

# Jaume I el Conqueridor i la marina del seu temps: notes per a un marc d'estudi

Albert ESTRADA-RIUS  
Universitat Pompeu Fabra

## 1. INTRODUCCIÓ

El coneixement i l'estudi de la marina en temps de Jaume el Conqueridor es pot emprendre, en principi i amb unes certes limitacions, a través de tres fonts bàsiques: el registre arqueològic, les representacions plàstiques i les mencions documentals. Les diferents tipologies de fonts conservades amb aquesta cronologia comencen a ser numèricament prou abundants respecte als períodes anteriors per poder fixar un fresc versemblant de l'activitat nàutica. El resultat, com veurem en les anotacions que segueixen, és que la construcció naval al segle XIII estava prou desenvolupada per a donar resposta i satisfer les diferents necessitats de la navegació amb una àmplia i variada tipologia de vaixells.

Pel que fa a les restes arqueològiques, són molt escasses i, en l'àmbit català, només ens pot servir com a testimoni el derelict localitzat al cap de Creus i anomenat Culip VI.<sup>1</sup> Es tracta d'un lleny gros amb coberta i dos arbres de vela llatina que s'ha datat a finals del segle XIII.<sup>2</sup> Tenia una funció comercial, atès que anava carregat amb terrissa de taula i va ser construït, probablement, a Cotlliure.

Quant a les representacions plàstiques de vaixells, tot i que la majoria tenen un alt nivell d'abstracció i de convencionalitat, ens permeten disposar d'uns referents visuals versemblants. En particular, són d'un gran interès els corpus de miniatures que il·luminen el manuscrit de les *Cantigas de Santa María* d'Alfons el Savi de Castella conservat a la biblioteca del Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.<sup>3</sup> La seva utilitat és especialment rellevant als nostres efectes pel fet que hi ha un nombre notable de detallades representacions navals estrictament coetànies que mostren diferents tipus de vaixells i que van acompanyades, segons el cas, de les llegendes següents: galeres, naus i barques anomenades «bateles».<sup>4</sup> Una altra font iconogràfica que seria rellevant, si no fos pel seu avançat estat de destrucció, serien les pintures murals que van adornar una sala del palau dels Caldes al carrer de Montcada, de Barcelona, i que avui es conserven al MNAC. Efectivament, una part del fris —pintat

1. JAVIER NIETO PRIETO (dir.), *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip*, Girona, Museu d'Arqueologia de Catalunya, Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, 1998.

2. MARCEL PUJOL, «La construcció naval catalana a la baixa edat mitjana. Les aportacions de l'arqueologia naval: Culip VI i Les Sorres X», a *Mediterraneum: l'esplendor de la Mediterrània*, Barcelona, Lunwerg, 2004, p. 506-507.

3. ALFONS X EL SAVI, *Cantigas de Santa María*, edició facsímil, Madrid, Edilán, 1979, 2 v.

4. JOSÉ GUERRERO LOVILLO, *Las Cantigas: estudio arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1949, p. 329-333.

vers els anys 1285-1290— representa l'expedició naval. Malauradament, la pintura està massa mal-mesa per extreure'n conclusions.

Les fonts escrites —les grans cròniques i els documents coetanis de creació i d'aplicació del dret— faciliten unes dades complementàries de gran riquesa a les dues darreres. En particular, prenem com a base les cròniques catalanes per la coetaneïtat de la redacció i pel fet que les diferents mencions es troben en un mateix context textual. El variat i precís vocabulari nàutic que apareix tant al *Llibre dels feits* com a la *Crònica* de Desclot assenyalen un profund coneixement marítim i ens permet reconstruir, per exemple, una detallada descripció de la composició dels estols. Aquesta tasca, no obstant això, no serà escomesa en aquest treball. Al contrari, només és donarà un marc de contextualització general de la marina sota Jaume el Conqueridor, sense que, per raons d'espai, es pugui ni tan sols entrar en l'estudi pròpiament dit.

## 2. LA COMPOSICIÓ DE LA MARINA CATALANA AL SEGLE XIII

Com era la marina catalana coetània al rei Jaume? Amb quins tipus de vaixells es comptava per a poder organitzar un estol? En aquest apartat, es presentarà un inventari sumari de les principals tipologies que apareixen a les fonts enumerades a l'apartat anterior. Des de la perspectiva de l'arquitectura naval, es poden remarcar dos grans tipus grup d'embarcacions: la família de les galeres i la família de les naus.<sup>5</sup>

El *Llibre dels feits*, la font més extensa que tenim, en descriure l'estol de la conquesta de Mallorca menciona, inicialment, els llenys i les galeres armades.<sup>6</sup> Poc després, s'afegeix, a llenys i galeres, la presència de naus.<sup>7</sup> També apareixen coques, naus, navetes i navetes de gra. Finalment, es mencionen barques, barques de panescalms i tarides. A la *Crònica* de Desclot, les mencions, com és natural, són similars, amb algunes precisions i novetats. Entre aquestes darreres destaca, per exemple, la menció de dues sageties.<sup>8</sup>

Les embarcacions pròpiament militars eren les galeres. Es tractava de vaixells estrets, llargs i de poc calat propulsats a rem i a vela que van ser comuns a partir del segle XIII.<sup>9</sup> Aquesta peculiaritat els convertia en uns navilis veloços alhora que molt maniobrables. Als relats, no apareix en cap moment la distinció usual a la centúria següent de galeres grosses, bastardes, sotils i galiotes. Aquesta darrera denominació, però, sí que es documenta en un tarifari tributari atorgat per Jaume I el Conqueridor a València el 1243.<sup>10</sup>

A les *Cantigas*, trobem algunes representacions molt interessants de galeres, tant de cristians com de musulmans.<sup>11</sup> Igualment representativa és la galera que apareix pintada a la coneguda biga procedent de Terol conservada ara al MNAC.<sup>12</sup> Tant a les primeres com en aquesta darrera, les galeres sempre es representen, com és natural, com a vaixells de guerra. La tipologia és similar —amb va-

5. Marcel PUJOL, «El món de la navegació medieval», a *Un mar de lleis: de Jaume I a Lepant*, Barcelona, Institut Europeu de la Mediterrània, 2008, p. 90-91.

6. Jordi BRUGUERA (ed.), *Llibre dels fets del rei en Jaume*, Barcelona, Barcino, 1991, 2 v., cap. 51.

7. *Llibre dels feits*, cap. 55.

8. *Crònica* de Bernat Desclot, cap. 14.

9. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario del comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, Barcelona, El Albir, 1976, p. 326-327.

