
Mariners contra patró: un arbitratge entre genovesos, a Roses (1545)

Per XIM RAURICH i SANTALÓ



PRESENTACIÓ

La investigació històrica, fins al moment, no ha incidit suficientment en el paper de l'activitat marítima a Roses, en la transició del final de l'edat mitjana i els inicis de l'edat moderna. Amb relació a la vocació marítima de Roses, presentem un document que posa de relleu alguns aspectes de l'activitat comercial i marítima de la vila, a mitjan segle XVI.

El present document és la resolució d'un arbitratge entre membres de la tripulació d'una embarcació genovesa, fondejada al port de Roses, el 1545.⁽¹⁾ Un cop arribats a Roses, aquests mariners sol·liciten justícia davant dels cònsols de mar de la vila. L'anàlisi d'aquest document ens permet seguir l'evolució del procés així com els pactes i solucions a què s'arriben. Al mateix temps, ens aporta algunes dades sobre les activitats econòmiques i marítimes que es donaven a Roses.

Aquesta còpia de les deliberacions i sentència dels cònsols de mar de Roses conservada a Gènova, per si sol, presenta un enorme interès atès que és poc freqüent que els membres d'una tripulació pladegin contra el seu patró perquè consideren que l'embarcació no reuneix les mínimes condicions de seguretat. Segons A. Grati, en aquest cas concret, la demanda de justícia a una autoritat local, caldria inscriure'l en la voluntat de recerca d'imparcialitat en la sentència per part de les parts, totes dues estrangeres.⁽²⁾

Per altra banda, també presenta amb un cert detall alguns aspectes sobre l'estat de conservació d'una embarcació i en quines condicions podien arribar a navegar. El nostre objectiu és analitzar en detall els aspectes vinculats amb l'embarcació i els seus problemes per a navegar així com inserir les demandes d'ambdues parts en el context jurídic de l'època.

1. Agraïm sincerament Antonella Grati, de la Universitat di Pisa, que ens donés a conèixer aquest document i ens en facilités la consulta i estudi, que havia trobat a Gènova, en el decurs de les seves investigacions sobre la vinculació comercial entre Gènova i Catalunya a l'edat moderna.

2. GRATI, A., *Genoese Consulates and the Genoese "nation" in the port cities of the Mediterranean (first half of 16th century)*, 1999, (en premsa).

En relació amb la vocació marítima de Roses, disposem d'un estudi recent sobre les capbreuacions de Santa Maria de Roses, entre els segles XIV i XVI, a partir del qual es pot traçar i reconèixer l'existència d'un raval extramurs, constituït pel port i les botigues.⁽³⁾ Malgrat que en anteriors capbreus, en concret els dels anys 1304 i 1361, ja se cita la seva existència, no és fins al capbreu corresponent a l'any 1500 en què es pot reconèixer, segons l'autor de l'estudi, la seva trama urbanística i característiques. Seguint M. Pujol, es pot afirmar que es tracta d'una zona que s'estén al llarg de la costa de llevant, estant estretament vinculada a les activitats econòmiques i constituïda per edificacions que s'han d'interpretar com magatzems o tallers, on pescadors, mercaders i mestres d'aixa realitzarien els seus respectius treballs.

En relació amb el port, situat enfront els portals de la muralla, en concret el Portal Nou i el Portal Major, estava també constituït per unes botigues –que cal interpretar com a tallers o magatzems– i unes cases. En aquesta zona, tal i com ha estat interpretat a partir dels capbreus del segle XVI, s'hi trobaria un edifici de gran importància, la Casa del Consell, també denominada drassana o botiga de la Universitat, lloc on es trobarien els còsols, a la vegada que hi duïen a terme les seves respectives tasques administratives el notari, l'escrivà, el clavari així com el mostassaf.⁽⁴⁾ Segons aquest autor, aquest nou espai urbà extramurs disposaria d'un espai públic que separaria dos grans grups de construccions i que era anomenada plaça del Port.

El barri de botigues, estès paral·lelament a la platja, en direcció de llevant, era format l'any 1500 per al voltant de 35 entitats que constitueixen una veritable zona de treball, essent pràcticament tots ells propietat de pescadors, calafats i mercaders.

Les estructures portuàries de Roses serien al llarg del segle XV i inicis del XVI molt escasses i, ara per ara, ens són molt desconegudes –com en la majoria de les ciutats portuàries de Catalunya–, amb unes instal·lacions que es limitarien a un moll amb una petita torre defensiva, que en alguna ocasió podria també realitzar funcions de far. L'existència de grans estructures portuàries en el nostre litoral és una realitat molt tardana respecte a l'enorme activitat comercial marítima que s'hi concentrava. D'aquesta forma, les drassanes i les activitats de càrrega i descàrrega es realitzarien a la platja. També en la majoria dels casos, les embarcacions haurien de fondejar prop de la platja, des d'on les mercaderies serien embarcades per mitjà de petits bots fins a la platja.

Tot aquest barri extramurs queda absolutament transformat a partir de mitjan del segle XVI, quan es construeixen els nous murs de la Ciutadella. En un primer projecte, l'any 1544, es varen iniciar les primeres construccions que afectaven aquest barri. Les transformacions seran encara més importants amb la revisió del projecte, que sota les ordres de l'enginyer Gianbattista Calvi, es

3. PUJOL, M., *La vila de Roses (segles XIV-XVI)*, Col·lecció Papers de Recerca, 2, Figueres, 1997.

4. PUJOL, M., *La vila de Roses...*, pàg. 68-71 i figures 12 i 13.

varen iniciar a partir de 1552.⁽⁵⁾ En el capbreu de 1565, ja es constaten clarament en quin grau van afectar les noves construccions a la zona portuària, amb l'arrasament d'algunes d'elles. Aquest sector quedarà doncs, en part dempeus, però haurà quedat inclòs en l'interior del perímetre murat de la nova fortalesa.

L'existència d'aquesta fortalesa serà un element clau en l'evolució de la vila de Roses a partir de la segona meitat del segle XVI, ja que les relacions entre l'estament militar i el civil sempre seran conflictives. A mitjan segle XVII, els vilatans, que ja han sofert els problemes de residir en l'interior d'una fortalesa militar, seran obligats a partir d'aquell moment a traslladar-se a l'exterior del recinte murat, en un lloc que fou conegut com el raval, on es construirà l'actual vila de Roses.

D'aquesta forma, sembla evident que la presència de la Ciutadella limitarà el creixement urbà de la vila i que fomentarà un declivi d'una de les activitats econòmiques més importants, l'activitat comercial marítima.

