

LAS ORDENANZAS Y TRATADOS NAVALES DE LA CORONA DE ARAGÓN

Manuel GRACIA RIVAS
Coronel Médico (R)
Centro de Estudios Borjanos

En estas LI Jornadas de Historia Marítima, que tienen como lema «La Marina de la Corona de Aragón», me ha correspondido abordar un aspecto, las ordenanzas y tratados, que no por su aridez resulta menos importante para conocer las bases en las que se sustentó la proyección marítima y naval de una parte de los reinos peninsulares.

La primera dificultad a la que debe enfrentarse cualquier persona que intente aproximarse al conocimiento de este tema es la escasa atención que, hasta el momento, le han dedicado los investigadores. Es cierto que, a finales del siglo XVIII, el que fuera secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia don Antonio Capmany Surís y de Montpaláu publicó tres obras de extraordinaria importancia: *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (1); *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el rey D. Pedro IV. Año de MCCCLIV* (2) y *Código de las costumbres marítimas de Barcelona* (3).

(1) CAPMANY, Antonio: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. «En la imprenta de D. Antonio de Sancha, Madrid, 1779-1792». La obra consta de cuatro volúmenes. Los dos primeros aparecieron en 1779, mientras que los dos últimos fueron publicados en 1792. Estos eran, en realidad, una actualización de los anteriores, con nuevas aportaciones documentales localizadas en el transcurso de la investigación.

(2) ÍDEM: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el Rey D. Pedro IV. Año de MCCCLIV. Van acompañadas de varios edictos y reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de Armamentos Reales y de particulares, sobre las facultades del Almirante, y otros puntos relativos a la navegación mercantil en tiempo de guerra*. Imprenta Real, Madrid, 1787.

(3) ÍDEM: *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado. Nuevamente traducido al castellano con el texto lemosín restituído a su original integridad y pureza e ilustrado con varios apéndices, glosarios y observaciones históricas*. «En la imprenta de Don Antonio de Sancha, Madrid, 1791».

El interés de las mismas, teniendo en cuenta la época en la que se escribieron, es evidente. José Nicolás de Azara, en una carta dirigida a Capmany desde Roma, donde estaba al frente de la embajada de España, reconocía «que había tenido que crearse, por decirlo así, la materia» (4). Hasta ese momento no se habían escrito en España obras de esa naturaleza y su valor sigue vigente, como demuestra el hecho de algunas reediciones recientes. Este es el caso de sus *Memorias históricas* (5) o el *Libro del Consulado* (6). Capmany no solo fue historiador; también se ocupó de otras muchas materias y, tras su huida a Cádiz, durante la Guerra de la Independencia, se decantó por la política, participando en las Cortes reunidas en aquella ciudad como diputado representante del Principado de Cataluña. Allí asistió a las tertulias que se celebraban en la casa de Manuel José Quintana, junto con otros destacados personajes de la época como el conde de Toreno o Antonio Alcalá Galiano, hijo del ilustre marino, que se refería a él como «laborioso, erudito y purista, a quien rivalidades de fama, a la par que diferencias de gustos literarios, convirtieron en encarnizado enemigo de la persona a cuya casa iba con apariencia de amistad» (7). Este enfrentamiento entre Capmany y Quintana tuvo su origen en discrepancias surgidas al socaire de las sesiones de Cortes, que dieron lugar a uno de esos intercambios de opúsculos tan frecuentes en la época. Suele afirmarse que Quintana lo calificó de «hipócrita, negro calumniador, asesino, pirata y salteador del mundo literario, maldiciente, crítico, superficial, injusto y maniático, mero practicón y casuista en gramática, ignorante en los verdaderos principios de la metafísica del lenguaje, ansioso de morder y despedazar, envidioso, dómine pedante, delator y hombre infame», aunque ello no se ajusta estrictamente a la verdad, ya que la cita es del propio Capmany (8), quien en su respuesta a Quintana, al que se dirigía como «Muy Señor mío y mi antiguo amigo», reunía todos esos epítetos que, supuestamen-

(4) FORTEZA Y VALENTÍN, Guillermo. *Juicio crítico de las obras de D. Antonio de Capmany y de Montpalau. Memoria premiada en primer lugar por la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*. Imprenta y Librería Politécnica de Tomás Gorchs, Barcelona, 1857, p. 35.

(5) CAPMANY, Antonio de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (prólogo de Félix Escalas Chamení, introducción y notas por E. Giralt y Reventós, revisión documental por C. Battle y Gallart). Cámara Oficial de Comercio y Navegación, Barcelona, 1961.

CAPMANY, Antonio de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (edición de los cuatro volúmenes en microfichas). Pentalfa Microediciones, Oviedo, 1969.

(6) ÍDEM: *Libro del Consulado del Mar* [texto impreso] (estudio preliminar por José María Font Rius, revisión y anotación por Ana María de Saavedra, epílogo de José Morro Cerdá). Cámara de Comercio y Navegación, Barcelona, 1990.

Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí llamado llamado «Libro del Consulado» Mairena de Aljarafe. Sevilla, 2008

(7) ALCALÁ GALIANO, Antonio: *Recuerdos de un anciano*. Imprenta Central, Madrid, 1878, p. 148.

(8) *Manifiesto de D. Antonio de Capmany en respuesta a la contextacion (sic) de D. Manuel Josef Quintana*. Imprenta Real, Cádiz, 1811, p. 1.

te, le había adjudicado el primero en su «Contextacion» (*sic*) (9) a las críticas de Capmany.

Pero, dejando a un lado estas disquisiciones, que sin embargo sirven para contextualizar la figura de ese autor, hemos de señalar que, entre los aspectos estudiados por él, ha sido el *Libro de Consulado* el que ha merecido una mayor atención, bien a través de reediciones (10), bien mediante estudios específicos (11). Pero también difundió otros muchos aspectos de la historia marítima de la ciudad de Barcelona y de las gestas navales de los monarcas aragoneses.

La Marina de Aragón

Estas jornadas están dedicadas a la Marina de Aragón, entendiendo como tal a ese conjunto de territorios que, bajo la autoridad de un monarca y con una peculiar organización jurídica, llegaron a convertirse en una de las más importantes potencias navales del Mediterráneo durante la Edad Media.

Aunque el núcleo original había sido el antiguo reino de Aragón, la crisis sucesoria desencadenada tras la muerte de Alfonso I el Batallador y la asunción del trono por parte de su hermano Ramiro II el Monje finalizó con el matrimonio entre la hija de este último, la reina doña Petronila, con el conde Ramón Berenguer IV, que no tomó el título de rey, sino el de príncipe de Aragón. A partir de ese momento, puede hablarse de «Corona de Aragón», incluyendo reino y condado, a la que posteriormente se irían incorporando por vía de conquista nuevos territorios.

Pero Aragón es también el nombre de la dinastía, de manera que el hijo de doña Petronila y del conde Ramón Berenguer, al que su padre llamó Ramón, trocó su nombre por el de Alfonso para mostrar su entronque con la legitimidad regia que provenía de su madre, reinando con el nombre de Alfonso II, conocido como «el Casto».