10. Vegeu-ne l'edició a: Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 73.

11. José GUERRERO LOVILLO, *Las Cantigas...*, p. 329-333.

12. Vegeu MNAC/MAC 15839.

riants— en tots els exemples: una eslora molt llarga, un sol arbre sense gàbia i rematat amb una poltja, una o dues fileres de remes, popa alta i arrodonida amb un castell culminat amb dues banyes de gran curvatura, dos timons laterals a manera de grans remes i una proa baixa, punxeguda i rematada amb un potent esperó.<sup>13</sup>

El lleny —*lignum* en llatí— també era una embarcació amb remes.<sup>14</sup> Així queda reflectit en un dels passatges del llibre de Desclot que menciona un lleny de quaranta remes.<sup>15</sup> N'hi havia alguns sobre els quals es menciona expressament que tenien una coberta.<sup>16</sup> Eren utilitzats per al comerç i per al transport i, així, el *Llibre dels feits* menciona l'ordre reial de descarregar-los de diverses màquines de guerra: un trabuquet i un almanjanec.<sup>17</sup> Les tarides<sup>18</sup> són també descrites al *Llibre dels feits* com a vaixells moguts a rem,<sup>19</sup> si bé en ocasions també eren remolcades per les galeres.<sup>20</sup> Les sageties —*sagitiis*— descrites al mateix text es refereixen a vaixells lleugers i ràpids.<sup>21</sup> L'etimologia del mot és prou explícita, en derivar del terme sageta. Per aquesta raó, és lògic que siguin descrites com a vaixells utilitzats en el cors.<sup>22</sup>

Una menció especial mereixen les tarides. Es tractava d'un vaixell auxiliar destinat, sovint, encara que no de manera exclusiva,<sup>23</sup> al transport dels cavalls. Així resta clarament especificat al mateix *Llibre dels feits* quan es diu que «don Rodrigo Liçana féu noliejar una tarida d'aqueles que havia estades al passatge de Maylorques [...]. E la tarida era bona per a dur los cavals.»<sup>24</sup> Una mica més endavant es tornen a mencionar «nostres tarides ab los cavallers, que arribaren bé e gent e sens negun mal.»<sup>25</sup> També s'escriu en el mateix text com el rei troba el seu «cavall ensellat, e els cavallers d'Aragó qui eren eixits d'una tarida.»<sup>26</sup> En canvi, en la frustrada croada a Terra Santa, es menciona que els cavalls estaven embarcats en naus.<sup>27</sup> Al relat de Desclot, es menciona una tarida musulmana mallorquina carregada de fusta a la costa d'Eivissa.<sup>28</sup>

Les embarcacions de transport pròpiament dites eren els vaixells anomenats naus, navetes, navetes de gra i, més endavant, coques. Es tractava de navilis rodons propulsats exclusivament a vela. El tipus més conegut és la coca atlàntica, que, a vegades, fins i tot era qualificada de Baiona. N'hi havia de diferent grandària segons els ponts o cobertes que tenien. Podien arribar a tenir una gran capacitat d'emmagatzematge i, encara que la seva forma garantia una gran navegabilitat tant a la Mediterrània com a l'Atlàntic, era un vaixell més lent i pesat. La diversitat de noms que es recullen precisen, en general, les dimensions del vaixell amb la utilització de diminutius. Tant a les *Cantigas* com a la biga del MNAC, tenim representacions de naus. Es tracta de vaixells de gran tonatge moguts a vela amb un parell d'arbres rematats amb gàbies, un parell de castells i amb timons laterals, tot i que, en aques-

13. ALFONS X EL Savi, *Cantigas...*, C. núm. xxxv.

14. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 348-349.

15. *Crònica* de Bernat Desclot, cap. 14.

16. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 139.

17. *Llibre dels feits*, cap. 69.

18. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 436-437.

19. *Llibre dels feits*, cap. 59.

20. *Llibre dels feits*, cap. 59.

21. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 413.

22. *Crònica* de Bernat Desclot, cap. 14.

23. Al *Llibre dels feits* mateix es menciona el transport de cavalls en una coca de Baiona. Vegeu *Llibre dels feits*, cap. 104.

24. *Llibre dels feits*, cap. 104.

25. *Llibre dels feits*, cap. 112.

26. *Llibre dels feits*, cap. 60.

27. *Llibre dels feits*, cap. 491.

28. *Crònica* de Bernat Desclot, cap. 14.

ta època, ja comença a aparèixer el timó axial.<sup>29</sup> Així es pot veure en una de les miniatures de les *Cantigas*.

Finalment, també troben el seu reflex al *Llibre dels feits* els vaixells auxiliars menors que es coneixen amb el nom de barca<sup>30</sup> i barca de panescalm. Sobre la primera, no cal fer cap comentari especial. Es tractava de vaixells de diferent grandària segons el nombre de remes. Així, a la lleuda de València fixada pel rei el 1243, es distingeix entre les barques amb menys de setze remes i les que en tenen fins a trenta.<sup>31</sup> Algunes tenien timó i d'altres es diu expressament que no en tenien.<sup>32</sup> Pel que fa a la barca de panescalm, era un navili allargassat mogut per remes, que també es documenta al segle XIV. Tant les unes com les altres tenien una autonomia molt limitada i, per tant, s'ha d'entendre que solien estar disposades a la coberta de les galeres o d'altres vaixells i que només eren avarades per a facilitar el trasllat de persones o de mercaderies entre vaixells o entre aquests i terra ferma. En aquest sentit, al *Llibre dels feits* s'exposa com els genovesos d'una nau que troba la galera del rei a Mallorca en el seu viatge per protegir l'illa ja conquerida van anar a l'encontre del sobirà: «lexaren-se caer en la barcha de panescalm e vengueren sempre a nós.»<sup>33</sup> A les miniatures de les *Cantigas*, trobem nombroses imatges de barques auxiliars vinculades a les naus, normalment mogudes a rem i, en algun exemple, també a vela. En aquesta font, apareixen retolades amb la denominació genèrica —no coneguda en català— de «batel».<sup>34</sup>

Les embarcacions enumerades als relats no esgoten la tipologia naval coetània. Per a prendre consciència de la riquesa tipològica, cal recórrer als documents. Així, en una sentència donada pel rei el 1243 en relació amb la lleuda de Tamarit, es documenten alguns noms de vaixells que no apareixen als estols de Jaume, com ara «omnes naves», «guarepi», «xalandri», «bucii»,<sup>35</sup> «nizardi»<sup>36</sup> i «ligna alsata».<sup>37</sup> La importància del document rau en el fet que es caracteritzen els vaixells esmentats com a moguts només a vela i sense remes.

### 3. BARCELONA I LA NAVEGACIÓ: COMERÇ I CORS

El rei, que no disposava d'una armada permanent, quan volia preparar una expedició naval, igual que li passava amb les forces de terra, s'havia de refiar de les contribucions dels nobles i, sobretot, de les ciutats reials costaneres. Així ho destacarem, per exemple, en analitzar la composició de l'estol de conquesta de Mallorca. No ens podem aturar en l'anàlisi del potencial, les necessitats, els objectius i les pràctiques navals de tots els actors implicats. En canvi, sí que ens podem aproximar a un dels actors navals principals: Barcelona.

Efectivament, els diferents tipus de vaixells identificats al capítol anterior eren construïts i freqüentaven uns centres costaners puntuals. Cotlliure, Sant Feliu de Guíxols, Barcelona, Cambrils,

29. José GUERRERO LOVILLO, *Las Cantigas...*, p. 334-338.

30. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 227.

31. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos de Jaime I de Aragón*, vol. 2, Saragossa, Anubar, 1976, doc. núm. 381.

32. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 227.

33. *Llibre dels feits*, cap. 108.

34. José GUERRERO LOVILLO, *Las Cantigas...*, p. 338-339.

35. Trobem el terme a Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 132. També en català «buces» al *Llibre dels feits*, cap. 56. També a Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 242.

36. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 369.

37. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 2, doc. núm. 377.

Salou, Tarragona i Tortosa eren els centres principals del Principat de construcció naval, de concentració mercantil i corsària i, per això, els estols reials hi tindran un suport i un punt de partida important.

Una de les ciutats més implicades va ser, certament, Barcelona. El cas de la Ciutat Comtal és important pel fet que era la principal ciutat reial del litoral i que la mateixa expedició de conquesta de Mallorca es va negociar, simptomàticament, a la ciutat, que hi va contribuir i va rebre les oportunes contrapartides. Així, per exemple, el rei atorgava el 15 de gener de 1258<sup>38</sup> el privilegi de pagar la meitat de la quantitat que havien d'abonar per dret d'ancoratge totes les naus i llenys a Portopí. A més, els confirmava la resta de franquícies ja concedides amb anterioritat. Allò més destacat, però, era que, en la concessió, el monarca reconeixia explícitament els serveis prestats en l'esmentada conquesta. Entre els privilegis concedits, hi havia l'exempció de lleuda a les Balears feta a Mallorca el 10 de gener de 1231.<sup>39</sup> El 12 d'abril de 1265, el rei atorgava, a petició dels ciutadans, un privilegi amb nombroses concessions,<sup>40</sup> entre les quals hi ha una nota que, *contrario sensu*, mostra el servei naval que la ciutat prestava al sobirà en temps de guerra. Efectivament, el rei establia que els ciutadans de Barcelona no havien de pagar res al monarca per navegar, excepció feta que trobant-se el rei a la ciutat fos necessari per a l'exèrcit reial.

La construcció naval era un sector estratègic, tant en la seva projecció comercial com en la militar, de primer ordre. És lògic, per tant, que el rei intervingués en la seva regulació. Exposarem tot seguit algunes de les mesures adoptades pel monarca en relació amb la ciutat de Barcelona.

El rei va mantenir la prohibició d'exportació de determinades mercaderies a Llevant. Es tractava d'una mesura de bloqueig que tenia un suport canònic i que pretenia debilitar la pressió islàmica sobre els territoris cristians de la Mediterrània. El monarca, a instància de les autoritats de Barcelona i d'acord amb els consells de franciscans i predicadors, establia, el 3 d'agost de 1274, quines eren les mercaderies que no estava permès exportar a les terres de musulmans.<sup>41</sup> Entre aquestes mercaderies, hi havia les matèries primeres bàsiques per a la construcció naval: ferro, fusta, plom, pega, fil de cànem o de qualsevol altra mena amb el qual es poguessin fer eixàrcies. Evidentment, també estava prohibida l'exportació de naus, llenys i vaixells.

Barcelona era, a més, un centre d'expedicions corsàries. El cors era, com és ben sabut, una activitat lucrativa molt corrent que era practicada periòdicament contra els enemics —tant cristians com sarraïns— del rei i que portava al mar la pràctica de la guerra privada terrestre. Normalment, la practicaven particulars, però les ciutats també la podien dur a terme. Pel que sembla, aquest és el cas de Barcelona, que havia armat dues galeres contra els sarraïns. El 2 de març de 1264, el rei concedia a la ciutat una exempció en els drets —el ribatge i el quint— que li pertocaven sobre el botí capturat per les galeres.<sup>42</sup> Un any abans, l'octubre del 1263, el rei concedia llicència i diversos avantatges al barceloní Guillem Grony per armar amb qui el volgués seguir vaixells contra els reis de Tunísia i de Tremissèn.<sup>43</sup>

38. AHCB, IA-39.

39. Frederic UDINA (dir.), *Privilegios reales concedidos a la ciudad de Barcelona*, Barcelona, Arxiu de la Corona d'Aragó, 1971, doc. núm. 2.

40. AHCB, IA-50. Vegeu-ne l'edició a Antoni de CAPMANY I DE MONTPALAU, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1961-1963, reedició anotada, doc. núm. 17.

41. AHCB, IA-70. Vegeu-ne l'edició a Antoni de CAPMANY I DE MONTPALAU, *Memorias...*, doc. núm. 26.

42. AHCB, IA-48. Vegeu-ne l'edició a Antoni de CAPMANY I DE MONTPALAU, *Memorias...*, doc. núm. 16; Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 5, doc. núm. 1385.

43. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 5, doc. núm. 1370.

Fins i tot l'infant Pere va rebre permís del seu pare per armar una galera contra els musulmans el maig del 1264, així com el compromís patern de no signar treves ni pau en un any.<sup>44</sup>

El cors no sempre va ser tolerat pel rei. Així, el juny del 1250, el monarca comunicava als oficials de tots els seus territoris la prohibició del corsarisme.<sup>45</sup> Això implicava que havien d'evitar la sortida de vaixells armats amb aquesta finalitat. El permís o la prohibició del corsarisme depenia directament de l'estat de les relacions internacionals del monarca. Així, mentre les hostilitats fossin obertes, es permetia el cors com una manera més de perjudicar l'enemic. En canvi, una vegada pactades la pau o treves, es prohibia qualsevol operació ofensiva.

#### 4. L'ARMAMENT D'UN ESTOL REIAL: FINANÇAMENT, CONSTRUCCIÓ NAVAL I RECLUTAMENT DE LA TRIPULACIÓ

Jaume el Conqueridor va armar estols per a diverses empreses al llarg del seu regnat. El més important i conegut és l'organitzat per a conquerir Mallorca, tot i que cal no oblidar l'armat per a la seva croada frustrada a Terra Santa. També va utilitzar estols amb una finalitat de suport o auxiliar en la conquesta de València i, segurament, en la de Múrcia.