Aquesta brevíssima introducció sobre Roses, en els inicis de l'edat moderna, tenia només com a objectiu inserir en el temps el document que a continuació estudiem, reflex de tota una activitat marítima que s'intueix com a notable, però que encara està pendent d'estudiar i analitzar amb més detall.

L'ARBITRATGE DE 1545

A partir del contingut del present document⁽⁶⁾ podem constatar quines eren les condicions i l'estat de conservació en què es trobava una embarcació de mitjan del s. XVI. En aquest cas, i gràcies al detall del document, es constata que les embarcacions no sempre navegarien amb unes mínimes garanties o condicions per a la seva seguretat. Si bé podem citar altres exemples ben il·lustratius,⁽⁷⁾ no és massa freqüent tenir dades sobre els desperfectes d'una embarcació. En aquest cas, es considera que són de tal importància, que generen fins i tot la negativa de tot un col·lectiu professional (la tripulació, inclosos els oficials i mariners), de tornar a salpar, atès el gran perill al qual consideren que estan sotmesos. Una situació que arribaria al límit quan el conjunt de la tripulació és capaç de reclamar davant la justícia, en un port estranger, que actuï de mitjancera.

D'entre els dotze membres de la tripulació que apareixen com a part demandant, i que actuen en representació del conjunt de la tripulació (el nombre total de la qual en cap moments és citat), hi trobem vuit mariners i quatre mestres d'aixa.

5. Sobre l'evolució i fases de construcció de la Ciutadella, cal remetre al documentat estudi de Pablo de la Fuente, *Les fortificacions reials del Golf de Roses a l'Època Moderna*, Col·lecció Papers de Recerca, 3, Figueres, 1998.

6. Archivio di Stato di Genova, Camere del Governo. Finanze, núm 22.

7. Especialment, vegeu CASAS I HOMS, J. M., "Reparació d'una galera, l'any 1390", *Miscelánea de Estudios Medievales*, 2, (1974).

A tall de resum podem dir que el conjunt de la tripulació, representada pel ja citat grup de dotze membres, demana als còsols de mar de Roses, on l'embarcació està fondejada, que intervingui, sol·licitant que fallin a favor seu, per tal de poder deixar l'embarcació i recollir les seves pertinences i propietats acumulades en el curs de la travessa. De tal forma sol·liciten "*que.ls pos en terra tota llur roba tant de vestir com de la mercaderia*", així com rebre el sou que els pertoca, donant així per acabada la seva vinculació contractual amb el patró i propietari del vaixell, un genovès anomenat Vincencio Brassano. Al·leguen que els desperfectes estructurals en l'embarcació són tan importants que aquesta no pot salpar per acabar la seva singladura, per la qual cosa demanen als còsols de mar, que siguin ells qui dictaminin si pot o no pot navegar fins a Gènova.

Els demandants concreten les seves queixes en el fet que entra molta aigua, que el velam no està en bones condicions i que els pals major i trinquet han de ser substituïts. Finalment, també al·leguen que el nombre de tripulants és clarament inferior al necessari.

Per la seva banda, Vincencio Brassano nega les acusacions que li formula la part demandant considerant que la nau està en les mateixes condicions que quan va partir de Gènova, expressant "*que tantes aygues se fa vuy com feya quant perti de Genova*", i que en conseqüència creu que la seva pot perfectament finalitzar el seu trajecte, donant per acabat en aquell moment la relació contractual entre tripulació i patró. Tampoc està disposat a tornar a la seva tripulació les seves pertinences personals ni tampoc la pacotilla acumulada per ells, adduint que "*les mercaderies que tenen en dita nau es obligade al git que la dita nau ha fet ab lo present viatge*".

Respecte el sou que li exigeixen els representants de la tripulació, Vincencio Brassano al·lega que no les farà efectives perquè "*vol li amenen la nau en Genova axi com son obligats per iusticia*". Finalment en un acte clarament conciliador, el propi patró especifica que està disposat a cercar mestres d'aixa i mariners per fer navegable la seva embarcació i poder tornar a Gènova, expressant que "*es content de posar.hi compliment de gent y de tota cosa que fasse manester per a obs de la nau*" acceptant, doncs, de facto, l'existència de "certs" problemes en el seu vaixell.

Davant la demanda interposada per la tripulació contra el seu patró, els còsols de mar de Roses, que essent mercaders no deuriem considerar-se suficientment capaços de determinar els aspectes tècnics necessaris per a poder emetre la seva sentència, reuneixen una sèrie de persones que consideren expertes en la matèria, i que actuen a manera de perits. D'aquesta manera, convoquen a patrons, mestres d'aixa, calafats i altres mariners, bé de Roses, bé alguns que estan de pas per aquest port, per tal que emetin el seu criteri tècnic.

En concret, es convoquen i posteriorment declaren nou professionals entesos en l'art de la mar, de procedència i professió diversa. En una primera visita a l'embarcació, declaren de forma conjunta un tal Fornell, mariner de Mataró; Antoni Miquel, de Barcelona; un tal Sabater, de Sant Pol de Mar; Miquel Torrell, de Roses; en Joan Pastell, també de Sant Pol; Pedro del Sturio,

biscaí i mestre d'aixa, i en Narcís Costa, calafat de Roses. Posteriorment també examinen la nau i declaren l'Agustí de Negrony i en Domènec de Conesa, el patró i el contramestre de la nau *La Magdalena*, llavors fondejada a Roses. La inspecció es duu a terme el dia 30 de desembre de 1544.

En la redacció de les diligències, els còsols de mar expressen que “*trameterem y anarem petrone de naus e de navilis e mariners que vuy se troben en lo present port e aximateix hi trameteren mestres d'axas e calafats e aquells miraren e examinaren dita nau e la sentina, arbres e velles, entenes e axarcia, hancores e gumenes e altres necessaris aperells en dita nau confereus*”.

Una vegada inspeccionada, els perits declaren conjuntament que el vaixell no pot navegar atès que té importants desperfectes estructurals. Se cita els següents aspectes a solucionar:

1) Primerament ha de ser reparada l'embarcació per part de mestres d'aixa i calafats.

2) S'ha de fortificar el castell de proa, és a dir, assegurar i consolidar l'estructura de la proa del vaixell.

3) S'ha de col·locar un nou pal de trinquet.

4) S'han d'arranjar les veles i, fins i tot, fer una vela nova pel trinquet.

Per la seva banda, el patró i contramestre de la nau *La Magdalena* declaren també conjuntament, en uns termes semblants als anteriors, és a dir, consideren que podria navegar un cop consolidat el castell de proa, col·locant un nou pal de trinquet i arrançant les veles, i afegeixen que, a més a més, li caldria disposar de més tripulació.

