

*Dispositiu naval en una armada
del rei d'Aragó.
L'exemple de l'estol
enviat a Sardenya el 1354.¹*

Mario Orsi Lázaro
Intitució Milà i Fontanals CSIC

Introducció

El juny de 1354, després de mesos de preparatius, salpava de Roses cap a Sardenya una armada catalanoaragonesa, sota el comandament del rei Pere el Cerimoniós, per a assetjar i reconquerir la ciutat de l'Alguer i combatre els genovesos i els rebels sards per terra i per mar.² Aquesta expedició, una de les més grans que mai mobilitzaren els reis d'Aragó, fou tan extraordinària en els seus mitjans i en els recursos invertits –tant econòmics com polítics i humans– com mediocre el seu resultat. La resistència de la ciutat de l'Alguer, les dificultats logístiques per aprovisionar l'exèrcit a Sardenya i els constants atacs genovesos a la navegació entre les costes de la Corona d'Aragó i de Sardenya foren

1. Treball realitzat en el marc del projecte «Entre la Península Ibèrica i el Mediterrani. Interaccions polítiques, econòmiques i culturals de la Corona d'Aragó en la Baixa Edat Mitjana» (HUM2004-00916), aprovat i finançat per la Dirección General de Ciencia y Tecnología del Ministerio de Educación y Ciencia. També ha comptat amb el suport del Departament d'Educació i Universitats de la Generalitat de Catalunya i del Fons Social Europeu. Les principals abreviacions utilitzades en aquest treball són: ACA: Arxiu de la Corona d'Aragó; C: Cancelleria; R.P: Reial Patrimoni; M. R: Mestre Racional; AHCB: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona; AHPB: Arxiu Històric de Protocols de Barcelona; B.R.A.B.L.B: Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona; vol: volum; fol: foli; reg: registre; r: recto; v: verso.

2. Per als esdeveniments políticomilitars que envoltaren l'expedició de 1354 vegeu, entre d'altres obres, JORDI CARBONELL, FRANCESCO MANCONI, *Els catalans a Sardenya*, Enciclopèdia Catalana (Barcelona 1984); FRANCESCO CESARE CASULA, *La Sardenya catalano-aragonesa: perfil històric*, Rafael

obstacles massa importants per a la campanya. Les circumstàncies obligaren el rei a pactar la rendició de la ciutat assetjada i suspendre les operacions contra el Jutge d'Arborea –dirigent de la revolta sarda– i els genovesos.

Dins el dispositiu militar d'aquesta armada –una campanya a l'illa de Sardenya i que havia de colpir els interessos d'una potència naval com Gènova– destacà la presència d'una potent flota, tant de combat com de transport, que consumí bona part dels recursos destinats a les operacions. Tot i ser una sola flota, pot ser en bona part representativa del funcionament dels estols de l'època, part tant important com sovint poc coneguda de les guerres medievals i de l'expansió mediterrània de la senyoria dels reis d'Aragó. Aquest treball, doncs, pretén aproximar el lector als trets bàsics del funcionament d'aquests dispositius militars, a partir de l'exemple de l'armada de 1354.

L'estol que dugué Pere IV a Sardenya va armar-se entre Barcelona, València, Cotlliure i Mallorca. No sabem del cert el nombre total d'efectius navals, ja que les fonts donen informacions diferents i, cal recordar-ho, no sempre paren la mateixa atenció a tots els vaixells, ni els anomenen igual. Segons el rei:

E fo lo dit nostre estol de quatre-cents fins en quatre-cents deu vaixells entre naus e galeres e altres vaixells grans e mitjancers, segons que als dits afers eren necessaris. En lo qual estol havia tro a quaranta-cinc galeres entre uixers, grosses e galeres mitjanceres e sotils.³

Dalmau (Barcelona 1985), 35-46. F. C. CASULA, «Alghero arboreense», dins ANTONELLO MATTONE; PIETRO SANNA, *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*. Sàsser, Gallizzi (1994), 115-124; GIUSEPPE MELONI, *Genova e Aragona all'epoca di Pietro il Cerimonioso*, CEDAM (Padova 1971), (3 vols), vol. 1, 151-214 i vol. 2, 3-79; G. MELONI, «Alghero tra Genova, Arborea, Milano, Catalogna. Nuovi documenti», dins A. MATTONE; P. SANNA *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo...*, 59-74.