En morir Pere el Catòlic (1213), el tresor i les finances reials estaven exhaustos i la situació no va millorar en els primers anys de regnat del seu fill i successor. Una de les principals preocupacions en aquests primers anys va ser, precisament, eixugar els deutes i desempenyorar el patrimoni.<sup>46</sup> Aquesta situació va condicionar que qualsevol empresa de volada de la monarquia necessités un finançament extraordinari que sovint es va haver de buscar en els vassalls. No en va, en un dels passatges del *Llibre dels feits* relatiu a la conquesta de València, es recorda al monarca que «no n'havets tresaur ni vós no havets gran renda ni no havets pa en loch del món, ans sots enbargat de viure anan per vostra terra.»<sup>47</sup>

Davant d'aquesta dura realitat financera, el rei recaptarà vaixells per satisfer les seves necessitats nàutiques gràcies als sistemes següents: i) finançant-ne la construcció amb l'ajuda gratuïta i extraordinària dels seus vassalls reunits en Corts generals; ii) obtenint les contribucions voluntàries dels vassalls, materialitzades en vaixells, fetes amb el pacte explícit de rebre una compensació proporcional dels guanys; iii) atraient la contribució naval de fora dels seus dominis a la campanya, amb l'esquer religiós de la croada i, sobretot, econòmic del botí i dels beneficis comercials, i, finalment, iv) arrendant navilis d'acord amb els usos comercials coetanis.

i) Efectivament, Jaume el Conqueridor necessitava recaptar ajuda per a finançar una empresa militar de volada com era una conquesta, i més encara si el projecte passava per disposar d'una armada. Organitzar un estol era una partida important de l'empresa militar que era paral·lela a l'organització de les forces de terra. Es tractava d'una missió costosa que implicava sumar esforços en una empresa col·lectiva. La celebració de Corts generals va tenir aquesta finalitat. El monarca demanava ajuda i consell als seus vassalls: eclesiàstics, nobles i burgesos de les ciutats i viles reials.

Tant al *Llibre dels feits* com a la *Crònica* de Bernat Desclot, es dona, significativament, molta rellevància a la participació dels diversos actors a les Corts generals de Barcelona del 1228. Així, al *Llibre dels feits*, s'emfatitza la concessió que fan al rei els braços del servei del bovatge «per gràcia e per amor,

44. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 5, doc. núm. 1400.

45. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 2, doc. núm. 538.

46. Manuel SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *El naixement de la fiscalitat d'estat a Catalunya, segles XIII-XIV*, Vic, Eumo, 1995, p. 44-48.

47. *Llibre dels feits*, cap. 180.

per tal que façats bé vostres faenes.»<sup>48</sup> Aquest tribut s'havia de recaptar entre els vassalls dels tres braços amb la finalitat de permetre obtenir recursos al monarca en el seu costós objectiu de conquerir un reialme «qui és dins mar, que·ns serà major honrament que si·n conqueriets ·III· en terra.»<sup>49</sup> Jaume, a més del bovatge d'accés al tron que li corresponia per dret, va obtenir dels seus vassalls la concessió graciosa de tres bovatges que li van servir per a finançar, successivament, les expedicions de Mallorca (1229), de València (1236) i de Múrcia (1264). El 21 de desembre de 1228, el monarca reconeixia als membres de l'estament eclesiàstic que l'auxili que li concedien era «non ex debito, sed ex sola gracia et mera liberalitate.»<sup>50</sup> La celebració de les Corts es considerava prou transcendental per a ser representada com un dels episodis clau de l'expedició a Mallorca en el cicle mural de la conquesta conservat avui al MNAC.

Oportunament, Desclot, després de narrar la celebració de les Corts, explica la construcció dels vaixells a la mateixa ciutat:

E el rei féu venir en Ramon de Plegamans, un ric hom de la ciutat de Barcelona, e dix-li que fos percurador de son feit e que fées fer galeres, e tarides e llenys per portar cavalls, e cavallers, e vianda, e civada e ginyes. E aitantost que el rei ho hac manat, En Ramon de Plagamans féu fer galeres, e tarides e d'altres llenys, e féu fer bescuit e ajustar farina, e forment, e civada, e vin, e carn, e formatges e peix salat.<sup>51</sup>

Un producte especialment relacionat amb la navegació era el bescuit —del llatí *bis coctum* o cuit dues vegades per aconseguir unes característiques de conservació especials— o galeta que es consumia a les travessies.<sup>52</sup> Per a la seva fabricació, es necessitaven forns, que apareixen especialment mencionats a la documentació. Així, consta una autorització de Jaume el Conqueridor del 1272 per a fer un forn en el qual poder fer «bescuytum et alium panem».<sup>53</sup>

Per un altre passatge del mateix relat de Desclot consta que Plegamans, que ja havia assistit a les Corts de Tortosa del 1225,<sup>54</sup> no va embarcar-se a l'expedició, però sí que va rebre el rei a la tornada.<sup>55</sup> La relació del personatge amb la navegació i amb el rei és evident, atès que és ell qui comunica a Jaume el Conqueridor la notícia de l'amenaça d'un estol del rei de Tunis sobre Mallorca.<sup>56</sup>

D'acord amb el fragment, se'n poden extreure diverses conseqüències. En primer lloc, que el rei no va encarregar la construcció i l'aprovisionament de l'estol o de la part que li corresponia aportar a un oficial reial específic, sinó a un burgès de Barcelona. De fet, no hi havia cap oficial reial que tingués aquesta competència, com tampoc no hi havia un estol reial permanent. Cal tenir present que la figura del drassaner reial o guarda de la drassana no es documenta fins al regnat del seu fill i successor. És molt possible que Plegamans assumís aquesta funció, si bé va poder actuar com a capitalista avançant els diners i alhora aportant la seva experiència directiva pel que fa a la pluralitat de tasques i persones que calia coordinar. En tot cas, el lideratge de la Ciutat Comtal en la construcció de les ar-

48. *Llibre dels feits*, cap. 50.

49. *Llibre dels feits*, cap. 50.

50. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 110.

51. *Crònica de Bernat Desclot*, cap. 30.

52. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, p. 230.

53. Joaquim MIRET I SANS, *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1918, p. 458.

54. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 67.

55. *Llibre dels feits*, cap. 105.

56. *Llibre dels feits*, cap. 108.

mades reials que tenim documentat als regnats posteriors té un punt d'arrencada clar en l'empresa mallorquina.

ii) Ara bé, no solament es tractava de construir un estol nou a càrrec de la percepció general del bovatge. És obvi que es devien intentar aprofitar vaixells preexistents en una proporció que no podem avaluar. La contribució d'aquestes existències es devia voler captar a través d'un segon tipus de participació remunerada. Es tractava d'obtenir la participació voluntària dels potentats amb la promesa d'una recompensa o d'un benefici a canvi del risc que assumien. La seu de la proposta reial van ser les mateixes Corts de Barcelona. Així, el 23 de desembre, el sobirà va prometre una recompensa proporcional a la contribució a la campanya.<sup>57</sup> El tenor del document recull textualment que «dabimus vobis iustas porciones, secundum numerum militum et hominum armatorum, quos vobiscum duxeritis.» És lògic pensar que, entre les contribucions, hi havia naus i mariners que se sumaven a l'aportació estrictament militar. En algunes ocasions, l'ajuda va consistir a facilitar la provisió alimentària. Així, consta que l'arquebisbe, el prepòsit i el capítol de Tarragona van aportar gratuïtament i no per deute sis-centes quarteres de civada per als cavalls.<sup>58</sup> El resultat reeixit de tota l'operació, com és ben conegut, es va compilar al *Llibre del Repartiment de Mallorca* i, més tard, al llibre homònim de València.<sup>59</sup> El monarca, com a garantia en el repartiment dels beneficis de la campanya mallorquina, va nomenar partidors diversos eclesiàstics i nobles.<sup>60</sup>