En la mateixa visita d'inspecció, els propis còsols de mar interroguen a altres membres de la tripulació, que declaren que “*de quant en quant es necessari agotar la sentina ni entrant lo temporal si era mester agotar ab mes presa la dita santina que estant en lo port*”, o sia, que tot i estar fondejats al port, entrava tanta aigua a la sentina com si es trobessin enmig d'un temporal. Entre els interrogats se cita el *notxer*, és a dir el pilot de l'embarcació, de qui no es dona el nom, que concreta que en la sentina entra tanta aigua que “*esgoten de quatre en quatre ampolletes*”.

Finalment el 3 de gener de 1545, els còsols de mar de Roses convoquen les parts litigants per a pronunciar una sentència en els següents termes:

Condemnen el patró que:

1) Arrangi convenientment, per mitjà de mestre d'aixa i calafats el castell de proa.

2) Mani fer una nova vela per al pal de trinquet i que arrangi la vela del pal major.

3) Que amplii el nombre de la tripulació, tant de “*mariners com de fedrins*”.

4) Una vegada arribats a Gènova, els ha de pagar tot el sou estipulat, en els decurs dels 3 primers dies, a comptar que el vaixell hagi estat ancorat i descarregat, tal i com és costum.

En canvi, l'absolen en el referent a haver de donar la mercaderia que els membres de la tripulació tenen en la seva propietat, i que li reclama-

ven, atès que aquesta mercaderia, en una porció, està sotmesa al git.⁽⁸⁾ En cas de necessitat d'aplicar el git, els perjudicats serien els propis mercaders que han carregat la nau, i a qui el patró ha de passar comptes, i que a criteri dels còsols, en aquest cas no hi tenen cap obligació. En aquest sentit podem observar que els còsols apliquen clarament el contingut en els Costums.

Amb relació a la part demandant, la tripulació del vaixell, els còsols de mar de Roses, són taxatius en obligar-los a embarcar-se per a tornar a Gènova, i que una vegada arribats i havent rebut el sou estipulat, en aquell moment tindran la plena llibertat contractual.

En darrer terme, la sentència obliga a pagar a ambdues parts per igual, els costos de la sentència i el sou del notari de Roses.

Per a seguiment de la dita sentència, i per tal que s'apliqui correctament, en el referent a l'obligació que té a partir d'aquest moment, de reparar l'embarcació, se li especifica que ha de fer-ho "*fins a tant que aparega a nosaltres e a persones expertes [que l'embarcació] sia ben nevegadora*".

EL MARC JURÍDIC: LA INSTITUCIÓ DEL CONSOLAT DE MAR I EL LLIBRE DE CONSOLAT DE MAR A MITJAN S. XVI

El *Llibre de Consolat de Mar* cal considerar-lo una obra viva, que va contínuament modificant-se i adaptant-se a nous aspectes i circumstàncies, i per tant ens trobem amb una compilació eminentment pràctica. El suport de la monarquia féu que havent nascut entre els ambients professionals, s'estengués arreu de la Mediterrània. L'èxit de l'obra fou el seu eminent pragmatisme i evident utilitat en detallar nombrosos casos que són perfectament vàlids fora del seu context geogràfic i temporal.⁽⁹⁾

La novetat jurídica catalana ve donada per la creació dels tribunals independents del govern municipal, instituït per *hòmens de la mar*, i sota la protecció i autoritat directa del monarca.

La història dels consolats de mar catalans abasta pràcticament la baixa edat mitjana i tota la moderna, ja que, no s'acaba a França almenys, fins a la

8. El git és un concepte jurídic establert en el *Llibre de Consolat de Mar*, ja determinat en els corpus jurídics del Dret Romà, que consisteix en llançar per la borda la totalitat o part de la càrrega d'una embarcació que es troba en perill, amb vistes a obtenir-ne una major flotabilitat i/o velocitat. Atès que podria comportar grans pèrdues a un o alguns dels mercaders que transportaven mercaderies en aquell moment, i no a d'altres, en funció de les mercaderies que es llencen per la borda, es va institucionalitzar amb l'objectiu de limitar possibles abusos en la seva execució. Calia que la decisió d'aplicar el git fos consensuada pel patró i pels mercaders, en cas que n'hi hagués a bord. Actuant d'aquesta forma, s'aconseguia que el git fos considerat com a lícit, a partir de l'acord previ. Una profunda anàlisi d'aquesta problemàtica es pot trobar a IZAL HERNÁNDEZ, J. M., *Els Costums de Marítims de Barcelona*, Barcelona, (1986-1990), vol. II, pàg. 390-420.

9. FLORES DIAZ, M., *Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*. Madrid, 1998.

llei de 16-24 d'agost de 1790, any en què consta per darrera vegada l'elecció de cònsols de mar a Perpinyà; i a Espanya, fins al decret d'unificació de furs i jurisdiccions, de 6 de desembre de 1868, que suprimí la jurisdicció mercantil especial, si bé el Llibre de Consolat de Mar havia estat formalment derogat pel Codi de Comerç de Sainz de Andino, promulgat el 30 de maig de 1829.⁽¹⁰⁾

A l'edat mitjana, als regnes de València i Mallorca, el Consolat de Mar era concedit a les ciutats capitals amb caràcter exclusiu, i per tant no n'hi hagué en ciutats diguem-ne menors. A Catalunya, en canvi, no fou així, ja que a banda del de Barcelona, n'hi hagueren a Tortosa, Perpinyà, Girona, Sant Feliu de Guíxols,⁽¹¹⁾ i a Lleida. A l'edat moderna, aquesta institució s'estengué a més poblacions.