(9) CAÑAS MURILLO, Jesús: «Manuel José Quintana y su Contextacion (...) a los rumores y críticas que se han esparcido contra el en estos días», en *Anuario de Estudios Filológicos*, XXIV, 2001, pp. 85-93. En la transcripción que se inserta en este artículo puede comprobarse que las descalificaciones de Quintana aparecen de forma mucho más velada y sin la contundencia que adquieren al ser citadas correlativamente, como hizo Capmany y han reproducido otros autores.

(10) PALLEJÁ, Cayetano de: *Consulado del mar de Barcelona/nuevamente traducido de catalan en castellano por Don Cayetano de Pallejá...; y adicionado de los autores que tratan cada uno de los capítulos*, Imprenta de Juan Piferrer, Barcelona, 1732; MOLINÉ Y BRASÉS, Ernest: *Les costums marítimes de Barcelona universalment conegudes per Llibre del Consolat de Mar, ara de nou publicades...* Estambpa d'Henrich y C.^a, Barcelona, 1914; *Libre del Consolat de Mar: reproducció del manuscrit de Valencia*, Direcció General de Relacions Culturals, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, s.a.; PARELLADA, Juan Ramón: *Libro del Consulado del Mar*. Direcció General de Relacions Culturals. Madrid, 1955; *Libro llamado Consulado de Mar*. Edición y estudio de Jaime J. Chiner Gimeno y Juan P. Galiana Chacon. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia. Valencia, 2003.

(11) CIGA Y MAYO, Pedro: *Estudio histórico-crítico del libro del Consulado de mar*. Ricardo Fe, Madrid, 1905.

Bajo el «señal del rey de Aragón», las cuatro barras de gules sobre campo de oro, cuyo uso está documentado por vez primera en tiempos del citado Alfonso II, navegaron las naves que ampliaron las posesiones aragonesas por la mar, por motivos de seguridad y por no poder hacerlo más allá de los límites impuestos por Castilla.

Ese señal, expresión del poder naval del monarca, que se manifiesta en aquella conocida frase del cronista catalán Bernat Desclot «no creu que nengun peix se gos alçar sobre mar si no porta un escut ab senyal del rei d'Aragó en la coa per mostrar guiatge d'aquell senyor rei d'Aragó» (12).

Sin embargo, las gestas de la marina aragonesa en su conjunto no han merecido demasiada atención por parte de los investigadores. Evidentemente, aparecen reflejadas en tratados de índole general o en los dedicados a las marinas peninsulares (13), pero son mucho más frecuentes las historias de la llamada «marina catalana» (14), que no es un concepto sinónimo, especialmente en los últimos años, aunque las referencias a la misma arrancan ya del mismo Capmany, quien llegaba a circunscribirla a la marina barcelonesa, en un reduccionismo extremo que, por otra parte, tiene el inconveniente de obviar el componente marítimo y naval de los reinos de Valencia y Mallorca.

FONT I RIUS, Josep María: *Estudio preliminar al Libro del Consulado del Mar*, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, Barcelona, 1965; GARCÍA I SANZ, Arcadi: *La dotació de la compilació valenciana del Llibre del Consolat de mar*, Imp. Sucesor de Vives Mora, Valencia, 1969; JADOS, Stanley S.: *Consulate of the Sea and related documents*, The University of Alabama Press, Alabama, 1975; IGLESIAS FERREIRÓS: «Libro do Consulado da Mar», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, núm. 56, 1986, pp. 219-440; NOGUERA GUZMÁN, Raimundo: «El Libro del Consulado del Mar», en *Homenaje a Juan Berchmans Vallet de Goytisolo*, vol. I, Consejo General del Notariado, 1988, pp. 527-540.

IGLESIAS FERRERIRÓ, Aquilino: «La formación de los Libros de Consulado de Mar», en *Initium. Revista Catalana d'Historia del Dret*, núm. 2, 1997, pp. 1-372; IDEM: «El libro del Consulado de Mar», en *Del ius mercatorum al derecho mercantil. III Seminario de Historia del Derecho Privado*, núm. 2, Madrid, 1997, pp. 109-142.

(12) DESCLOT, Bernat: *Libre del Rey en Pere d'Aragó e dels seus antecessors passats*. c 1292.

(13) Entre estos últimos hay que hacer referencia a la obra de CERVERA PERY, José: *El poder naval en los reinos hispánicos*. Editorial San Martín, Madrid, 1992.

(14) LLOBET Y VALLLOSERA, José Antonio: *Cataluña antigua y Cataluña moderna. Obra en la que se trata del comercio de los catalanes de la Edad Media en el Levante y del porvenir*, Imprenta de Jaime Jepús Roviralta, Barcelona, 1866; BOFARULL Y SANS, Francisco de Asís: *Antigua marina catalana*, Establecimiento tipográfico de hijos de J. Jepús, Barcelona, 1898; BO I SINGLA, Ignasi: *Marina catalana medieval*, Editorial Catalana, Barcelona, 1922; REPARAZ RUIZ, Gonzalo de: *Catalunya a les mars: navegants, mercaders i cartògrafs catalans de l'edat mitjana i del renaixement (contribució a l'estudi de la historia del comerç i de la navegació de la Mediterrània)*, Editorial Mentora, 1930; MARTÍ, RODÓN, Llor: *Gestes de la marina catalana, segles IX al XVI: extretes de les Cròniques de Catalunya*, Editorial Alfíl, Barcelona, 1937; FÁBREGAS I BARRI, Esteve: *Dos segles de marina catalana*, Editorial Selecta, Barcelona, 1961 (no es en realidad un tratado histórico); GARCÍA I SANZ, Arcadi: *Historia de la marina catalana*, Editorial Aedos, Barcelona, 1977; ALEMANY I LLOVERA, Joan: *La Marina Catalana des del Consolat de Mar ençà*, Ateneu Barcelonés, Barcelona, 2003; MORRO VENY, Guillem: *La marina catalana a mitjan segle XIV*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2005.

No es objeto de este trabajo estudiar la génesis y evolución de la Marina de Aragón, sino tratar de las ordenanzas que le dieron forma. Sin embargo, se requiere una breve contextualización para entender las condiciones que la hicieron posible y la articulación de sus distintos componentes.

Entre las actuaciones más remotas de unidades navales procedentes de las costas catalanas suele citarse la derrota infligida en 813 por el conde Ermenguer (Armengol) (15) a una escuadra musulmana, en aguas del canal de las Baleares, consiguiendo devolver la libertad a 500 corsos cautivos. De igual forma, se cita la expedición que el conde Suniario II envió el año 889 contra Almería. En ambos casos se trataba de titulares del condado de Ampurias, que había sido reconquistado por los carolingios a finales del siglo VIII, pasando a formar parte de la llamada Marca Hispánica. Ermenguer fue el primer conde, mientras que Suniario o Sunyer II fue el noveno. En cualquier caso, estas acciones hay que situarlas en el marco de las operaciones de contención de los musulmanes para proteger al imperio carolingio, objetivo fundamental de la Marca, lo cual no impide resaltar la importancia del empleo de fuerzas navales de cierta entidad en época tan temprana.