El *Llibre dels feits* sí que permet veure, indirectament, part de les contribucions en espècie que van fer a l'estol tant les ciutats reials del litoral com els senyors feudals laics i eclesiàstics. Així, el comte de Rosselló i de Cerdanya, a més d'acceptar la recaptació del bovatge a les seves terres, es comprometia a aportar peons i cavallers al seu càrrec amb l'esperança d'obtenir guanys en la conquesta pels soldats, així com pels «leyns armats e per les galees que stien armades»<sup>61</sup> per ell. Igualment, el bisbe de Barcelona demanava participar en els beneficis de la conquesta en contrapartida de la gent que aportaria «aytanbé per los marinés con per los cavallers».<sup>62</sup> El prebost de Tarragona va prometre, a més d'uns cavallers, «una galea armada».<sup>63</sup> El representant de Barcelona, Pere Grony, va ofertar «los corsos e les naus e els leyns que en Barcelona són, per fer serviy a vós en aquesta ost.»<sup>64</sup> Les ciutats de Tarragona i de Tortosa es van sumar a les propostes de Barcelona.<sup>65</sup> Després de la conquesta, era el monarca, en el moment de repartir els beneficis promesos, qui reconeixia l'ajuda rebuda. Barcelona va rebre molts beneficis proporcionals al seu servei, tal com es pot veure en la carta d'enfranchiment que el 10 de gener de 1231 va atorgar el rei als barcelonesos que el van ajudar amb els seus «navibus et lignis».<sup>66</sup>

iii) La posició geoestratègica dels reialmes peninsulars, d'avantguarda de la cristiandat davant del món islàmic, atorgava a qualsevol iniciativa d'eixamplament territorial a costa dels territoris musulmans el carisma de croada. Per tant, es tractava potencialment d'una empresa que, liderada pel senyor del lloc, estava oberta a tots els cristians. Aquests, a nivell personal o bé comunitari, podien partici-

57. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 113.

58. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 123.

59. Vegeu l'edició d'ambdós textos a Pròsper de BOFARULL, *Repartimientos de los reinos de Mallorca, Valencia y Cerdeña*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, 1975.

60. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 124.

61. *Llibre dels feits*, cap. 51.

62. *Llibre dels feits*, cap. 53.

63. *Llibre dels feits*, cap. 54.

64. *Llibre dels feits*, cap. 54.

65. *Llibre dels feits*, cap. 54.

66. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 146.



par-hi amb la seguretat que serien ben rebuts i que, ultra els beneficis espirituals, rebrien una recompensa material. L'exemple més notori i conegut d'aquesta mena de participació usual a tots els reialmes peninsulars i d'ultramar va ser l'aportació de la ciutat de Marsella a la conquesta mallorquina. Cal tenir en compte, de totes maneres, que el comtat de Provença estava regit pel comte Ramon Berenguer V, que era el cosí del rei que va compartir amb ell la clausura amb els templers de Montsó.

iv) En algunes ocasions, es documenta una altra via excepcional d'obtenció dels vaixells. Es tracta de l'arrendament dels navilis. En particular, es veu aquest procediment al passatge del *Llibre dels feits* que rememora el setge de Borriana. El rei reté dues galeres a canvi de pagar-los seixanta mil sous, i presten la fiança necessària els mestres del Temple i de l'Hospital a canvi de la renovació de certs privilegis.<sup>67</sup> Un altre exemple d'aquest procediment, el trobem al reconeixement de deute de doscents morabatins alfonsins que va fer el rei a Berenguer Sesposes el març del 1232 pel nòlit de la galera amb la qual va tornar de Mallorca.<sup>68</sup>

La construcció naval se circumscribia arreu, i en particular a Barcelona, a la platja. Aquest va ser durant segles l'espai natural de la construcció naval a Barcelona. De totes maneres, des d'un moment imprecís, existia a la zona del Regomir —entre els actuals carrers de la Fusteria, Avinyó, Ample i Mercè— un espai que més endavant s'anomenaria Drassana Vella sota l'autoritat comtal. Així, per exemple, es menciona en unes afrontacions vinculades a unes donacions que va fer Pere el Catòlic el 1207. En alguna ocasió, s'alludeix en les afrontacions que es donen al portal i als murs de la Drassana Vella, fet que indica l'existència d'un edifici.<sup>69</sup>

Jaume el Conqueridor, el 9 de setembre de 1243, la mencionava com a terme de delimitació i la ubicava a ponent de la platja de Barcelona.<sup>70</sup> En un altre document de l'11 de març de 1254, també apareix la menció de la Drassana com a propera a unes cases ubicades al burg de Barcelona.<sup>71</sup> La historiografia ha relacionat el document del 1243 amb la construcció d'una drassana precedent de l'actual quan de fet únicament la té com a límit —preexistent, per tant— i no la regula, sinó que garanteix la franja marítima com a espai destinat a la construcció naval.

Efectivament, el monarca va garantir, per privilegi del 9 de setembre de 1243,<sup>72</sup> que el litoral de Barcelona estigués net de qualsevol obstacle per tal que hi hagués espai suficient per a facilitar la construcció naval. Va reservar, legalment, la franja de platja d'un extrem a l'altre de la ciutat —«a derassana que est versus occasum usque ad novam constructionem quam fecit Bernardus de Olzeto que est versus orientem»— com a espai lliure de qualsevol edifici i destinat a la construcció naval.

El terme drassana té un origen àrab i també està relacionat amb la construcció naval a la Mallorca islàmica coetània. Així, entre els precedents de la conquesta, es documenta la captura d'una tarida carregada de fusta dels boscos d'Eivissa destinada a la construcció naval mallorquina. Als epílegs, el *Llibre dels feits* menciona la donació de la drassana islàmica de Mallorca i de les galeres que hi havia a l'orde de l'Hospital. El 1244, el rei concedia la meitat de la drassana de Dénia a l'orde del Temple.<sup>73</sup> No

67. *Llibre dels feits*, cap. 164-166.

68. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 164.

69. Philip BANKS, «L'estructura urbana de Barcelona, 714-1300», a Jaume SOBREQÜÉS I CALLICÓ (cur.), *Història de Barcelona*, vol. 2, *La formació de la Barcelona medieval*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1992, p. 70.

70. AHCB, IA-25. El document original, conservat a l'ACA, ha estat editat a Federico UDINA (dir.), *Privilegios reales...*, doc. núm. 5.

71. AHCB, IA-33.

72. AHCB, IA-25. El document original, conservat a l'ACA, ha estat editat a Federico UDINA (dir.), *Privilegios reales...*, doc. núm. 5.

73. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 2, doc. núm. 393.

sembla, per tant, que el monarca tingués un interès especial a reservar-se les drassanes en un moment en què els seus coetanis, com Lluís IX de França i Alfons X de Castella, bastien armades. La veritat és que Aigüesmortes i Sevilla serien les dues ciutats en les quals se centralitzaria la construcció naval en mans d'especialistes genovesos. Aquest darrer extrem no va ser necessari en les expedicions de Jaume el Conqueridor, atesa l'experiència marinera de Barcelona i altres poblacions costaneres. En tot cas, a Sevilla, Alfons X de Castella va bastir unes drassanes encara avui parcialment conservades.<sup>74</sup>

Sobre els treballs concrets de construcció de l'estol no posseïm dades directes, però podem extrapolar les dades que tenim molt ben documentades del segle següent, atès que els oficis, els materials i les operacions de construcció nàutica no van canviar substancialment.<sup>75</sup> Una vegada acabats els treballs de construcció, venia l'avarada. Al *Llibre dels feits*, s'evoca indirectament aquest moment crucial quan es descriuen les operacions de moure una torre de fusta durant el setge de Borriana. Així es descriu el procés d'estirar les cordes al crit «d'ayoç, axí com fa hom al varar d'una nau o al traure.»<sup>76</sup> També es pot veure com en el procés d'estirar s'utilitzaven «tayles» o bossells nàutics i les «gúmenes» o cordes que procedien dels vaixells aplicant els principis de les politges.<sup>77</sup>

Desclot també s'atura en aquest moment en el cas de l'avarada a Barcelona de l'estol que havia de conquerir Mallorca:

Quan venc lo Pascor, tots los llenys, e les tarides e les galeres foren feites e aparellades de varar; e el bescuit fo feit e totes les altres coses aparellades. Los llenys vararen e carregaren per tota la ribera de tot ço que mester llur fo; puis anaren-se'n al port de Tarragona, qui ha nom Salou, e aquí tot lo navili s'ajustà. E quan venc a sancta Maria d'Agost, lo rei fo vengut, ab tots sos cavallers d'Aragó, e tots los barons de Catalunya foren justats a Tarragona e a Salou, aparellats de recüller; e les naus, e les tarides, e els llenys e les galeres foren estibades e carregades de bescuit, e de farina, e de civada, e de carn, e de formatges, e de vin e d'aigua; e les establies dels cavalls foren aparellades.<sup>78</sup>

L'armada cap a Mallorca conformava un estol i, això, pressuposava una formació o disposició premeditada dels navilis que es detalla al *Llibre dels feits*.<sup>79</sup> Efectivament, les naus, els vaixells més pesats, devien anar més o menys en filera, atès que es descriu que la primera i l'última portaven un fanal que havia de servir de guia durant la travessia nocturna. De dia, les galeres es distingien per les banderes. En aquest sentit, s'explica que uns mercaders genovesos no van estar tranquils fins que van veure la senyera de la galera reial.<sup>80</sup> Això indica que externament totes les galeres —musulmanes o cristianes— no es distingien si no era per la bandera.<sup>81</sup> Les galeres, més àgils i maniobreres, estaven disposades a l'entorn per protegir la formació i fer front, si calia, als vaixells hostils que s'apropessin a l'estol. En arribar a Mallorca, s'explica que les dotze galeres tiraven de dotze tarides de transport.<sup>82</sup>

74. Leopoldo TORRES, «Crónica arqueológica de la España musulmana», *Al-Andalus. Revista de las escuelas de estudios árabes de Madrid y Granada* (Madrid), vol. XI, fasc. 1 (1946), p. 184-185.

75. Albert ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial de Barcelona a l'edat mitjana: organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2004, p. 65-127.

76. *Llibre dels feits*, cap. 161.

77. *Llibre dels feits*, cap. 160 i 163.

78. *Crònica de Bernat Desclot*, cap. 34.

79. *Llibre dels feits*, cap. 56.

80. *Llibre dels feits*, cap. 111.

81. En un dels retorns del rei a Mallorca amb tres galeres, també explica com «endream nostres senyeres en cascuna de les galees»: *Llibre dels feits*, cap. 116.

82. *Llibre dels feits*, cap. 59.

L'ofici d'almirall va tenir una trajectòria llarga i brillant a la Corona d'Aragó. L'almirall era el cap de l'armada reial i els monarques no van proveir aquesta figura fins que l'expansió militar per la Mediterrània la va fer necessària.

Jaume el Conqueridor va nomenar almirall de Catalunya i de Mallorca un cavaller d'origen alemany que es deia Carròs. El nomenament va tenir lloc amb posterioritat a la conquesta de l'illa, l'1 d'abril de 1230.<sup>83</sup> Al document d'investidura, s'alludia a la necessitat de l'ofici i es deia expressament que es tractava d'un nomenament vitalici. L'ofici no era pas honorífic ni protocol·lari, sinó que comportava l'exercici «per omnia maria nostre dominaciones» d'aquella «potestatem quam almirallus habere in mare est consuetus.»

Consta que el 6 de febrer de 1264 el rei va nomenar el seu fill il·legítim Pere Ferrandis almirall de les galeres que volia armar per bloquejar l'estol de Gibraltar durant la guerra contra Múrcia.<sup>84</sup> No es tractava, per tant, d'un títol general, sinó específic de l'estol que s'armava. El contingut del nomenament implicava la cessió de l'exercici de la plena jurisdicció sobre el personal embarcat.

Un altre aspecte important de conèixer és la titularitat de les naus, així com la seva propietat, el punt d'origen i el tipus de participació. En algunes ocasions, al *Llibre dels feits* es fan mencions sobre la titularitat, el comandament o bé la procedència dels navilis. Pel que fa a l'estol destinat a Mallorca, es donen algunes notícies que ens permeten assajar una reconstrucció de la titularitat dels vaixells.

El primer bloc de galeres estava constituït per les aportades per les ciutats reials costaneres. Així, per exemple, sabem que el sobirà anava en la galera de Montpeller, que, per aquesta raó, esdevenia la galera reial.<sup>85</sup> Del tenor de la descripció, es veu que la contribució de la ciutat de la qual el rei era senyor era d'una única galera. També es pot extreure la conclusió que el monarca no tenia una galera pròpia ni n'havia fet armar una del seu peculi, sinó que utilitzava la que la senyoria de Montpeller li oferia com a senyor natural.

Una segona embarcació és qualificada de galera de Tortosa. Això ens permet deduir que la contribució de la ciutat costanera havia estat, també, d'una galera. En aquesta darrera, va fer la seva arribada a l'illa Ramon de Montcada, senyor de la ciutat, traslladat de la nau en la qual havia partit inicialment de Salou i que encapçalava l'estol.<sup>86</sup> Establert amb aquest precedent que les ciutats de la costa aportaven ajut al rei en la seva expedició en forma de galeres, cal suposar que altres ciutats importants del litoral de Catalunya també van contribuir-hi. Entre aquestes, cal suposar amb tota probabilitat l'aportació de Barcelona i Tarragona, que inicialment no són anomenades de manera expressa, però que les havien profertat, com ja s'ha observat, a les Corts generals de Barcelona. La galera de Tarragona és mencionada en el viatge de retorn del rei<sup>87</sup> al costat de la de Ramon de Canet.<sup>88</sup>

Un segon bloc de l'estol de galeres estava constituït per navilis aportats per particulars. Una altra galera que és mencionada expressament com a propietat particular i que respon a aquest model és la del noble don Nunó.<sup>89</sup> És possible que l'aportació del comte fos més gran, atès que immediatament

83. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 128.

84. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 5, doc. núm. 1381; Stefano M. CINGOLANI, *Jaume I: història i mite d'un rei*, Barcelona, Edicions 62, 2007, p. 319.

85. *Llibre dels feits*, cap. 56.

86. *Llibre dels feits*, cap. 59.

87. *Llibre dels feits*, cap. 106.

88. Aquest darrer és possible que fos un ciutadà de Barcelona i que la seva galera fos part de l'aportació de la Ciutat Comtal. En tot cas, s'afirma que és una de les «bones galees del món» i que és la que acull el monarca: *Llibre dels feits*, cap. 106.

89. *Llibre dels feits*, cap. 59.

després de la conquesta va armar una nau i dues galeres per entrar en cors a Barbaria.<sup>90</sup> Hem de suposar que el comte d'Empúries també va poder aportar una galera pròpia. Entre aquestes galeres, cal assenyalar les que devien aportar el ordes militars, atès el caràcter de lluita contra els infidels que tenia la conquesta. Aquests ordes tenien les seves cases mares als territoris d'ultramar, amb les quals el contacte s'havia de dur a terme forçosament per la via marítima. Per tant, van disposar de galeres pròpies, la utilitat de les quals devia ser prou evident als ulls del monarca perquè, després de la conquesta de Ciutat de Mallorca, concedís al mestre de l'orde hospitalari de Sant Joan de Jerusalem les quatre galeres que tenia el rei musulmà de Mallorca a la seva drassana.<sup>91</sup>

Marsella també hi va tenir una participació important, tot i no ser un domini reial. Així, al *Llibre dels feits*, es mencionen les naus de Marsella i s'afirma que eren quatre o cinc.<sup>92</sup> Consta que en el repartiment van ser recompensades a bastament amb tres-centes cases a Ciutat de Mallorca.<sup>93</sup> Cal recordar el que ja s'ha dit sobre la vinculació familiar del comtat de Provença que, fins al 1245, va ser regit pel cosí del rei, Ramon Berenguer V. La seva mort i el casament de la seva filla i hereva amb Carles d'Anjou el 1246 va significar la pèrdua del comtat per al llinatge de Barcelona.

## 5. EL SUPORT NAVAL EN LES EXPEDICIONS REIALS

### 5.1. *La conquesta de Mallorca (1229)*

La conquesta del regne islàmic de Mallorca va ser la primera gran expedició militar del regnat del sobirà. El fet de tractar-se d'un territori insular afegia una dificultat especial per a la seva conquesta i, per tant, després de l'èxit de la contesa, un motiu més d'orgull. Així es fa constar expressament al *Llibre dels feits* quan es diu, respecte a l'illa, que «és dins mar, que·ns serà major honrament que si·n conqueríets ·III· en terra.»<sup>94</sup>

El fet insular posava la disposició d'un estol de navilis al centre de l'empresa. Sense l'ajuda d'una armada, la conquesta era impossible. Els comtes de Barcelona no disposaven d'una armada permanent i, per això, calia obtenir-la d'alguna manera. Els avantpassats del rei, en atacar l'illa, havien pactat l'ajuda dels navegants pisans tal com relata el *Liber maiolichinus de gestis pisanorum illustribus*.<sup>95</sup> La gran expedició inicial comportà l'aplec de més de cent veles, la majoria de les quals eren vaixells de transport i auxiliars i unes poques galeres constituïen les naus pròpiament militars que protegien el trasllat de la cavalleria feudal que havia d'emprendre la conquesta terrestre. El *Llibre dels feits* també dóna dades numèriques concretes sobre l'estol conqueridor de Mallorca. En particular, enumera vint-i-cinc naus, divuit tarides, dotze galeres i cent «bucos e galiotz».<sup>96</sup> En total, cent cinquanta llenys, sense comptar les «barques menudes» o barques auxiliars.

El manteniment de la conquesta va obligar a disposar d'estols amb una certa regularitat. El monarca va fer diversos viatges a l'illa, algun dels quals està descrit al *Llibre dels feits*, en particular un dels que va fer tant a l'anada com a la tornada acompanyat de tres galeres.<sup>97</sup> En aquesta ocasió, una vegada

90. *Llibre dels feits*, cap. 92.

91. *Llibre dels feits*, cap. 97.

92. *Llibre dels feits*, cap. 69.

93. Ambrosio HUICI i M. Desamparados CABANES, *Documentos...*, vol. 1, doc. núm. 139.

94. *Llibre dels feits*, cap. 50.

95. <<http://dante.di.unipi.it/ricerca/html/lbm.html>>

96. *Llibre dels feits*, cap. 56.

97. *Llibre dels feits*, cap. 116 i 124.

a Mallorca, es va decidir a enviar una missatgeria a Menorca per pactar amb els musulmans i convertir-los en tributaris.<sup>98</sup>

## 5.2. *La conquesta de València (1238-1245)*

En la conquesta de València, els vaixells també van ser puntualment importants, per bé que la seva missió no va ser tan vistosa com en l'expedició de Mallorca. Efectivament, el gruix de les tropes es va desplaçar per terra, però l'estol hi va jugar un paper auxiliar inestimable. És prou significatiu el consell que donà Balasc d'Alagó al rei, segons el relat del *Llibre dels feits*, de començar la conquesta del reialme de València per Borriana, atès que «és loch pla e és prop de vostra terra e venrà-vos-hi, per mar e per terra, mils que no farie, si pus luny fóssets en la terra.»<sup>99</sup> El monarca, efectivament, va començar una ofensiva doble per terra i per mar. La torre de fusta que es va fabricar per assaltar les muralles es va construir i moure amb material —àncores, gúmenes i talles—<sup>100</sup> que procedia de l'estol.<sup>101</sup>

La funció general de l'estol va ser la d'actuar com a mitjà de transport de tropes, armes i vitualles. Així, Desclot menciona les funcions d'intendència de tres galeres que formaven l'estol, atès que anota que portaven «la vianda» i, poc després, uns llenys i galeres que portaren part de la host de Barcelona i que anaven «cargades de viandes e d'arnès».<sup>102</sup> No queda clar si aquesta segona referència és un altre estol o és el mateix, ja que sembla que els vaixells anaven i venien. És a les primeres galeres mencionades que es demanà que «venguessen en terra a ells e que aportassen totes las senyeres e els peons de les galeres, e ab les trompes e ab llurs armes que muntassen al puig.»<sup>103</sup> Està clar que l'aprovisionament depenia dels vaixells, fins al punt que a Cullera recorden al rei que només tenien provisions per a cinc dies i que, si hi havia mala mar i els llenys no podien venir, hauria d'aixecar el setge.<sup>104</sup> En un altre passatge del *Llibre dels feits*, es detalla com es prepara una calçada entre el campament i la costa per facilitar l'aprovisionament des dels llenys.<sup>105</sup> En una de les anades del rei a Tortosa, s'ocupa de la intendència de les tropes de València fent carregar quatre llenys de pa, vi, civada i carn salada per a dos mesos.<sup>106</sup>

El tràfic de vaixells també es posa de manifest en el passatge del *Llibre dels feits* en el qual el monarca confessa que «no havíem neguna galea, e havíem paor que·l rey de València armàs ·ii· o ·iii· galees, e que donassen salt a la vianda que venia de Terragona e de Tortosa.»<sup>107</sup> En aquell moment, arriben dues galeres de Tarragona —una de Bernat de Santaeugènia i l'altra de Pere Martell— i el monarca, d'acord amb els seus consellers, acorda amb els armadors que no marxïn.<sup>108</sup> Sempre amb la funció de suport, el monarca va embarcar un parell de fonèvols que eren a Borriana en un lleny camí de Cullera.<sup>109</sup>

98. *Llibre dels feits*, cap. 119.

