de comenzar poniendo el foco sobre las diferentes series archivísticas y la documentación singular que ha logrado sobrevivir al paso de los siglos, no sólo en la Corona de Aragón, sino también en otros estados del Mediterráneo occidental con los cuales la confederación catalanoaragonesa mantuvo una relación particularmente intensa. Naturalmente, no todos los estudios son equiparables en su perspectiva y ambición, produciéndose una mezcla sin jerarquizar de panorámicas generales con estudios tipológicos y de caso bastante más específicos y perspectivas mixtas, lo que nos obliga a realizar un repaso individualizado.

Entre las panorámicas más generales, Enrico Basso analiza las potencialidades y los límites de la documentación genovesa, destacando que el carácter arcaico de las estructuras organizativas del municipio de Génova dejó la navegación comercial como un ámbito libre para la iniciativa privada, con las consecuencias que ello implicó para la preservación de su documentación. Su carácter fragmentario y disperso explica, según el autor, que los estudios sobre las tripulaciones y las

condiciones de vida y trabajo en el área ligur hayan sido tan escasos hasta la fecha en proporción a la potencia de la actividad marítima genovesa. Sin embargo, el autor se esfuerza por demostrar en su revisión de las diversas series y tipos que, si bien resulta más difícil de trabajar de manera sistemática, el potencial informativo de la documentación conservada no es menor, en absoluto, al de los otros territorios mediterráneos. De hecho, sobre algunas de aquellas series incide también el estudio redactado por Antonio Musarra, que ofrece el contrapunto de caso específico a dicha perspectiva general con su análisis detallado de la actividad desarrollada por una galera de mercado genovesa llamada San Antonio, reconstruida a partir de la información de su *libro mastro* o libro contable general, llevado por el escribano de la embarcación, Iacopo di Compagnono, entre enero de 1382 y marzo de 1383.

Andrés Días Borrás también opta por realizar una panorámica sobre la documentación valenciana, si bien él la enfoca hacia la formación de un elenco o lista de temas que, a su juicio, se podrían estudiar a partir de la documentación conservada con bastante mayor profundidad de la conseguida hasta ahora por la historiografía. Por su parte, Antonio Ortega ofrece en su aportación la lista de noticias de actividad marítima que ha podido ir localizando en su estudio de las fuentes bajomedievales conservadas en los archivos eclesiásticos mallorquines, particularmente en los protocolos notariales.

En el caso del reino de Nápoles, Gemma Teresa Colesanti y Rosanna Alaggio reflexionan sobre el papel fundamental que tuvo el potenciamiento de las flotas públicas y privadas por parte de Alfonso el Magnánimo y su hijo Ferrante tanto en lo que respecta a las esferas comercial y política como a la expansión de la industria naval autóctona, aspecto que no parece haber despertado el interés que merece en la historiografía reciente. Para ejemplificarlo, la autora realiza un análisis específico de la flota privada del príncipe de Taranto, el mayor contrapoder feudal del reino, a partir de la documentación contable que se ha conservado para el decenio 1454-1463 (fue transferida a Nápoles a raíz de la absorción de los dominios del principado por la Corona a partir de 1463). Dichos libros contables le permiten determinar desde las tipologías navales que conformaron la flota y las tripulaciones que las gobernaban hasta sus funciones militares y comerciales, pasando por el desglose del proceso constructivo en el arsenal-ciudadela de Taranto. De manera paralela, José Miguel Escribano Páez se enfrenta al análisis de las armadas castellanas de Carlos V basándose en la documentación personal legada por Juan Rena, proveedor y comisario general entre 1526 y 1539, que le permite fijar el foco sobre los principales actores y su relación con el poder de la monarquía.

Por el contrario, el estudio realizado por Raúl González Arévalo sobre las galeras florentinas del siglo XV se centra específicamente en el análisis de sus tripulaciones, a partir de los datos ofrecidos por los diarios y cuadernos de a bordo de algunos de los oficiales que las gobernaron, y que en algún caso permiten llegar a una reconstrucción sorprendentemente completa. La visión de la actividad comercial toscana se ve completada en el volumen por el estudio que Angela Orlandi realiza

sobre el potencial para la historia de la navegación comercial de los diversos *carteggi* o archivos de correspondencia cruzada entre las delegaciones de la compañía Datini de Prato en ciudades de la Corona de Aragón a finales del siglo XIV e inicios del siglo XV. Se trata de noticias esporádicas y dispares que van saltando ante quien lee las cartas, pero que sorprenden por su extraordinario valor cualitativo y por la amplitud de temáticas que afectan, desde las mismas naves y sus tripulaciones y cargas hasta la meteorología o los accidentes fortuitos, naufragios e incendios a bordo.