Más adelante, los monarcas aragoneses pondrán especial cuidado en favorecer los intereses marítimos de sus reinos, fomentando al mismo tiempo el mantenimiento de una fuerza naval capaz de protegerlos y, al mismo tiempo, de servir como instrumento para su política exterior y sus proyectos de expansión por el Mediterráneo.

Es significativo el hecho de que casi la totalidad de los reyes de Aragón participaron personalmente en alguna acción naval y, por otra parte, llama poderosamente la atención la entidad de las fuerzas que lograron reunir con ocasión de diferentes empresas. Fuerzas numerosas, tanto por el número de naves empleadas como por el apoyo logístico con que contaron. Ciñéndonos a un aspecto muy particular que he debido abordar en ocasiones anteriores, me ha llamado poderosamente la atención la organización de la asistencia sanitaria a esas escuadras, hasta el punto de poder adivinar que en ellas se encuentra el germen de los planteamientos que, posteriormente, serían habituales en las grandes empresas de la Monarquía hispana.

Ordenanzas marítimas

Pero, siendo el objetivo fundamental de este trabajo el estudio de las ordenanzas marítimas y navales, me ceñiré a ellas, haciendo referencia, en primer lugar, a las que surgieron ante la necesidad de articular la creciente actividad comercial que tenía como eje la ciudad de Barcelona. Allí, en torno al barrio de la Ribera, se habían ido estableciendo una serie de mercaderes dedicados al

(15) BOFARULL Y SANS, Francisco: *op. cit.*, p. 3. También lo cita Capmany.

tráfico marítimo que, como contrapartida a la ayuda dispensada al rey Jaime I para la conquista de Mallorca, en 1231, fueron alcanzando diversos privilegios, como ha señalado María Teresa Ferrer (16), hasta que a finales de 1257 se dirigieron al monarca pidiendo unas ordenaciones específicas para dicha ribera, sometida a peligros tanto por mar como por tierra.

Se conserva una carta, fechada el 7 de enero de 1258 (17), en la que el rey les permite elegir a un «major i cap», para que puedan ordenar todas las cosas referentes a la defensa y el bien de la Ribera, frente a cristianos y sarracenos, lo que constituye el punto de arranque de una entidad de carácter gremial, la «Universitat de prohoms de la Ribera de Barcelona», que ha sido objeto de referencias específicas (18). El primero en ocupar ese puesto al frente de los prohombres de la Ribera, por el período de un año, fue Jaume Gruny, perteneciente a una destacada familia de la oligarquía barcelonesa, que fue síndico de Barcelona (19) y cuya firma aparece en diversos documentos de la época (20).

Dando muestras de gran actividad, la nueva entidad inició inmediatamente la compilación de las ordenanzas que serían conocidas como *Ordinacions de la Ribera de Barcelona* u *Ordinationes Ripariae*, de manera que pudieron ser confirmadas por Jaime I en septiembre de ese mismo año de 1258. Por la fecha de su promulgación, pueden ser consideradas las más antiguas de la Península, ya que las referencias a asuntos marítimos en el código de las Partidas son de 1266.

En la transcripción al castellano que hemos consultado (21) se hace mención expresa de que la iniciativa de su redacción partió de «los prohombres del mar», y al inicio de las mismas se señala a Jaume Gruny como el encargado de recopilarlas por «orden, beneplácito y consentimiento» del rey, aunque «con consejo de los prohombres de la Ribera de Barcelona».

(16) FERRER I MALLOL, M.^a Teresa: «El Consolat de Mar i els consolats d'ultramar, instrument i manifestació de l'expansió del comerç català», en *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana*. CSIC, Barcelona, 1999, pp. 53-80.

(17) Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería, reg. 9, f. 7v.

(18) Además del citado artículo de María Teresa Ferrer i Mallol, véase FONT I RIUS, J.M.: «La universidad de prohombres de Ribera de Barcelona y sus ordenanzas marítimas (1258)», en *Estudis sobre els drets i institucions locals en la Catalunya medieval*. Universitat de Barcelona, Barcelona, 1985.

(19) Su hermano Guillem ocupó el cargo de baile. Además de sus negocios marítimos, tenían intereses en diversos ámbitos y Jaume recibió también propiedades en el reino de Valencia tras su reconquista.

(20) MIRET I SANS, Joaquim: *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*. Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 2007.

(21) La transcripción al castellano del texto latino de las mismas fue dado a conocer por Capmany en *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del Consulado*. En la Imprenta de Sancha, Madrid, 1796. Allí se las denominaba «Ordenanzas para la policía y gobierno de las embarcaciones mercantes de Barcelona, hechas por los Prohombres del mar de dicha ciudad, y confirmadas por el Rey Don Jayme I en 1258».

Estas *Ordinacions*, que han sido objeto de atención por diversos autores (22), constan de 21 artículos (23), fundamentalmente orientados a garantizar la seguridad de las embarcaciones y de las mercaderías que transportaban, tanto en puerto como en la mar. En el primer caso, establecen la obligación del patrón y del resto de la tripulación de permanecer a bordo, desde el momento del embarque de la carga hasta que fuera descargada. De igual forma se establecen normas para el barqueo de las mercancías, así como la obligación de que las naves surtas en puerto presten ayuda a las que intentaran alcanzarlo en caso de temporal.

Varias de las disposiciones afectan a la distribución de la carga, a los límites que, respecto a la misma, se imponen a los diferentes tipos de barcos y a los alojamientos, todo ello encaminado a prevenir los naufragios. Pero, para hacer frente a las amenazas del enemigo, se fijan las armas que cada buque debe llevar y las que corresponden a cada uno de sus marineros. Este aspecto es de especial interés, pues la práctica habitual en todos los buques mercantes era que sus marineros atendieran también a la defensa. Por ello, deberían llevar loriga y capacete de hierro, escudo, dos lanzas y espada o sable. Por su parte, los destinados a servir con ballesteros debían embarcar con dos balles-tas de dos pies y una de estribo, trescientas saetas, capacete de hierro, per-punte o cuera, y espada o sable. En el caso de que no dispusieran del cita-do armamento, no podían ser contratados y el maestre que los llevara se exponía a pagar una multa de 50 sueldos por cada uno de ellos. Pero, además del armamento individual, cada buque debía llevar otras armas en cubierta. Concretamente, los leños iban equipados con cuatro paveses y una docena de lanzas.

Las *Ordinacions* regulan la presencia a bordo de un «escribano jurado» de edad superior a los veinte años, sin el que ninguna nave podía navegar. Esta figura equivale a la de un notario y por su cuenta estaba el libro de asientos del personal embarcado y el denominado «libro manual de la embarcación», en el que quedaban registrados todos los gastos y asentadas las mercaderías que iban a bordo. La actuación del escribano era imprescindible a la hora de garantizar los haberes de aquellos marineros que murieran sirviendo en una nave o los de los que quedaran inútiles como consecuencia de una enfermedad o accidente, cuestiones que son objeto de atención en el artículo xx.

El último artículo está dedicado a la elección por el personal embarcado de dos cónsules, «a cuyo mandado se obliguen, así el patrón como los mari-neros y los mercaderes que vayan en la embarcación; quedando todos ellos sujetos a guardar y obedecer las disposiciones de los dos cónsules». A veces

(22) Por citar tan solo algunos ejemplos, me referiré al general auditor don Agustín Corrales Elizondo, que las citó en su conferencia «Las Ordenanzas de la Armada», pronunciada aquí con motivo de las XXIII Jornadas de Historia Marítima, celebradas en 2001.