99. *Llibre dels feits*, cap. 128.

100. És a dir, bossells, un tipus de politja nàutica.

101. *Llibre dels feits*, cap. 159 i 160.

102. *Crònica* de Bernat Desclot, cap. 49.

103. *Crònica* de Bernat Desclot, cap. 49.

104. *Llibre dels feits*, cap. 195.

105. *Llibre dels feits*, cap. 212.

106. *Llibre dels feits*, cap. 215.

107. *Llibre dels feits*, cap.164.

108. *Llibre dels feits*, cap. 165-166.

109. *Llibre dels feits*, cap. 192.

### 5.3. *La croada a Terra Santa (1269)*

La idea d'una croada arrenca de la crida papal d'alliberar Jerusalem feta al Concili de Lió del 1245. Segons sembla, la idea va arrelar en el monarca.<sup>110</sup> A la dècada dels seixanta, el poder dels mamelucs egipcis havia substituït el dels mongols fins a reduir la Terra Santa cristiana a la ciutat d'Acre i el regne de Xipre.

En aquesta empresa, Jaume el Conqueridor seguia, especialment, les empreses del seu parent sant Lluís de França, que va dirigir dues croades: la primera els anys 1248-1252 a Terra Santa i la segona el 1270 a Tunísia. En ambdues, va necessitar la construcció d'estols i es va servir en aquesta tasca de la perícia dels genovesos en la construcció naval.

El 4 de setembre de 1269 tot està llest per a salpar, però el temps acabarà per frustrar l'expedició al golf de Lleó. El rei desembarcarà a Montpeller i retornarà a Barcelona el 21 d'octubre. Una part de l'estol, però, sense que el rei ho esmenti, va arribar a Terra Santa. Efectivament, els fills il·legítims del rei Ferran Sanxis i Pere Ferrandis hi van arribar i van participar en alguna petita incursió abans de deixar el Llevant.<sup>111</sup> Un total de trenta galeres i algunes naus grosses van formar aquest estol, del qual es conserva un document excepcional per al seu estudi que va publicar Carreras Candi i que queda pendent d'aprofundir des de la perspectiva naval.<sup>112</sup>

## 6. BIBLIOGRAFIA

- ALFONS X EL SAVI (1972). *Cantigas de Santa María*. Madrid: Edilán. 2 v. [Edició facsímil]
- BELENGUER, Ernest (2007). *Jaume I i el seu regnat*. Lleida: Pagès.
- BOFARULL, Pròsper de (1856). *Repartimientos de los reinos de mallorca, Valencia y Cerdeña*. CODOIN, XI. Barcelona. [Edició anastàtica 1975]
- BRUGUERA, Jordi [ed.] (1991). *Llibre dels fets del rei en Jaume*. Barcelona: Barcino. 2 v.
- CAPMANY I DE MONTPALAU, Antoni de (1961-1963). *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona. [Reedició anotada]
- CARRERAS CANDI, Francesc (1909). «La creuada a Terra Santa». A: *Congrés d'Història de la Corona d'Aragó dedicat al rey en Jaume I y a la seua época*. Primera part. Barcelona, p. 106-138.
- CINGOLANI, Stefano M. (2007). *Jaume I: història i mite d'un rei*. Barcelona: Edicions 62.
- ESTRADA-RIUS, Albert (2004). *La Drassana Reial de Barcelona a l'edat mitjana: organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.
- GARCIA SANZ, Arcadi (1976). *Història de la marina catalana*. Barcelona: Aedos.
- GUAL CAMARENA, Miguel (1976). *Vocabulario del comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*. Barcelona: El Albir.
- GUERRERO LOVILLO, José (1949). *Las Cantigas. Estudio arqueológico de sus miniaturas*. Madrid: CSIC.
- GONZÁLEZ HURTEBISE, Eduardo (1913). «Recull de documents inèdits del rey en Jaume I», a *Congrés d'Historia de la Corona d'Aragó dedicat al rey en Jaume I y a la seva época*. Segona part. Barcelona, p. 1181-1252.
- HUICI, Ambrosio; CABANES, M. Desamparados, *Documentos de Jaime I de Aragón*. València, Saragossa: Anubar.
- MARCOS, Ernest (2006). *La croada catalana. L'exèrcit de Jaume I a Terra Santa*. Barcelona: L'Esfera dels Llibres.
- MIRET I SANS, Joaquim (1918). *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.

110. Stefano M. CINGOLANI, *Jaume I...*, p. 337.

111. Ernest MARCOS, *La croada catalana. L'exèrcit de Jaume I a Terra Santa*, Barcelona, L'Esfera dels Llibres, 2006.

112. Francesc CARRERAS CANDI, «La creuada a Terra Santa», a *Congrés d'Història de la Corona d'Aragó dedicat al rey en Jaume I y a la seua época*, primera part, Barcelona, 1909, p. 106-138.

- NIETO, Javier [dir.] (1998). *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip*. Girona: Museu d'Arqueologia de Catalunya.
- PUJOL, Marcel (2004). «La construcció naval catalana a la baixa edat mitjana. Les aportacions de l'arqueologia naval: Culip VI i Les Sorres X». A: *Mediterraneum, L'esplendor de la Mediterrània*. Barcelona: Lunweg, p. 563-571.
- (2008). «El món de la navegació medieval». A: *Un mar de lleis. De Jaume I a Lepant*. Barcelona: Institut Europeu de la Mediterrània, p. 83-100.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Manuel (1995). *El naixement de la fiscalitat d'estat a Catalunya, segles XIII-XIV*. Vic: Eumo.
- TORRES, Leopoldo (1946). «Crónica arqueológica de la España musulmana». *Al-Andalus. Revista de las escuelas de estudios árabes de Madrid y Granada* (Madrid), vol. XI, fasc. 1, p. 175-209.
- UDINA, Frederic [dir.] (1971). *Privilegios reales concedidos a la ciudad de Barcelona*. Barcelona: Arxiu de la Corona d'Aragó.