Si resumim, tota aquesta crisi dels consolats de mar del segle XV té aspecte i causes diverses: la davallada comercial i sobretot marítima de les ciutats, la crisi sociopolítica i la puixança del poder reial preabsolutista. Tota aquesta transició donà lloc a un canvi important en el patró institucional del Consolat de Mar, per bé que no varià tot en els nostres consolats de mar del s. XV, car hi restaren coses importants com el caràcter ciutadà de la institució, l'autonomia de la seva jurisdicció i el seu dret processal singular. El més important, però, fou segurament la permanència del Llibre de Consolat de Mar que ja en aquell temps era una compilació plenament formada, com *ius fori* a tots els consolats, amb els quals seguí vigent durant l'edat moderna com a dret marítim ordinari.⁽¹²⁾

L'EMBARCACIÓ I ELS SEUS PROBLEMES TÈCNICS, SEGONS LES PARTS LITIGANTS

En primer lloc hem de fer notar que disposem de poques dades per a tenir una visió precisa de les característiques de l'embarcació, ja que no es descriuen de manera detallada els seus aspectes més rellevants com ara la capacitat, les dimensions, el número de tripulants, el tipus de carregament, etc. Només sabem que es tracta d'una carraca, atès que en la redacció de la sentència es presenta la part demandada com a "*Vincencio Braxano, janovés, patró de la carraca*". Tampoc es fa referència a altra definició que no sigui nau, utilitzat sempre com a genèric de vaixell.⁽¹³⁾ En relació amb el terme carraca, hem de fer notar que es tracta d'un terme de procedència anglòfona i que va tenir poc ús en el món mediterrani baix

10. GARCIA, A., *Llibre de Consolat de Mar*, vol. III-1 pàg. 71.

11. Vegeu sobre Consolat de Girona i St Feliu, obra de R. S. Smith, "Documentos del Consulado de Mar de Girona y en San Feliu de Guíxols", *Revista Jurídica Catalana*, XXXIV, (1933), pàg. 128-32.

12. GARCIA, A., *Llibre de Consolat de Mar*, vol. III-1 pàg. 139.

13. En el *Llibre de Consolat de Mar*, en general, s'utilitza el terme de nau i de leny per a diferenciar les embarcacions de major port de les de menor, respectivament.

medieval.⁽¹⁴⁾ Segons R. Eberenz, la primera cita en llengua catalana del terme carraca data d'inicis del segle XVI, mentre que en castellà és força més antiga.⁽¹⁵⁾

En la terminologia genovesa, quan una *nave grossa* superava els 3.000 cànters de capacitat, era denominada *carracca* o *caracca*.⁽¹⁶⁾ La carraca, doncs, és un tipus d'embarcació que formaria part de la família d'embarcacions rodones, entre les quals hi trobem les coques i les naus, de gran capacitat de transport i presentant un castell a proa i un altre a popa. L'aparell podia ser de dos o tres pals i un timó de codast, així com la seva propulsió era exclusivament eòlica.

En cap cas tampoc s'indiquen les quantitats de mercaderia que es troben a bord ni tampoc de quines classes de mercaderies es tracta, tan sols se citen les "robes" que sol·liciten els mariners que els torni el patró. Un altre aspecte que no es deixa clar en cap cas és el fet relatiu a la tripulació, atès que segons la part demandant, quan partiren de Gènova en el seu viatge inicial ja faltaven 30 tripulants per a tenir la tripulació completa, essent aquest, com ja hem vist, un dels motius de queixa enfront els còsols de mar. En definitiva, disposem de molt poques dades, més enllà de les genèriques que coneixem d'aquests vaixells, per aportar un retrat fidedigne de la nau de Vincencio Brassano.

Malauradament tampoc no disposem d'informacions d'on s'havien de realitzar les obligades reparacions, i cap altra dada sobre si es devien pagar o no algun tipus de taxes tal i com era preceptiu en altres ports.⁽¹⁷⁾

Si analitzem amb detall les informacions que apareixen al llarg del document sobre l'estat de l'embarcació, aspecte que motivà la sol·licitud de l'arbitratge per part dels demandants, podem considerar que se citen de forma molt clara alguns dels aspectes més bàsics perquè una embarcació sigui capaç de navegar amb certes garanties: l'estanquitat i el sistema de propulsió.

En canvi, pel que respecta als aparells de l'embarcació, quan la nau va ser inspeccionada, *miraren e examinaren dita nau e la sentina, arbres e velles, e entenes e axarcia, hancores e gumenes e altres necessaris aperells en dita nau conferens*, per la qual cosa deduïm que tots els elements de l'aparell es

14. El terme *carracks* es documenta per primer cop en una carta del rei anglès Eduard III, on es defineix com "greats ships of Genova, commonly called carakes". El comerç genovès amb Flandes i Gran Bretanya a partir de 1340, es duia a terme amb els tipus de velers anomenats coques, que són, en les fonts documentals angleses denominades *carrakes*. Les anàlisis dels documents anglesos demostren que les *carrakes* corresponen als vaixells que els genovesos denominen coques i eventualment *navi*. Cf. Hutchinson, G., *Medieval ships and shipping*, Londres, 1994, pàg. 42-43.

15. En català, l'any 1506, "...ab la carraca de Antieda vos he tramesos dos balons en que ha deu draps setzens e dos vintens"; en castellà, l'esmentat terme apareix a *Las siete partidas* del Rey Don Alfonso el Sabio, en concret en la partida II, títol 24, llei 7 (1256-1263), "...navios que van a dos vientos llámanlos carracas, et destos hi ha de dos mastes et de uno". Cf. Eberenz, R., *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel: Eine Kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und Terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*, Berna, 1975.

16. GALLEANI D'AGLIANO, M., *La Galleana. Una nave del XV secolo*, Roma, 1993.

17. SEVILLANO COLOM, F., *Historia del puerto de Palma de Mallorca*, Palma, 1974, pàg. 416, nota 144.

trobarien en una quantitat i estat de conservació suficients, o si res més no, mínimament òptims, ja que en cas contrari ho haurien fet constar en la sentència, i hauria estat esmentat per algun dels perits consultats.

El mateix succeeix amb el sistema de govern de la nau, el timó, que no apareix esmentat en cap moment, per la qual cosa podem pensar que es trobaria en un bon estat de conservació.

L'estanquitat

En primer lloc, els representants de la tripulació declaren en la seva demanda davant dels còsols de mar de Roses que “*la dita nau esta uberta y es innavegable, y que fa moltes aygues y que no te abre ni veles que sien sofisticients per que dita nau puga navegar*”. De manera taxativa els demandants presenten una problemàtica molt complexa, atès que al considerar que el vaixell està obert, s'interpreta clarament que es refereix al fet que una falta de bon manteniment ha fet que l'aigua entri entre les taules del forro. En el mateix sentit, més endavant, s'indica que s'ha de “*fortifficar el castell de proha*”. Podem intuir que aquesta part de l'embarcació ha sofert algun tipus de dany en l'estructura del buc. En opinió dels perits, tots ells coincideixen en reclamar que cal dur a terme unes reparacions per part del mestre d'aixa i dels calafats, essent aquestes imprescindibles per a poder tornar a navegar.

Podem interpretar, a partir de les informacions que tenim, que es tractaria del que actualment anomenem arrufament, és a dir, la deformació de la quilla i amb ella, de la resta del buc, per torsió, degut normalment a agents externs (embarrancament, abordatge, mala distribució dels càrregaments, etc.), o bé només motivada per la pròpia vellesa del vaixell (dada que no és en cap moment esmentada).