(23) En su versión latina, mientras que en la castellana de Capmany aparecen veintidós, ya que desdobra el artículo III.

se ha confundido la figura de estos cónsules con la de aquellos que, con la misma denominación, ejercían sus funciones con carácter permanente en determinados puertos de ultramar o con los que, más tarde, asumieron importantes competencias en los respectivos consulados. Estos cónsules embarcados eran elegidos entre los tripulantes entre cuatro y ocho días antes de zarpar, y quienes resultaban escogidos para ocupar tales cargos, con la ayuda de otros cinco hombres de la nave —dos en el caso de tratarse de un leño— nombrados por ellos, asumían la representación del rey y la del consejo de los prohombres de la Ribera, de manera que debían ser obedecidos no solo por el resto de la tripulación, sino por «todas quantas personas barcelonesas encontraren en qualesquiera partes, así de christianos como de sarracenos».

Es llamativo que en las *Ordinacions de la Ribera* se estipulara la obligación de que todo patrón de una embarcación llevara los víveres necesarios para una navegación de quince días, lo que viene a demostrar el limitado alcance de las mismas en aquellos momentos. Entre los alimentos que debe llevar cada nave se señalan expresamente pan, vino, carnes saladas, legumbres, aceite y agua, lo que responde a la ración habitual en nuestros buques: legumbres para la llamada «menestra» y tasajo. No obstante, resulta llamativo que no se haga referencia al pescado o al queso, que eran de consumo imprescindible en los días de abstinencia.

La actividad de la Universitat de Prohoms fue efímera, y sus *Ordinacions*, de un valor relativo. En ellas llama la atención el reducido número de aspectos relacionados con la actividad marítima que contemplaban y que, probablemente, constituían un conjunto de normas comúnmente aceptadas. La causa del rápido ocaso de esta institución vino determinada, como se destacaba en uno de los más interesantes trabajos sobre esta cuestión (24), por la reorganización del municipio de Barcelona y la creación del Consell de Cent, de manera que las competencias en esa materia pasaron a ser asumidas por la corporación municipal, la cual era la que nombraba a quienes ya en 1282 se conocía como «cónsules de mar».

Por otra parte, en esa misma época comenzaron a surgir otras recopilaciones más amplias, entre las que se encuentran las llamadas *Costums de la mar* documentadas en Vic (25), en 1231, y en Tortosa, en 1272, y las *Costums de la mar* reunidas en Barcelona a comienzos del siglo XIII. La precedencia en la compilación de unas y otras ha dado origen a apasionadas polémicas entre diversos autores. Fue Bienvenido Oliver y Esteller (1836-1912) quien defen-

(24) CHINER GIMENO, J.J., y GALIANA CHACÓN, J.P.: «Del *Consolat de mar* al libro llamado *Consulado de mar*. Aproximación histórica», en *Libro llamado Consulado de mar (Valencia, 1539)*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, Valencia, 2003, pp. 7-42.

(25) GARCÍA I SANZ, A. «La primera época del Consolat de Mar de Valencia (1283-1362)», en *I Congreso de Historia del País Valenciano*, vol. II. Universidad de Valencia, Valencia, 1980, pp. 501-507. Cit. por CHINER GIMENO y GALIANA CHACÓN.

dió la primacía de Tortosa (26), lo que fue refutado por Capmany y, de manera especial, por Moliné y Brasés (27), quien para desacreditarlo no vacila en convertirlo en «autor tortosí», a pesar de que había nacido en Catarroja (Valencia), justificando de esta forma que «enamorat aquell notaqble juriscònsult de la compilació patria tingué l'acudit de declarar-la anterior y causant de nostre còdich mundial».

Todo ello en el marco de la valoración de ese *Llibre del Consolat de Mar*, en el que las citadas *costums* se incluían y que, en conjunto, constituye un magnífico testimonio de los usos marítimos en época medieval, cuya influencia se dejó sentir en toda el área mediterránea. Porque la obsesión de los autores barceloneses es resaltar su preeminencia sobre otras obras similares y situar en la ciudad condal el lugar de su elaboración. Para Capmany hay que datarlo en una fecha que «pudo ser anterior al año 1258, más no posterior al de 1266», aduciendo para ello que en 1266 Jaime I había concedido al magistrado de Barcelona la facultad de nombrar cónsules anuales en las embarcaciones que viajaban a Levante, algo a lo que no se hace alusión en el libro. Aunque podamos dar por bueno este argumento, resulta llamativo que admita la posibilidad de que pudiera ser elaborado antes de 1258, en cuyo caso las *Ordinaciones de la Ribera*, mucho más sucintas y sin ninguna referencia a las *Costums*, carecerían de sentido.

No es objeto de este trabajo tomar parte en estas polémicas, cuando lo realmente importante es el contenido del propio libro que, como tratado de derecho consuetudinario, es fruto de la experiencia y de las más variadas influencias, como en repetidas ocasiones se reconoce en el texto, al referirse a «los antiguos antecesores nuestros, que corrieron primero el mundo por diversos lugares y países, viendo y oyendo las opiniones sobredichas...».

El *Llibre del Consolat de Mar* ha sido calificado como la «máxima aportación de las tierras de la antigua Corona de Aragón a la historia del Derecho mundial» (28). Conocemos su contenido a través de los códigos que Moliné cifraba en cinco, conservados en Mallorca, Valencia, Caller (Cagliari) y París, donde se custodian dos, aunque estudios posteriores (29) elevan este número a trece (30). A ellos hay que sumar las diferentes ediciones impresas que se realizaron, siendo la primera la de 1484, en Barcelona, ciudad en la que también se editaron las de 1494, 1502, 1518 (dos), 1523, 1540, y 1592, por citar únicamente las de estos dos primeros siglos.

(26) OLIVER Y ESTELLER, Bienvenido: *Código de las costumbres de Tortosa*. Imp. de Miguel Ginesta, Madrid, 1876. En esos momentos no se hacía referencia, todavía, a Vic.

(27) MOLINÉ Y BRASÉS, Ernest: *Les costums marítimes de Barcelona universalment conegudes per Llibre del Consolat de Mar*. Estampa d'Henrich y C.^a, Barcelona, 1919.

(28) CHINER GIMENO y GALIANA CHACÓN: *op. cit.*, p. 9.

(29) *Ibíd.*, p. 30.

(30) Archivo General del reino de Mallorca [Codex Facticis n^o 2]; Monasterio de la Real (Mallorca)[148]; Biblioteca privada de Reus; Ayuntamiento de Valencia; tres ejemplares en la Biblioteca Nacional de París [Esp. 24, 548 y 56]; Biblioteca de Cataluña [Ms. 989]; Biblioteca Nacional de Madrid [Ms. 6660]; Biblioteca Universitaria de Cáller (Cerdeña= [Ms. 80] y Biblioteca del Colegio de Abogados de Barcelona [M-5].