3. FERRAN SOLDEVILA ZUBIBURU (Ed.), *Les quatre grans cròniques*, Selecta (Barcelona 1971), PERE EL CERIMONIÓS (a partir d'ara anotat com a PERE IV, *Crònica...*), V-36. Sumar les galeres que apareixen esmentades a la Cancelleria i als documents de Mestre Racional, repartides entre València (20 galeres, ACA, *RPMR*, vol. 642, fol. 133 r), Barcelona (23 entre galeres i uixers, ACA, *C*, reg. 1541), Cotlliure (3 galeres, ACA, *C*, reg. 1400, fols. 33 r i 34 r) s'acosta també al nombre de 45, comptant que tres d'elles romangueren a terra per falta d'aparellament i xurma (ACA, *R. P. B.G.C.* vol. 2258, fol. 15 r.), dóna validesa a la xifra de 45. Zurita dóna una xifra més moderada d'entre noranta i cent vaixells, amb el mateix nombre de galeres. JERÓNIMO ZURITA *Anales de Aragón*, Institución Fernando el Católico, CSIC (Zaragoza 1973), VIII-LV.

D'una o altra manera, Pere IV passà a Sardenya amb una gran quantitat d'efectius, dels quals la part més «important» –associada al poder reial i, per tant, la que més interessava als cronistes, i factor principal dels combats– rondava els quaranta-cinc vaixells de rem, entre galeres i uixers, i a la qual cal sumar diverses naus i multitud d'embarcacions auxiliars.

Vaixells de guerra

Les galeres⁴ eren vaixells llargs, plans i estilitzats, propulsats principalment per rem i de borda baixa; es podrien definir com els vaixells de guerra típicament mediterranis. Provistes d'esperó i veles llatines, les seves característiques constructives i de propulsió els atorgaven una elevada punta de velocitat de fins a deu nusos i una enorme capacitat de maniobra.⁵ La tàctica de combat de les galeres es basava en l'intercanvi de projectils i l'abordatge des d'una posició avantatjosa.⁶ Calia colpir els flancs contraris amb l'esperó de proa, per aprofitar-lo com a passarel·la d'abordatge i optimitzar l'alçada superior de la proa encastellada per a disparar per sobre dels pavesos que guarnien les bordes enemigues. Quan combatien en estol, les galeres s'arreglaven posant proa a l'enemic, en formacions tancades que maniobraven

4. Per a les galeres catalanes, el treball més exhaustiu i complet és el de NÚRIA COLL I JULIÀ; ARCADÍ GARCIA SANZ, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Fundació Noguera (Barcelona 1994). També són útils les referències que hom pot trobar a A. GARCIA SANZ, *Història de la marina catalana*, Aedos (Barcelona 1977), 67-70. Cal destacar la detallada descripció que hom troba als inventaris conservats en un registre de cancelleria de l'Arxiu de la Corona d'Aragó; ACA, *Canc. reg.* 1541, fols. 1-55.

5. Vegeu JOHN H. PRYOR, *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the mediterranean*, New York-Melbourne-Cambridge-New Rochelle-Sydney, Cambridge University Press, 1988, 71.

6. Vegeu FEDERICO FOERSTER LAURES, «La táctica de combate de las flotas catalano-aragonesas del siglo XIII, según la describe Ramón Muntaner», *Revista de Historia Naval*, 16 (1987), 23-36; ídem, *The warships of the kings of Aragón and their fighting tactics during the 13th and 14th centuries AD*. «The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration», 16-1 (1987), 19-29. Cal destacar els treballs de FRANCISCO FELIPE OLESA MUÑO, *La galera en la navegación y el combate*, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto (Madrid 1971), *T. I: El buque suelto*, especialment pp. 211-252; ídem, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Editorial Naval (Madrid 1968), sobretot pp. 169-279 i 665-843; tot i tractar de galeres modernes -per tant artillades amb canons i amb boga a la galotxa, és a dir, molt diferents de les medievals- donen gran quantitat d'informació aplicable a aquest treball.

coordinadament,⁷ i provaven de flanquejar l'enemic amb les galeres més lleugeres evitant alhora que els rivals fessin el mateix.⁸

Els uixers, per la seva banda, tot i pertànyer a la família de les galeres, eren embarcacions provistes, en general, d'un menor nombre de rem, amb més capacitat de càrrega i un major ús del velam per a la propulsió;⁹ es distingien, sobretot, per la presència d'una porta a popa que els feia especialment aptes per al transport. A més, tenien una capacitat de combat considerable, puix tot i ser més lents i menys maniobrables que les galeres, tenien les bordes més altes i castells a proa i popa, cosa que els donava alguns dels avantatges tàctics dels vaixells rodons, és a dir, l'alçada del francbord, la capacitat de càrrega i la protecció de la dotació encastellada.