Dissortadament no tenim més detalls de quines han estat les reparacions dutes a terme, ni les despeses econòmiques que comportaren, la qual cosa ens impedeix conèixer les dimensions reals de les avaries i desperfectes. És evident que depenent de l'estat de l'embarcació així com de la importància dels desperfectes, aconseguir una bona estanquitat podria comportar treure el vaixell de l'aigua i treballar en sec. En canvi, per al calafatejat, si bé és molt important assegurar una bona estanquitat de les taules del forro mitjançant la llana que es col·loca entre elles, és factible fer-ho des de l'interior de la sentina, tornant a col·locar grans quantitats de pega i estopa.⁽¹⁸⁾

En ocasions, lògicament, també es realitzaven reparacions d'aquest tipus estant l'embarcació fondejada.⁽¹⁹⁾ En les reparacions d'aquesta coca, tot i que

18. S'estudien les reparacions realitzades en un lleny eivissenc, l'any 1397, una vegada avarat a la platja, i fou calafatejat de nou, treball que durà alguns dies, i a la vegada arrenjà l'eixàrcia i es tornà a sorrar, és a dir, a lastrar convenientment l'embarcació per assegurar una major navegabilitat. Cf. Cateura, P., *Navegación y comercio a fines del siglo XIV: el leño ibicenco Santa Catalina*, BSAL, 39, 1983, pàg. 361-380.

19. En aquest cas, la font documental és clarament distinta, ja que es tracta de la descripció i anotació de les despeses que es generaren amb les reparacions, cf. Cateura, P., *Las averies de una coca de Sancho de Mallorca (1321)*, BSAL, 39, 1982, pàg. 93-112.

cronològicament força anterior, ens pot servir d'element comparatiu ja que hi ha una partida de reparació de l'obra morta de l'embarcació, i es constata la compra de taulons de fusta, l'adquisició de pega i estopa per a impermeabilitzar el buc. Las reparacions deurien motivar que en un moment donat entrés més aigua en la sentina atès que en l'esmentat document fins i tot està anotat que s'ompliren 10 barrils d'aigua amb un embut.

La importància d'assegurar una bona estanquitat en una embarcació comportava que en totes les grans embarcacions es pogués realitzar les reparacions més urgents, enrolant doncs, a mestres d'aixa i calafats, com a membres de la tripulació, als quals no s'assigna altra tasca que el manteniment de l'embarcació. En inventaris de naus és molt freqüent constatar l'existència de les eines, materials i estris emprats per sengles tasques.⁽²⁰⁾

En un altre moment de l'interrogatori, s'intueix la poca estanquitat de l'embarcació pel fet que els mariners declaren que "*de quant en quant es necessari agotar la sentina ni entrant lo temporal si era mes mester agotar mes ab presa la dita santina que estant en lo port*", o sia, que entrava més aigua a la sentina quan estava a port que enmig d'un temporal.

En referència a l'extracció de l'aigua, també el *notxer* del vaixell declara als còsols de mar que fins i tot és possible que navegant entrés menys aigua que estant fondejada al port: "*la nau estant al port de Roses esgoten de quatre en quatre anpolletes, asso es, a saber, de nit e sobren be l'aygua e estant a la vela com pertiren de Roses que ab lo treballar de la nau so com porta ne que no feya mes aygues que estant en lo port*".

També podem observar que el *notxer* explica, que han de treure aigua cada quatre períodes d'*empolletes*,⁽²¹⁾ la qual cosa implica que fins i tot durant la nit també han de fer-ho. És de lamentar que no puguem saber a quin cicle de temps correspondria el rellotge de sorra que tenien a bord, per tal de tenir una idea aproximada de la freqüència amb què la sentina s'omplia d'aigua.⁽²²⁾

El sistema de propulsió

L'altre aspecte important que se cita reiteradament com a defectuós i que és imprescindible arranjar és el referent a la propulsió, i en aquest cas, el velam.

És del tot evident, a partir de la lectura del document, que el problema se centra bàsicament en el pal de trinquet i en les seves veles. D'aquesta forma

20. Per exemple, *Item, dos mig carratells de fust plens d'alquitrà*, inventari d'una nau de Pere Pardo, mercader (1460), transcrit a Barceló, M.; Rosselló, G., Terrissa, Palma de Mallorca, 1997, pàg. 219-220.

21. Les *ampoletes*, també anomenades *ampoletes d'hores* són els rellotges de sorra emprats en la navegació baix medieval i moderna per a determinar períodes de temps.

22. Podien ser d'una hora o fins i tot de mitja hora. En un període més avançat de les tècniques de navegació, varen aparèixer altres tipus d'ampoletes que mesuraven fins i tot els quarts d'hora, cf. Sellés, M., *Instrumentos de navegación. Del Mediterraneo al Pacífico*, Barcelona, 1994.

coincideix també en el fet que els grans problemes estructurals se situen a la banda de proa del vaixell, en el castell de proa, on es troba situat el pal de trinquet. De la resta de pals, el major i el de messana, no són citats, tot i que sí que es diu que és necessari reparar el *treu de la mestra*, és a dir, la vela major. De tota manera, en diverses ocasions, es parla d'*adobar les veles*, en termes generals, amb la qual cosa podem fer-nos una idea que tampoc les restants estarien en gaire bon estat de conservació.

En opinió dels mariners i patrons consultats pels cònsols de mar de Roses, és necessari que "*fassen him triquet nou e de la vela del triquet que.n adob lo treu de la mestra*".⁽²³⁾ És a dir, que s'ha de fer un nou pal de trinquet, així com una nova vela de trinquet, mentre que amb la que actualment es troba al vaixell, i que han de substituir, poden reparar el *treu de la mestra*, és a dir, la vela del pal major.

Els treus eren un tipus de vela quadra que apareixen citats en la documentació catalana a partir del s. XV, i que en ocasions servia per a denominar la vela principal de les embarcacions d'aparell rodó. La característica principal dels treus era la superfície regulable, atès que quan el temps ho permetia, es podien afegir uns suplementes, anomenats bonetes, també veles quadres, de la mateixa dimensió però de molta menys caiguda.⁽²⁴⁾ A tall d'exemple, en l'inventari de la nau de 1460 abans ja citada, apareixen citats diversos treus i bonetes, indicant si són vells, nous o petits.⁽²⁵⁾

La tripulació

Amb relació a la tripulació, ja ha estat comentat que únicament sabem que la part demandant expressa que quan sortiren de Gènova ja faltaven 30 tripulants per tal que la dotació fos completa. Aquest fet es confirma quan els perits consultats consideren que la tripulació és inferior a la necessària i, per aquest motiu, finalment s'obliga Vincencio Brassano que amplii la tripulació, "*tant de mariners com de fedrins*".