Fue Capmany, en su edición de 1791, el que estudió y reordenó su contenido en dos cuerpos. El primero, de 252 capítulos, es el referido a las costumbres del mar, mientras que el segundo, mucho menos extenso, corresponde a los capítulos que hacen referencia al funcionamiento del tribunal del Consulado, que debía juzgar con arreglo a las normas establecidas en el citado libro.

Del número de capítulos citados se desprende claramente que las cuestiones abordadas por el *Llibre* son muchas más que las contenidas en las *Ordinacions de la Ribera*. Aquí se especifican aspectos que hacen referencia a la construcción del buque, a su dotación y al transporte de mercancías, la mayor parte de ellos desde un punto de vista mercantil, aunque también incluye medidas disciplinarias. La simple enumeración de sus títulos nos ofrece una visión muy completa de su contenido:

- I De las obligaciones entre el patrón o naviero, el constructor y los accionistas, en orden a la fábrica y venta del buque.
- II De las obligaciones del contraamaestre, del escribano y de otros oficiales de mar.
- III De las obligaciones entre el patrón y los marineros de la tripulación.
- IV De los actos, contratos y condiciones de los fletamentos entre patrón y cargadores.
- V De la carga, estiba y descarga de los géneros y de los daños causados en ellos en esta maniobra.
- VI De la encomienda del buque y de los géneros para un viaje.
- VII Del orden y reglas del anclaje de la nave en rada, en la playa o en el puerto.
- VIII De las mutuas obligaciones entre el patrón, los mercaderes y pasajeros embarcados.
- IX De los impedimentos de patrón y mercader para emprender o continuar el viaje.
- X De la conserva entre naves y de sus condiciones y estilos.
- XI De la echazón y de las demás averías que acontecen en la mar.
- XII De las averías causadas a una nave mercante por insulto de bajeles enemigos o de corsarios.
- XIII De las mutuas obligaciones entre un patrón y los interesados en el buque.
- XIV De la observancia de los contratos y de la buena fe en la compra y venta de las mercaderías.

La minuciosidad con que se atendían los diversos aspectos que afectaban a la navegación mercante y a las relaciones entre patrón y dotación, así como los distintos supuestos a los que debían hacer frente en relación con el transporte de las mercaderías, constituía un instrumento de singular importancia a la hora de resolver los pleitos y reclamaciones que pudieran presentarse ante los distintos consulados.

En este sentido, existe una curiosa polémica en torno al propio título de esta obra, pues algunos autores recuerdan que no es el *Libro del Consulado*, sino «Libro de Consulado», pues era de utilidad no para un consulado concreto, sino para todos los existentes.

No es una cuestión baladí ya que, para contrariedad de los autores barceloneses, el primer Consulado del Mar fue creado por Pedro III el Grande en Valencia, en 1283. La ciudad, que había sido reconquistada por su padre, Jaime I, cincuenta y cinco años antes, se había convertido en un activo centro comercial (31), lo que hizo posible crear una institución que contaba con precedentes en el área mediterránea —algunos muy antiguos, como el creado en Mesina en 1128, y otros más recientes como el de Génova, de 1250—, pero que fue la primera de la península ibérica.

Sin embargo, la creación del consulado fue en realidad una concesión obtenida del monarca en momentos de especial dificultad. En pleno enfrentamiento con Francia, tras la excomunión dictada contra él por el papa Martín IV, es cuando los mercaderes valencianos logran, a cambio de su apoyo, que el rey cree esa institución. Ello debe ser entendido en el marco del peculiar sistema por el que se regían las Cortes de la Corona de Aragón, tanto las generales como las de los distintos territorios. En ellas, antes de proceder a la aprobación de los subsidios reclamados por el monarca, lo cual era una de las principales razones de su convocatoria, era preciso resolver los «agravios» o *greuges* que los miembros de sus brazos presentaban, lo que daba origen a interminables discusiones que dilataban la duración de las Cortes e impedían que fueran abordados los asuntos fundamentales.

Tuvieron que transcurrir muchos años para que Pedro IV creara, en 1343, el Consulado del Mar de Mallorca y, cuatro años después, el de Barcelona (1347). Durante el mismo reinado surgieron otros consulados menores, como Tortosa (1363) y Gerona (1385). Ya en el reinado de su hijo Juan I se creó el de Perpiñán (1388), y muchos años después el de Sant Feliu de Guíxols (1443). En esta relación se suele incluir otro consulado: el de Tarragona; sin embargo, aunque hay documentación en la que se cita a los cónsules de esta ciudad, no parece que llegara a establecerse formalmente, como concluía Smith en su *Historia de los Consulados de Mar* (32).

(31) La importancia de la actividad marítima en los puertos de Valencia y Mallorca suele ser infravalorada o, al menos, eclipsada por las frecuentes referencias a la pujanza de Barcelona. Sin embargo, como han constatado diferentes estudios, Valencia se erigió muy pronto en núcleo exportador de sus excedentes agrícolas, sobre todo a las Baleares y al norte de África. En este sentido, podemos citar: SOLER MILLA, Juan Leonardo: «Los judíos valencianos, el mercado y las rutas mercantiles en el Mediterráneo bajomedieval», en *Revista de Historia Medieval*, núm. 13 (2006-2008), pp. 87-108. Aunque centrado en una minoría concreta, hace alusión a la realidad comercial del momento.

(32) SMITH, Robert Sidney: *Historia de los Consulados de Mar, 1250-1700*. Península, Barcelona, 1978.

La institución del primer consulado peninsular vino determinada por el interés de los «prohombres de mar» valencianos en conseguir independencia para entender de los asuntos que les afectaban y a los que ya se hacía referencia en los fueros otorgados a la ciudad por Jaime I tras su reconquista. Sin embargo, la multiplicidad de jurisdicciones que podían entender de ellos planteaba evidentes problemas, que quisieron resolver «arrancando» del monarca la creación de este primer Consulado de Mar, con jurisdicción plena para dirimir los pleitos suscitados entre mercaderes y hombres de mar.

La institución estaba basada en la figura de dos cónsules, elegidos el día de Navidad de cada año por los prohombres del mar entre «entendidos» en esa materia. Estos cónsules, para resolver los casos que les fueran planteados, debían aplicar los usos y costumbres de la mar, de acuerdo con lo que se acostumbraba hacer en Barcelona, lo cual no deja de ser llamativo, ya que el derecho marítimo subyacente a los fueros de Jaime I es sustituido por este derecho consuetudinario imperante en la ciudad condal, cuyos cónsules, sin embargo, no gozaban todavía de la independencia de los de Valencia.

Esa autonomía fue perfeccionándose posteriormente y, para ello, fue creada la figura de un juez de apelaciones, nombrado por el rey o el procurador real, a propuesta de los prohombres de la mar, la cual, en la mayoría de los casos, era confirmada.

Aunque el procedimiento finalizaba con la sentencia dictada por el citado juez de apelaciones, mediante un privilegio concedido por el rey Alfonso V en 1332, se prohibió expresamente la interposición de cualquier tipo de recurso, previsto por la legislación foral, contra las sentencias pronunciadas por ese juez de apelaciones del Consulado.