Vaixells de transport

Pel que fa als vaixells de transport que es feren servir, cal començar dient que, si bé l'armada posà en funcionament diverses naus, les necessitats reals de transport obligaren a mobilitzar per força totes les embarcacions disponibles –teòricament– als regnes del Cerimoniós. La base d'aquesta mobilització de recursos fou l'illa de Mallorca, el governador de la qual, Gilabert de Centelles, fou encarregat d'aturar totes les embarcacions disponibles i aptes, prohibir-ne la sortida de l'illa, comprovar-ne la tipologia i assignar-les el tipus de càrrega més adient. A més, rebé ordre d'enviar barques a «Espanya» i a Berberia per tal d'ordenar els vaixells dels súbdits del rei que anessin a Mallorca o a

7. F. F. OLESA MUÑO, *La galera...* T. II: *Formaciones y dispositivos*. Cal dir que Olesa descriu dispositius molt complexos que no semblen ser utilitzats en segles anteriors, però hom pot trobar-ne alguns de ben semblants als que ofereixen les fonts cronístiques, vegeu, per exemple, pp. 180-182 i compareu la formació descrita amb la de l'estol manat per Bernat de Cabrera a la batalla de Port del Comte, descrita a PERE IV, *Crònica*, V-20.

8. Aquestes maniobres sovint es coordinaven amb l'ús de naus o coques -de les quals es parlarà més endavant- però també amb llenys i embarcacions lleugeres que trametien missatges, ordres i reforços des del vaixell del comandant a la resta de l'estol, amagant-se darrere la línia principal.

9. Per als trets fonamentals de l'uixer, veieu RUTHY GERTWAGEN, «Característiques de les embarcacions marítimes de la Mediterrània durant els segles XIII-XIV», dins DAVID ABULAFIA; JOAN ALEMANY; ELISENDA GUEDEA, *Mediterraneum. L'esplendor de la Mediterrània medieval. S. XIII-XV*, Barcelona, Institut Europeu de la Mediterrània, Lundberg, 2004, pp. 543-561, especialment pp. 550-551. També A.GARCIA SANZ, *Història de la marina...* pp. 67-70.

Catalunya abans de meitat de març de 1354.¹⁰ Confiscacions i mobilitzacions semblants es registraren també a Catalunya. Un cop feta la travessia massiva del cos expedicionari a Sardenya, l'infant Pere, lloctinent general, i els consells reials dugueren endavant el transport de vitualles servint-se de les diverses naus que l'armada havia noliejat.¹¹ Els vaixells documentats per a les funcions de transport es poden classificar bàsicament en tres grans grups.

En primer lloc, hom registra la presència de naus o coques, que podien rebre diverses denominacions.¹² S'utilitzaven per a dur tota mena de material –cavalls, vitualles i gent–, en funció del nombre de cobertes que tenien, i formaven la part més important de la infraestructura de transport organitzada per l'aparell administratiu de l'armada.¹³ Eren vaixells de gran arqueig i desplaçament –per als estàndards de l'època, és clar– que acostumaven a dur un sol arbre i veles quadrades, que representaven la seva única propulsió.

Després cal tenir en compte els grans vaixells de rem, de la família de la galera, aparellats igualment amb rem i veles llatines però amb una capacitat de càrrega superior a l'habitual de les galeres, excepte d'aquelles més grosses. En l'armada de 1354 es documenten pàmfls, tarides i uixers. Els dos primers tipus acostumaven a ser de propietat privada i noliejats de manera semblant a com ho eren les naus abans esmentades.¹⁴ Els uixers, en canvi, formaven part, com ja s'ha dit, de

10. ACA, C, reg. 1400, fol. 26 r.

11. La participació dels oficials reials com a noliejadors és constant; per exemple, en una carta de l'infant Pere s'esmenta Bernat Jonchar i Bernat Bonet, patrons de coca, que han obtingut diners del consell reial de Barcelona, per quatre mesos de nòlit per a dur vitualles i ballestes (ACA, *RPMR*, vol. 642, fol. 137 v.). També, és clar, els oficials de l'armada aprofitaven viatges de particulars que passessin per Sardenya, posant-hi nòlits de l'armada que ocupaven una part de la càrrega; vegeu l'ordre de Pere IV a Garcia de Loriç d'enviar certes vitualles en naus que vagin vers Sardenya. ACA, C, reg. 1400, fol. 26 r.