Los análisis centrados en mostrar el potencial de ciertos tipos documentales particularmente relevantes continúan con los trabajos dedicados por David Igual Luis y por Mikel Soberón Rodríguez a los libros de recaudación de los tributos portuarios de Valencia (*manifest de mar, 1451-1494*) y Barcelona (*ancoratge, 1439-1523*) respectivamente, que permiten una reconstrucción de los tráficos globales y de la tipología naval imperante impensable con otro tipo de fuentes, pero también un acercamiento peculiar a las figuras de los patrones y a las tripulaciones que encabezaban. Soberón la acompaña con una serie de tablas y gráficos extremadamente significativos, que le permiten obtener conclusiones de gran trascendencia sobre la evolución del tamaño medio de las embarcaciones que llegaron al puerto de Barcelona en aquel período. En el caso del tráfico marítimo valenciano, la aportación de David Igual para el siglo XV se ve completada por el trabajo que también dedica a los patrones valencianos de finales del siglo XIII y primeras décadas del siglo XIV, a sus sociedades y a la compraventa de sus naves Juan Leonardo Soler, el cual culmina con un anexo que resume las 78 transacciones de naves y partes de nave localizadas hasta la fecha por el autor entre la documentación notarial preservada de la etapa. Dichas noticias también le permiten realizar conclusiones interesantes sobre la tipología naval imperante en las principales rutas del comercio valenciano de momento. Del mismo modo, el análisis dedicado por Roser Salicrú i Lluç a los llamados *llibres d'acordament* nos acerca a un tipo de fuente que, aunque hubo de ser bastante común en todo el Mediterráneo occidental, sólo ha sobrevivido de manera significativa en los archivos barceloneses. Se trata de las listas de tripulantes enrolados en las galeras de las armadas, generalmente con indicación de la procedencia, el sueldo pactado y el nombre de la persona que respondía como fiador en caso de fuga. Además de calcular las proporciones de locales y foráneos, su estudio permite detectar a la autora la existencia de redes familiares y profesionales de solidaridad y el desarrollo de un cierto “mercado” de fiadores especializados. El trabajo nos da pie, además, para comentar el resto de estudios relativos a la marina de guerra que también incluye la obra.

En efecto, los conflictos navales desarrollados por iniciativa de Pedro el Ceremonioso en la segunda mitad del siglo XIV merecen la atención de las ponencias de Mario Orsi Lázaro, Alberto Reche Ontillera y José Vicente Cabezuelo Pliego. Orsi se fija en las fuentes que permiten reconstruir el enrolamiento de las *chusmas* que

maniobraron e impulsaron las galeras de las dos flotas armadas para la conquista del puerto sardo de L'Alguer (Alghero) entre 1353 y 1354. Los otros dos autores se ocupan, por el contrario, de la vertiente naval de la conocida como *Guerra de los dos Pedros*. Reche analiza específicamente la actividad de las dos galeras prestadas al monarca por la ciudad de Barcelona en 1358, puestas bajo el mando de Guillem Morey, para defender de los ataques castellanos el litoral de la Corona de Aragón. Lo hace esencialmente a partir de la información aportada por las 23 noticias regestadas en su apéndice documental. Cabezuelo reconstruye, por su parte, el armamento en las atarazanas barcelonesas de una veintena de embarcaciones para que se uniesen a la flota que conformaba el monarca en 1359 para enfrentarse a la armada de Pedro I. Se suma a los anteriores la aportación de Pinuccia F. Simbula, que realiza un lúcido análisis de un acontecimiento sensiblemente posterior, el armamento a toda prisa entre 1502 y 1503 de nueve galeras en las atarazanas de Barcelona a fin que se pudiesen integrar en la armada que reunía Fernando el Católico para su enfrentamiento con Francia por el control del reino de Nápoles. Desde los costes proporcionales de cada tipo de material a los salarios o la organización de la actividad y la relación de sus agentes con el resto de la economía urbana, todo el proceso es cuidadosamente reconstruido por la autora.

Finalmente, el proceso técnico de la construcción naval en Catalunya es analizado por Marcel Pujol Hamelink a partir del estudio de las dos grandes figuras profesionales que lo ejecutaban, el carpintero de ribera y el calafate. Sus conocimientos, organización jerárquica, y métodos de trabajo son desglosados con detalle, dedicándose la parte final del estudio a destacar que muchos combinaban su actividad constructiva con la pesca y la navegación. Enrolados invariablemente en las tripulaciones por si tenían que realizar intervenciones de emergencia, mientras estas no se presentaban reforzaban el grupo de oficiales que gobernaban las naves, de aquí la presencia habitual en sus inventarios *post mortem* de instrumentos de navegar como las cartas portulanas, las brújulas, las sestas o compases de puntas o los silbatos.

A pesar, pues, de la heterogeneidad de los trabajos que lo conforman, el volumen en su conjunto aporta una panorámica bastante completa y renovada sobre las fuentes y la información que aportan a la hora de estudiar la actividad y la vida a bordo de los diferentes tipos de embarcaciones nacionales y extranjeras que cargaban, descargaban y protegían los puertos del extenso litoral mediterráneo de los estados que conformaron la Corona de Aragón entre finales del siglo XIII e inicios del siglo XVI. Viene a cubrir así el molesto vacío historiográfico previo, de manera que resulta muy recomendable su lectura a cualquier posible interesado en la materia.

Ramon J. PUJADES I BATALLER
MUHBA (Museo de Historia de Barcelona)
rpujadesb@bcn.cat