Sin embargo, a mediados del siglo XIV surgieron diversos conflictos de competencia, fruto del enfrentamiento entre mercaderes y hombres de mar, conflictos que dieron lugar a otro privilegio, dictado por Pedro IV el Ceremonioso en 1359, en virtud del cual uno de los cónsules de Valencia debía ser mercader, y el otro, «hombre de mar», cosa que, por otra parte, ya sucedía en los recién creados consulados de Mallorca y Barcelona. Lógicamente, esta decisión suscitó el rechazo de los hombres de mar, que iniciaron un contencioso, resuelto mediante un acuerdo suscrito con los mercaderes el 13 de enero de 1360, en la catedral de Valencia. Este acuerdo fue más tarde ratificado por el rey, aunque con importantes modificaciones, pues si bien mantenía el requisito de que los cónsules fueran, uno mercader y otro «hombre de mar», el juez de apelaciones único se dividía en dos, uno para cada parte. Pero lo más importante era que la jurisdicción del Consulado no quedaba circunscrita a las cuestiones marítimas, sino que se extendía también a todas las mercantiles.

La reforma afectó también a la propia sede del Consulado, que desde su fundación venía reuniéndose en la capilla de Santa Tecla (33) y que pasó a

(33) Se encontraba situada al comienzo de la calle del Mar, donde posteriormente se levantó el convento de San José y Santa Tecla, de agustinas ermitañas, ya desaparecido.

instalarse en la lonja de mercaderes, también conocida como Lonja de la Seda.

Quedaba configurada de esta forma la jurisdicción de este tribunal, limitada a asuntos civiles, por razón de materia, con exclusión de los asuntos penales. A su peculiar funcionamiento hacía referencia el profesor Fairén (34) en una conferencia pronunciada en la Lonja valenciana con ocasión del séptimo centenario del *Llibre*.

Hasta dictar sentencia, podían seguirse dos procedimientos: uno, de características similares al de otros tribunales, con autos escritos, y otro, de carácter sumario, que derivaba de los privilegios otorgados por Pedro IV el Ceremonioso en 1336, en los que se prohibía el uso de escritos en todas las actuaciones, de manera que las exposiciones y los recursos se presentaban oralmente.

En ambos casos, y antes de dictar sentencia, los cónsules debían escuchar el parecer de los prohombres de mar y de los mercaderes, a los que se daba conocimiento de las actuaciones de forma independiente. Unos y otros emitían su parecer, siendo vinculante el de los prohombres cuando no coincidía con el de los mercaderes. Como señalaba Fairén, primaba «el mar sobre la mercancía». El mismo procedimiento se seguía en el recurso de apelación, aunque las opiniones de ambas corporaciones debían ser emitidas por personas distintas de las que habían participado anteriormente en el dictamen ante los cónsules.

Como he señalado anteriormente, el modelo valenciano es el que se instauró en Mallorca en 1343, tras la anexión definitiva de la isla a la Corona de Aragón, llevada a cabo por Pedro IV. El primer consulado mallorquín había sido obra de Jaime III de Mallorca, quien lo creó en 1326. Tras ser desposeído del trono por su cuñado, los mercaderes pidieron al monarca aragonés la reforma de ese consulado, para que se rigiera «per modum et forman in civitate Valencie usitatos».

El modelo valenciano se exporta, por lo tanto, a Mallorca y desde allí pasa a Barcelona, donde en 1348 se abandona definitivamente el sistema hasta entonces imperante para reformarlo «sub ea scilicet forma qua concessum est civitati Mairoicarum».

Todos los consulados, salvo los de Mallorca y Barcelona, fueron suprimidos por los Decretos de Nueva Planta de Felipe V. Y mientras que el primero de los citados subsistió, tras diversas reformas, hasta la promulgación del Código mercantil en 1829, el de Barcelona aún sigue existiendo como un órgano de resolución de conflictos dependiente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la ciudad.

Ordenanzas navales

Hasta ahora nos hemos ocupado exclusivamente de las actividades marítimas y del conjunto de disposiciones que fueron conformando un corpus jurí-

(34) FAIRÉN GUILLÉN, Víctor: *Importancia de los tribunales consulares. El consulado del mar de Valencia*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Valencia, 1984.

dico que sirvió para hacer frente a los contenciosos suscitados en la práctica comercial. Pero no menos importante es el desarrollo de la marina de guerra, que hizo posible la consolidación de la Corona de Aragón como potencia naval y su proyección mediterránea.

Es indudable que el origen de la misma hay que buscarlo en la necesidad de garantizar la seguridad de las costas y la protección del tráfico marítimo. Es significativo el hecho de que las primeras acciones navales, a las que ya he hecho referencia, fueran encaminadas a hacer frente a las incursiones berberiscas, y el mismo sentido tienen las autorizaciones concedidas para practicar el corso y los privilegios concedidos a los que lo realizaban. Este mismo carácter tuvo la expedición emprendida por Ramón Berenguer III, en 1114, contra Mallorca apoyando a Pisa, una de las potencias navales de la época, debido al problema que planteaban las actividades piráticas realizadas a partir de esa isla.

Pero, inmediatamente después de que el condado de Barcelona se incorporara a la Corona de Aragón, la acción naval cobra una nueva dimensión. En 1147, el príncipe Ramón Berenguer IV participa junto a los genoveses en la expedición contra Almería, un objetivo muy lejano de sus aguas. Bien es cierto que, al año siguiente, los genoveses le ayudarán en la conquista de Tortosa, plaza, esta sí, que se inscribía en el marco de los intereses estratégicos del reino.

La práctica totalidad de los monarcas aragoneses hicieron de su armada un instrumento de su política (35), primero para la reconquista de los territorios peninsulares y, posteriormente, para su expansión por aguas del Mediterráneo, donde entraron en colisión con esas dos repúblicas de Pisa y de Génova con las que, inicialmente, se había aliado.

Su progresión hacia oriente vino determinada, en gran medida, por las limitaciones impuestas para la anexión de territorios peninsulares por los acuerdos con los castellanos y por la propia vocación marítima de los reyes aragoneses, condicionados por la actividad mercantil desarrollada en las ciudades costeras, que condujo a sus naves hasta los confines del Mediterráneo. Sin embargo, el proceso que dio forma definitiva a la Corona de Aragón es objeto de atención por parte de otros intervinientes en este ciclo. De ahí que, en esta ocasión, deba limitarme a los aspectos que tratan de la organización sobre los que se asentó el poderío naval de los monarcas aragoneses que, en mi opinión, podría concretarse en los siguientes puntos:

- La capacidad de disponer de un elevado número de unidades navales que, en unos casos, eran puestas a flote por las ciudades y, en otros, fueron propiedad de la Corona. Para ello se requería la existencia de unas atarazanas que garantizarán la construcción y conservación de todas ellas, siendo las de Barcelona las más importantes, aunque no las únicas.

(35) Capmany señala que el único que no participó en una expedición naval fue Fernando I, el primer monarca de la casa de Trastámara.

- Unas ordenanzas que regulaban la actuación en combate y un conjunto de normas que hicieron posible la organización de grandes empresas navales, todo ello complementado por la actividad corsaria, que contó el decidido apoyo de los monarcas.
- Finalmente, no podemos olvidar que la eficacia de estas unidades estaba basada en la competencia y perfecto adiestramiento de sus dotaciones. Especial interés tuvo el mantenimiento de un cuerpo de ballesteros que, con otras medidas complementarias, fue capaz de garantizar la supremacía en el combate de las galeras aragonesas.