23. En la part escrita en llatí, s'expressa de la següent manera: "*vele adoptande et unum treu de triquet de novo faciendum et de vela de triquet qua odie est in dicta navi de qua vela potest fieri lo treu de la mestra*".

24. GARCIA, A. i COLL, N., *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona, 1994, pàg. 93-95.

25. *Item un treu nou ab son guarniment de canamàs solanda doble.*

Item un altre treu vell sens guarniment.

Item un triquet cayre de cotó de la gàbia.

Item un treu patit ab son guarniment qui.s diu esser de'n Bellviure.

Item una boneta de cotó ab son guarniment.

Item la vela de la mijana ab son guarniment de cotó.

Item la vela de la barcha ab son guarniment de cotó.

Item dues bonetes en sinch trossos ab llur gorniment.

Cf: 1460, setembre, 13, inventari d'una nau de Pere Pardo, mercader, (arxiu del Regne de Mallorca, RP. 45, 6r-7v), transcrit a Barceló, M., Rosselló, G., Terrissa, Palma de Mallorca, 1997, pàg. 219-220.

L'altra notícia de què disposem és la relació de les dotze persones que formulen la demanda, amb els seus noms i càrrecs, però en cap cas s'informa del nombre total dels tripulants ni tampoc del nombre ideal o necessari per al bon govern de la nau.

CLOENDA

Volem fer notar que pràcticament la totalitat dels personatges citats com a nadius de Roses i que participen d'una forma o altra en el desenvolupament de l'arbitratge que hem analitzat, els trobem presents en els capbreus dels anys 1551 i 1565, elaborats pocs anys després. En els índexs onomàstics que M. Pujol inclou al final del seu estudi, només no hi apareix un dels que actuen com a testimoni, un tal Claudi Pons, que és designat com a mariner de Roses.⁽²⁶⁾

En canvi, els còsols de mar tantes vegades citats, en Pere Ferrer i en Rafel Torell, hi són citats com a mercaders. D'entre els examinadors que participen en el peritatge de la nau de Vincencio Brassano apareix en Miquel Torell, que l'any 1565 és definit com a mariner o pescador i en Narcís Costa, citat en els capbreus de 1551 i 1565 com a calafat. Finalment, també trobem relacionats en els índexs abans esmentats el nunci o pregoner, l'Antoni Colom, l'escrivà Antoni Coll, el notari Miquel Maimó i un testimoni, en Baldiri Calvó, que era mercader.

També és il·lustratiu la presència d'altres homes de mar procedents de diversos indrets de la costa catalana, com Mataró, Barcelona o Sant Pol, i evidentment, la presència d'un patró biscaí, així com també la pròpia presència de nau genovesa, focus del conflicte, mostren, que el port de Roses continuava essent un centre bàsic portuari, beneficiat per les seves magnífiques condicions naturals, fent-lo un port d'allò més segur per al refugi dels vaixells durant els temporals de tramuntana, i sovint escala necessària abans de sobrepassar amb les mínimes condicions de seguretat el perillós cap de Creus.

Com dèiem a l'inici, però, calen encara moltes més dades de detall sobre l'evolució del comerç marítim a Roses, per poder analitzar en quina mesura, la presència del nou centre militar influirà en el desenvolupament d'aquesta llarga tradició comercial.

Al llarg d'aquestes línies hem pretès resseguir els fonaments jurídics en què es podien basar uns còsols de mar, davant d'una demanda, de les característiques de la que hem presentat, i que a priori mostra clarament que els llavors còsols de mar, que eren mercaders, eren uns desconixedors de les realitats nàutiques d'un vaixell, i que, per tant, considerant-se inhàbils per a discernir sobre els problemes i deficiències tècniques que presentava l'embarcació genovesa, criden a consulta als diferents especialistes. En aquest

26. Pujol, M., *La vila de Roses...*, pàg. 191-217.

cas, sembla del tot clar que el seu concurs i opinió els són imprescindibles donades les característiques marcadament tècniques que es presenta amb la pròpia sol·licitud d'arbitratge, i que demostra que el càrrec de cònsol, obtingut per elecció, no estava en possessió de persones ben conegudes de la navegació, sinó dels aspectes estrictament comercials de la navegació.

Resta per fer –per bé que en curs d'elaboració per part nostra–, l'assaig d'interpretació de quines eren les bases jurídiques que motivaren les decisions dels còsols, cotejant-les amb la diversa jurisprudència en ús en aquell moment.

TRANSCRIPCIÓ D'UN FRAGMENT DE L'ARBITRI DE 1545.

(Archivio di Stato di Genova, Camera del Governo. Finanze, 22, Gener, 3, 1545)

En nom de Nostre Senyor Deu e de la umil Verge Marie.

Nosaltres, Perot Ferrer e Rafael Torell, mercaders e vuy Consols de Mar de la present vila de Roses, devant nosaltres son compareguts los meriners de la nau de micer Vincencio Braxano, janoves, patro⁽²⁷⁾ de la carraca, ço es, Cosma Burguesi y metre Mateu de Casa y Joan Batista Grisa y Joan de Casanova, mestra d'axa y Bartolomeo Gesso e Blasi Bonom e Joan Saxi e Llorens Bota e Domego Baldaraco e Batista Pexo e Batista Reola e Juan de Milan, tots mariners de dita nau de micer Vincencio Braxano, tots de una part, demanant.nos ab gran instancia iusticia, la qual tement Nostre Senyor Deu, a nengu negar no porien una e moltes vegades, les quals benignement concordar desijavem, e mirant ab gran instancia la qual era imposible acordar.los banament, ab diligencia manarem a nostro misatge Thony Colom citar la part altre que.s lo magnifich micer Vincencio Brasano,⁽²⁸⁾ patro de la dita nau, e aquí congregats e ajustats devant nosaltres eo de promenia de mercaders e de patrons de vexells e de mariners, los quals tenen abilitat en tals actes

[FOLI 6]

en quant a nos, es estat possible e aquí hoirem les parts, una e moltes voltes, lo que quiscuna delles dir e allegar volgueren en e sobre llurs pretensions, so es, a saber los mariners tots una vos e demanant a dit patro de dita nau, micer Vicencio Braxano, e pretenent que.ls possas tota llur roba, tant de vestir com de mercaderia, que tenen en dita nau, e que.ls pac lo sou que fins la present ora han gaunyat com sia notoria que dita nau no es nevegadora com aquells pretenen, sia uberta e que fa moltes aygues e que no te arbre ni veles sofficients per que dita nau puga navegar.