12. El terme nau és genèric, mentre que el de coca és més específic. Algunes de les naus que viatjaren a Sardenya, per exemple, reberen el nom de naus castellanques (AHCB, *Consell de Cent*, Ordinacions originals XVI-2, fol. 1 r.), per la seva diferència constructiva, vegeu Marcel PUJOL I HAMELINK, «Els vaixells tinclats a la Catalunya medieval», *Actes del 1er Congrés d'Història Marítima de Catalunya. Museu marítim de Barcelona 13, 14 i 15 de novembre de 2002*, Consorci de les Drassanes Reials de Barcelona i Museu Marítim de Barcelona (Barcelona 2004). Recurs electrònic, no paginat.

13. ACA, C, reg. 1400, fol. 26 r.

14. Per exemple, es registra l'audició del comte de Bartomeu de Vilafranca, ciutadà de Mallorca, per nòlit del seu pàmfil de 800 salmes per Francesc Desportell i Jaume Negre procuradors reials de Mallorca, per avituallar l'exèrcit, a 10 sous barcelonins per salma; *RPMR*, 642, fol. 205 r.

la flota de combat,¹⁵ però la seva capacitat de càrrega i la seva configuració interna els permetien fer feines de transport. Si bé podien dur tota mena de mercaderies, destaca la seva capacitat de dur cavalls, que no sols viatjaven en habitacles especials, sinó que, a més, mitjançant una rampa, es podien desembarcar, pràcticament armats i amb els cavallers muntats, per la característica porta de l'uixer.¹⁶ En l'armada de 1354 els uixers no van dur a terme tot el transport de cavalls –cosa impensable amb la capacitat de càrrega d'a partir d'uns 20 cavalls cadascun¹⁷–, però sí que devien aprofitar la seva polivalència i menor dependència del vent per agilitzar el transport i donar un valor afegit de seguretat defensiva a la càrrega.

Per acabar, cal tenir en compte la presència de nombroses barques, llenys i altres vaixells més petits, que combinaven l'ús de veles i rem i, mercès a la seva velocitat, a la seva versatilitat i capacitat de maniobra i al baix cost del seu armament, s'utilitzaven bàsicament per transportar persones importants i missatges de tota mena. Cal dir que podien igualment dur càrrega,¹⁸ però, òbviament, el seu marge de beneficis i el seu avantatge es trobaven en la velocitat. Aquests vaixells menors podien ser de propietat privada i noliejats, per bé que l'armada en va armar alguns per tal de poder-los utilitzar per a les necessitats immediates sense haver de dependre d'altri.¹⁹

Conclusió

Dins la Mediterrània i l'Europa baixmedievals, les capacitats polítiques i estratègiques de qualsevol poder depenien, entre d'altres

15. Cal dir, però, que en la carta anteriorment esmentada a Gilabert de Centelles se li encomanava retenir tarides, pàmfil i uixers estrangers a l'illa; ACA, C, reg. 1400, fol. 26 r.

16. Per al transport de cavalls i els vaixells especialitzats, veieu J. H. PRYOR, *The transportation of horses by sea during the era of the crusades: Eight century to 1285 A. D.* «The mariner's mirror» 68 (1982), 9-27 i 103-125, i igualment *Ídem, The naval architecture of crusader transport ships: a reconstruction of some archetypes for round-hulled sailing ships.* «The mariner's mirror» 70 (1984), pp. 171-219, 275-292 i 363-386.

17. ACA, C, reg. 1398, fol. 19 v; la carta parla de *XX cavalls e no pus*, cosa que implica que 20 és un nombre superable.

18. De fet, els vaixells d'aquesta mena mobilitzats, com ja s'ha esmentat, per la força a Mallorca i a Catalunya, portaren tota mena de càrregues en la mesura que els ho permetia la seva capacitat.

19. AHPB, Pere Martí, *Llibre d'èpoques de l'armada contra els genovesos*, fol. 28r.

factors, d'una organització militar adient. Aquesta, relacionant-se amb els sistemes d'organització social i militar heretats de la societat feudal i de l'adaptació de les monarquies a la seva conjuntura, va transformar radicalment, entre els segles XIII i XV, la manera de fer la guerra. La incorporació de la Corona d'Aragó a aquest procés de canvi polític i militar va ser, sens dubte, decidida, desenvolupada paral·lelament a l'expansió mediterrània i adaptada a les necessitats del joc de les potències europees i mediterrànies de mitjan segle XIV.

El funcionament dels estols catalanoaragonesos fou una part importantíssima d'aquest procés històric i està encara pendent de ser estudiat i difós. Aquestes pàgines poden constituir una primera aproximació per a tot aquell qui hi estigui interessat, esperem que contribuint a obrir aquesta petita part de la nostra Història al públic general.