La construcción naval

La primera noticia conocida del arsenal de Barcelona aparece en 1243, con motivo de la delimitación que entonces se hizo de la playa y ribera. Se encontraba en el mismo lugar en el que se levantan las atarazanas que han llegado hasta nuestros días, un lugar distinto del señalado para astillero común de los buques mercantes.

No eran las únicas, pues también había atarazanas en Tortosa, Valencia y Mallorca. En ellas se construyeron numerosas galeras y buques de diversa tipología que formaron parte de las diferentes expediciones emprendidas, en las que sorprende el elevado número de «velas» que se reunían.

Las atarazanas de Barcelona fueron creciendo en el transcurso del tiempo, y ya en tiempos de Jaime II tenían capacidad para acoger 25 galeras. Sin embargo, fue Pedro III quien impulsó la construcción de la fábrica actual, mientras que Pedro IV culminó el proyecto, incrementando sus dimensiones para que pudiera albergar al menos treinta galeras, a las que dotó de almacenes para todos sus pertrechos. Incluso pensó edificar, junto a ellas, un palacio en el que residir con su familia, lo cual no se llevó a cabo.

La actividad constructiva allí desarrollada fue incesante. Las galeras construidas en unos casos eran financiadas por el monarca y, en otros, por la propia ciudad de Barcelona, que llegó a contar con una fuerza naval poderosa al servicio de la Corona y de sus propios intereses a través de la práctica del corso, que fue también regulada.

Ballesteros navales

En unos momentos en los que la artillería no había hecho irrupción todavía (36), la supremacía en los combates venía determinada, en gran medida, por la

(36) La primera acción en la que se disparó una pieza de artillería fue una defensa del puerto de Barcelona contra un ataque castellano, en el curso de la llamada «guerra de los dos Pedros». La pieza era una bombardia y, según refiere Capmany, causó grandes estragos en las naves enemigas.

eficacia de los ballesteros que iban embarcados en las galeras, cuya actuación era decisiva a la hora de barrer las cubiertas enemigas en los momentos previos al abordaje. En este sentido, los ballesteros de los buques aragoneses alcanzaron un merecido prestigio que comenzó a labrarse cuando, en 1285, derrotaron con contundencia a la armada francesa de Felipe III en el combate de Formigues.

Aunque el rey no disponía de fuerzas permanentes para integrar la dotación de sus galeras, sí llegaron a existir en la ciudad de Barcelona, dependientes de sus magistrados. Entre ellas merece ser destacado el cuerpo de ballesteros, creado en 1362, con carácter permanente, para la defensa de la ribera, puerto y atarazanas. A esta corporación se la dotó de un reglamento específico, en virtud del cual se autorizó a sus miembros el uso de armas en tiempos de guerra, luego extendido a los de paz, y se les dotó de embarcaciones propias para la defensa de la rada. Con este reglamento, en definitiva, se sentaron las bases para el establecimiento de una organización permanente, lo que tuvo una notable incidencia en la eficacia de las unidades navales.

Porque, como han resaltado algunos autores, los ballesteros de tabla eran quienes decidían las batallas cuando las galeras ponían los remos en amarras. De ahí que cualquier responsable de las mismas quisiera contar con estos hombres, pues iban descansados y con sus ballestas y puntiagudas saetas bien arregladas, dispuestas y emplumadas. Así, mientras las galeras bogaban, ellos iban tensando su arma, aunque en caso de necesidad no vacilaban en tomar los remos. Los ballesteros catalanes eran capaces de fabricar una ballesta nueva por sí mismos y conocían a la perfección todo cuanto a su oficio correspondía, algo que no era habitual en otros lugares. Y es que los ballesteros barceloneses lo aprendían desde «que los amamantaban», circunstancia que les convirtió en los mejores del mundo (37).

Para garantizar su formación y conservar ese «crédito, tan justamente merecido», la ciudad de Barcelona organizaba periódicamente unos ejercicios públicos en los que se otorgaban premios a los tiradores más destacados (38), de manera que siempre se dispuso de hombres capacitados para integrarse en el citado cuerpo de ballesteros y nutrir las dotaciones de las galeras, lo que puede ser considerado un claro precedente de nuestra Infantería de Marina.

Ordenanzas navales de Bernardo de Cabrera

Que hubo normas para regular la actuación de las unidades navales aragonesas y la vida a bordo es algo indudable, aunque no existiera un código escrito que las reuniera. Fue Pedro IV, un monarca obsesionado con la regulación jurídica de los más diversos aspectos, quien encargó a un marino de gran

(37) PLANELLS DE LA MAZA, Antoni J., y PLANELLS CLAVERO, Antoni J.: *Roger de Lauria. El gran almirante del Mediterráneo*. Bubok Publishing, 2011

(38) CAPMANY SURÍS, Antonio de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 1779, p. 113

experiencia, Bernardo de Cabrera, la elaboración de unas ordenanzas navales, que fueron sancionadas por el monarca el 5 de enero de 1354.

Cabrera había nacido en Calatayud en 1298, aunque pertenecía a una ilustre familia catalana, con ramas establecidas en diversos lugares de la Península. Fue uno de los marinos más destacados de su época, por lo que en 1353 se le nombró almirante de la flota que, en alianza con la veneciana, salió para enfrentarse a los genoveses en el marco de las permanentes disputas por la isla de Cerdeña. El triunfo alcanzado en la batalla de Alguer acrecentó su prestigio y, al regreso de esta jornada, fue cuando el rey le encargó la elaboración de las ordenanzas que llevan su nombre. Lo que suele omitirse es que Bernardo de Cabrera fue ejecutado en 1364, en la ciudad de Zaragoza, por orden del mismo Pedro IV al que había servido con lealtad, en el marco de la guerra con Castilla, siendo este uno de los episodios más ominosos de su reinado, cuyo análisis excede de los límites de este trabajo (39).

Las ordenanzas constan de 34 «capítulos», que en realidad son artículos. Hemos señalado antes la posibilidad de que los aspectos regulados en ellos respondieran a usos en vigor desde antiguo, por más que ya en el primero se introduzca una innovación, relativa al lugar que el general debe ocupar en la galera durante el combate. Había «sido costumbre hasta aquí» que se colocara junto al estandarte, en el tercio de la galera. Aduciendo razones prácticas, como la duración de las batallas y las dificultades para mandar y ordenar desde ese lugar, Cabrera dispone que se sienta en la popa, entre dos consejeros, acudiendo al estandarte sólo cuando la «galera fuese entrada», para defenderlo o morir junto a él.

«Morir junto a él» es la expresión suprema del espíritu de acometividad que impregna las ordenanzas, como han señalado todos los que se han ocupado de las mismas. El capítulo XXV constituye una muestra evidente de lo señalado, al fijar como demérito el que dos galeras aragonesas no hagan frente a tres enemigas, tres a cuatro, cuatro a cinco y cinco a siete. Porque, como precisaba Capmany, lo que se establece en ellas son las actuaciones en las que era «delito no vencer o afrenta ser vencido», ya que la ordenanza no enseña cómo vencer, sino que «manda solo que se venza».