E lo dit patro, micer Vicencio Braxano, respon que a vostres superflues demandes yo no.s pucs donar nengunes de les robes que.m demanam, com sia cosa certa e notoria que dita nau es navegadora y que no fa mes aygues que feya com perti de Jenova, e que la mercaderia que tenen en dita nau es obligade al git, que han fet per fortuna gran en lo present viatge. E que dita nau te arbres, entenes e veles per poder nevegar e anar a Genova e que ells matexos les han ajudades a fer en aquest mateix port de Roses, e ab contentament de dits mariners son pertits del port de Roses per anar en Genova e que no.ls vol donar licencia per que demana de iusticia que li ame-

27. "patro", interlineat.

28. En el document, el non del patró apareix indistintament en les versions de *Brasano*, *Brassano* o *Braxano*.

nen la nau en Genova, com son obligats, e que si falta ninguna cosa en dita nau, que ell se obliga a judici de patrons de naus e de mariners e de persones abtes en lo que fera mester que ell la fara nevegable.

E los dits mariners e officials de dita nau responen a la resposta de dit patro e senyor de dita nau, per les paraules següents, e diuen que la dita nau no te compliment de gent per poder-la amarinar e que no te arbres ni veles y que ja li mancaven trenta homens com isque de Genova y que pertiren del port de Roses per anar en Genova y provaren que la nau no era per navegar y que si no fos per alguns alemanys que aportaven que.s foren perduts en la mar, empero los dits mariners son contents y requeren als magnífichs Consols de Mar que fassen regonexer la dita nau si es per navegar per persones abils e soficients per nevegar o no.

[FOLI 7]

E lo dit senyor patro de dita nau torna respondre que, en lo que demanen que no te prou mariners, ell diu e respon que es content de posar.hi compliment de gent e de tota cosa que fasse manester per obres de dita nau y que y ha ara tanta gent com quant perti de Genova, y en lo que demanen dits mariners al dit patro no enten en donar llurs diners fins que sien a cap de viatge.

E per quant a nosaltres, Perot Ferrer e Rafel Torell, consols de mar, e a tota la existent promema e consell, aplicats en dita questio, atteçes e considerades les preterencions de quiscuna de les parts lo que dir e allegar han volgut en e sobre llurs demandes detterminarem, desijant veura lo fi de iusticia, fer visoria en dita nau, que altrement era imposible poder veura clarament lo que conve a la realitat de dita questio, e axi ab termens de iusticia e ab juraments presos los que anaren y foren persones abils en dites coses y trameterem y anarem petrons de naus e de navilis e mariners que vuy se troben en lo present port e aximateix hi trameteren mestres dexas e calafats e aquells miraren e examinaren dita nau e la sentina, arbres e velles, e entenes e axarcia, hancores e gumenes e altres necessaris aperells en dita nau conferens e ab molta diligencia presos de iurament alguns de dita nau de quant en quant es necessari agotar la sentina ni entrant lo temporal si era mester agotar mes ab pressa la dita santina que estant en lo port, e hagudes e rebudes les informacions de dita nau de patrons de nau e de naviles, de mariners, de mestres dexas e calafats, generalment e perticular, discreparent, tots e sengles, en una matexa instancia.

E aximateix es estat produhit lo patro Agustí de Negrony, patro de la nau Magdalena, per testimoni de veritat iuxta Deu e sa consciencia que quant la nau Brosana, que dita nau es nevegadora faent fort lo castell de proha, ab geents, e ben fortifficat e fahent.him triquet nou, e de la vela del triquet que.n adoben la vela de la mestre.

[FOLI 8]

E per semblant lo contramestre de dita nau Magdalena, qui.s diu Domenego de Conesa, pres en testimoni de veritat a hont era e testifica lo que conte en dit capitol del patro de la Magdalena.

E per part de nosaltres, Consols de Mar es estat citat lo notxer de dita nau Brasano. Ha iurat en poder nostre que la nau estant en lo port de Roses esgoten de quatre en quatre enpolletes, asso es, a saber, de nit e sobren be l'aygua, e estant a la vela com pertiren de Roses que ab lo treballar de la nau so comporta ne que no feya mes aygues que estant en lo port, e que iuxta sa consciencia, diu dit notxer, que la nau remedia de que sia de mestre daxa, e fortifficar lo castell de proha e remediades algun tant les veles, que es per a seguir son viatge.

E mes per part de dits Consols de Mar de dita vila de Roses, se foren elegits molts altres e tramesos mariners per be examinar dita nau era nevegadora o no en la manera en que esta, los quals mariners, mestres de axa e calafats son los següents: en

Fornels de Matero y Anthoni Miquel de Barchelona y en Sabater de Sant Pol, y Miquel Torell de Roses, e mestre Joan Pastell de Sant Pol, y Peiro de Lesturio, biscahí, mestre daxa, mestre Narcis Costa, calafat de Roses. Son anats a la dita nau Brasana y aquella han vista e regoneguda e examinada e mediante juramento nemine discrepante que dita nau no es per nevagar ne axir del port de Roses sens que primer no sia adobade de mestre de axa e calafats, ahuy⁽²⁹⁾ de homens sufficientes, que enten e diuen que fa a fortifficar lo castell de proha y adobar les veles, so es, fassen him triquet nou, e de la vela del triquet que.n adob lo treu de la mestre, y fahent lo contengut son de parer que avent homens per amerinar.la que faent totes estes provisions e fortifficar lo castell de proha ab geents e altres fortifficacions bones, que dita nau de dit Vicencio Brasano, es per a seguir son viatge e asso adveren e juran.

E per tant, nosaltres, Perot Ferrer e Rafael Torell, Consols de Mar de la dita vila de Roses, ensemps ab altres prohoms en dita questio aiustats, avent Deu devant nosaltres consiencies,

[FOLI 9]

e conservant lo jurament prestat abans de nostron offici, attanent les coses en dita questio attezes, e considerades les atenedores, sentenciam, pronunciam e declaram e lo magnifich patro Vincencio Brasano condempnam que ell, en la sua nau, sia tingut y obligat adobar e fortifficar, be e degudament, de mestre daxa ab jaents⁽³⁰⁾ lo castell de proa de la sua nau Brasana, e de calafats, fins a tant que aparega a nosaltres e a persones expertes, sia ben nevegadora.

E mes avant, lo condemnam que ell sia tengut e obligat fer de nou, en la sua nau, una vela nova en lo triquet de proha per que dita nau sia ben nevegadora, a coneguda nostra e de persones expertes, e del triquet, o vela del triquet, que haien adobar la vela de la mestre, be e degudament, a coneguda de persones expertes.

E mes avant lo condemnam, al dit patro de dita nau, que sia obligat en donar compliment de mariners e de fedrins ans de partir del present port, a coneguda de dits consols e de persones expertes en dit negosi.

E mes avant, nosaltres Consols e prohoms sentenciam, pronunciam e declaram que afreturasant lo patro de dita nau les coses e adobs per nosaltres declarats per la fortifficacio de dita nau, nosaltres condempnam a tots los mariners e officials de dita nau qui a nosaltres han requerit e demat⁽³¹⁾ iusticia a nosaltres, que sien obligats a merinar e acompanyar dita nau Brasana, e a seguir aquella en son bon viatge fins que sia [...] a bon salvament en Genova, per hont son obligats com tenen clarament obligacio segons capitol de Consolat, essent arribats alli en Genova, de hon ha treta la nau, pagats que sien de llur salari, tinguen libertat de llur voluntat.

Mes avant declaram e lo patro de la dita nau condemnam, que lo patro de dita nau arribats que sien en Genova, tots los mariners e fedrins qui dita nau auran acompanyade

[FOLI 10]

e amarinate fins al fi de llur viatge, los haie a pagar complidament llur sou, e tot lo que convengut sera ab ells plenament lo que obligat los sera dins tres dies primer vinents surta⁽³²⁾ e ormeiada⁽³³⁾ e descarregade que sia dita nau, e en aquell tres

29. "ahuy", transcripció fonètica de "a ull".

30. Jaient, gran peça corba de reforç de la proa, que subjecta amb perns fins a les primeres quadermes i que actua de reforç intern.

31. Hauria de dir *demanat*.

32. Significa, nau ancorada.

33. Significa amarrada.

dies, dits mariners tinguen obligació de mirar per la dita nau, lo que es de loable costuma.

E mes avant sentenciam, pronunciam e declaram que quant en la demande feta per los mariners al petro de dita nau, que los do e pacs lo sou guanyat del die que han comensat lo present viatge fins al die present, y aixmateix que los do la roba y la mercaderia que tenen en dita nau posam [...] per quant dit petro no ls es obligat en pagar lo sou fins a tant sien en lo port de Genova, a bon salvament. Y aximateix en la mercaderia que tenen en dita nau no los sia obligat dit patro en donar dita mercaderia, y asso a causa del git que fes fet per dita nau en lo present viatge. Com dita roba sia obligade per sa porcio en dit git, si dons los que tindran robes no donen bones e ydonees fermanses al dit patro, per quant lo dit patro es obligat donar raho als mercaders qui han carregade dita nau, y axi, al dit patro absolem.

E mes sentenciam, pronunciam e declaram y a les dites parts condempnam, per iguals parts, haien esser obligats en pagar totes les despeses en la present sentencia iuxta forma de [...] memorial fet per nosaltres, y al notari son salari acostumat.

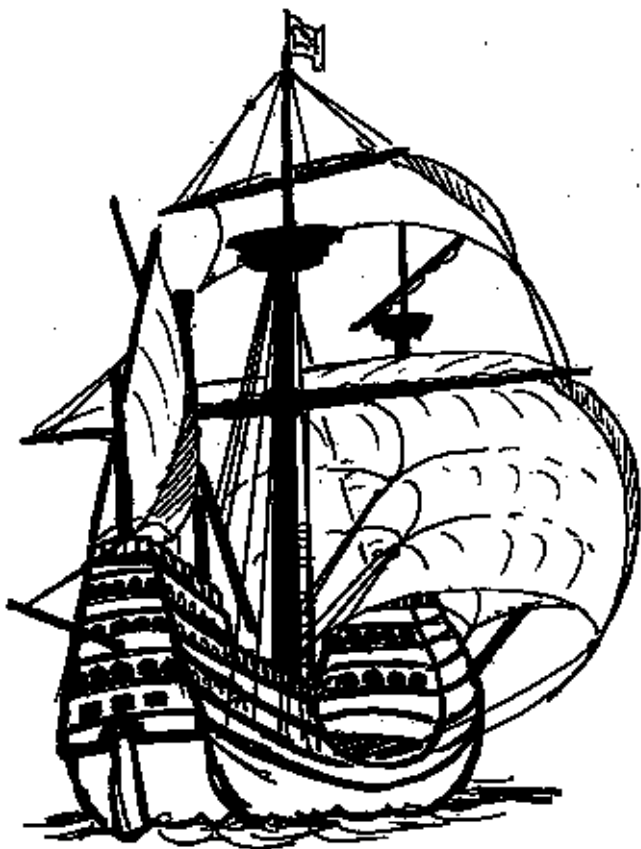


Figura 1. Carraca. Detall d'un quadre de Cornelius Anthoniszoon (c.1525), al Maritime Museum (Greenwich). El traç ha estat retocat a partir de l'original, i reproduït a Galleani d'Agliano, M., La Galleana, una nave del XV secolo, Roma, 1993.

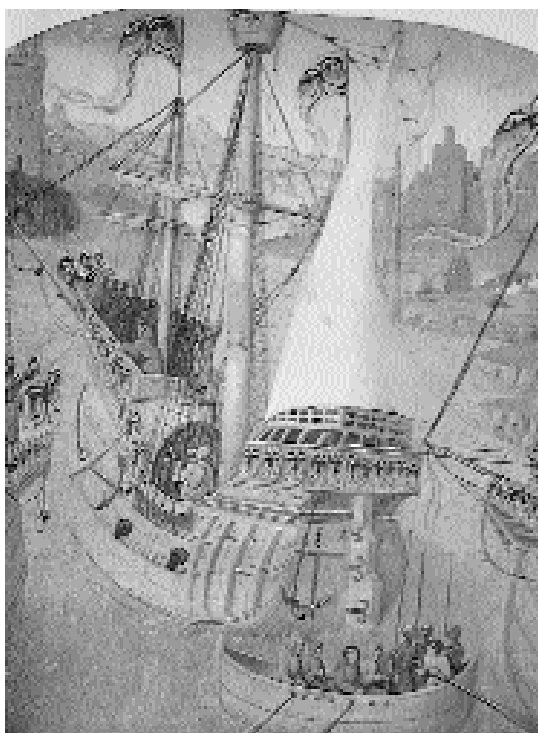


Figura 2. Carraca d'origen alemany (c.1490).



*Figura 3. Ampolleta d'hores. (segle XVI),
Museo Naval de Madrid.*