En realidad, las ordenanzas son un código disciplinario ya que, salvo los cuatro primeros capítulos, en los que se hace referencia a los cometidos del general, los vicealmirantes, los capitanes y los cómitres, junto con los capítulos XVII, XXII y XXXIII, relativos a signos de identificación como estandartes, faroles y banderas, y el XXXI, que hace referencia al armamento, todos los restantes regulan los castigos a imponer para quienes contravinieran lo que se establece en ellos (40).

(39) Sobre este asunto puede consultarse el artículo de LAFUENTE GÓMEZ, Mario: «Rebelión, traición y *lesa maiestatis* en Aragón durante la guerra de los dos Pedros (1356-1366)», en *E-Spania*, 14 de diciembre de 2012, <https://e-spania.revues.org/2189>

(40) La única excepción la constituye el capítulo XXI, que prohíbe los desembarcos en tierra enemiga sin cumplir determinados requisitos, ya que no señala castigo para quien los hiciera u ordenara.

Los castigos, generalmente muy rigurosos, contemplan un amplio abanico de posibilidades. Desde el ahorcamiento en la entena, con el agravante de arrastrar el cadáver, hasta penas pecuniarias, pasando por castigos físicos como «correr villa o cruxía con azotes», cortar la lengua, cercenar la parte superior de las orejas, azotar, o ser arrojado al mar, «pero de manera que no muera de ello». También se contempla la reclusión en prisión, en determinados casos de menor importancia, manteniendo al preso desnudo. En otros casos, la fijación del castigo queda al arbitrio del general, al que en el último capítulo se le faculta para agravar o moderar las penas establecidas.

Sin embargo, a la hora de aplicar los castigos corporales se impone un sentido utilitario ya que, por ejemplo, en el capítulo IX se prohíbe expresamente a los cómitres herir «con lanza o dardo» a los hombres de su galera, «pues mejor es castigar con una correa, con bastón o con vara», ya que de esta forma «no estropea la gente, ni se mellan las armas». La misma finalidad persigue el capítulo XVIII cuando establece que ningún hombre de la galera pierda puño o pie, «porque después aquel hombre para nada es bueno (...) Antes bien será castigado en correr villa o cruxía con azotes, o en perder la lengua u orejas, o en ser ahorcado, según fuere la culpa». Conviene recordar que, en aquellos momentos, la gente de remo era voluntaria y llevaba armas porque, en caso necesario, tomaba parte en los combates.

Que estamos ante un código de conducta de indudable severidad es algo evidente. Su objetivo era mantener la disciplina en una armada que debía batirse con fuerzas superiores, como las flotas de Génova o Pisa, y vencerlas.

Tan importante es la lectura de su contenido como el análisis que del mismo hizo, por ejemplo, Capmany, un autor que escribía a finales del siglo XVIII, cuando la guerra había vuelto a prender entre las naciones de Europa y nuestra Armada se ve de nuevo enfrentada a la inglesa. Sus interpretaciones merecen ser destacadas, pues algunas de las consecuencias que refleja siguen siendo de actualidad en nuestros días. Para Capmany, Bernardo de Cabrera, quien, como todo mando, conocía que el valor es algo innato en determinadas personas, quiso convertirlo en una virtud de ordenanza para que, de esta forma, llegara a ser común en todos, en beneficio de la reputación de las armas del rey. Para él, el valor de un individuo puede sustentarse en muy diversos motivos: la experiencia de sus propias fuerzas, la confianza en su destreza, o la necesidad de conservarse. Pero en un cuerpo entero, en una unidad, el valor solo puede provenir del rigor de la disciplina; de ahí la severidad de una ordenanza que impone castigos deshonorosos a los hombres honrados, de manera que en ella encuentren estímulos para actuar con bizarría, a fin de evitar la infamia y mantener el honor.

Pudiera parecer que la amenaza del castigo disuadiera a muchos de aceptar voluntariamente la carrera de las armas. Pero la experiencia demuestra que «cuanto más honrada ha sido la profesión militar, más severa ha sido la disciplina; y cuanto más rígida ha sido la ordenanza, más completas han sido las huestes», pues nunca faltarán jóvenes deseosos de gloria que abracen gustosos una carrera de tan riguroso servicio. Capmany establece un curioso paralelismo

mo con las órdenes religiosas al señalar que «los conventos de religiones austeras son ordinariamente los más poblados o, a lo menos, nunca tienen desiertas sus celdas». Un comentario que, a pesar de ser efectuado hace más de 200 años, podría ser aplicado a la realidad de nuestros días.

Hay otro aspecto de los comentarios de este autor que merece ser recordado: el relativo a los premios. Frente al rigor de los castigos, puede llamar la atención la falta de atención que aquí y en otras ordenanzas se presta a las recompensas, lo que en ocasiones conduce a una multiplicación de las mismas y a la arbitrariedad en su concesión. Capmany en este asunto es extraordinariamente crítico. «Cuando las condecoraciones se hacen comunes, dejan de ser distinciones y pierden todo su efecto» (41), de manera que «la frecuencia y prodigalidad de los premios viene a ser una señal de la decadencia de una nación. Es la prueba de que sus principales estribos empiezan a falsear, pues el móvil del honor puede menos que el ansia de los honores». Así pues, «para que los premios produzcan admirables efectos, deberían ser moderados y raros, concedidos a hombres raros. El hombre de largos servicios no se queja tanto de no ser premiado, como de ver premiados a los que aún no han aprendido a servir».

Otras ordenanzas

Hasta ahora he hecho referencia a las Ordenanzas de Bernardo de Cabrera, pero bajo el reinado de Pedro IV fueron promulgadas otras, como la relativa a los sueldos de los diferentes miembros de una armada, entre los que se hace referencia a cada uno de ellos, así como al número que de cada clase embarca: almirante o capitán general, vicealmirante, capitán, escribano, alguacil, cómitre, sotacómitre, nocheros (8), proeles (8), ballesteros (40 o 30), alieros (6), curulleros (6), espalderos (6), remeros rasos (154 sencillos, dos palomeros y un senescal), trompeta (1), médico o cirujano (1), músicos de la armada (2 trompas, 1 clarinero, 1 cornamusa y 1 atabalero) (42).

En 1359 se promulga otra sobre las «mesas reales de alistamiento» (43), que contiene instrucciones precisas a la hora de reclutar el personal que deseaba servir en la Armada. Esta ordenanza, al igual que otra sobre «el arbitrio de reclutas para la Real Armada» (44), fue promulgada en un momento especial-

(41) Todas las referencias proceden de la introducción que, con el título de «El editor», precede a CAPMANY, Antonio: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*. Imprenta Real, Madrid, 1787.

(42) «Ordenanza sobre la asignación de sueldos a los diferentes individuos de una Armada y sobre el apresto y fornitura de armas de cada uno respecto a su clase», en CAPMANY, Antonio: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*. Imprenta Real, Madrid, 1787, pp. 22-27.

(43) «Ordenanza que debían observar los Comisarios de las Mesas Reales de los Alistamientos en su gobierno y administración», en *ibidem*, pp. 28-36.

(44) *Ibidem*, pp. 37-38

mente delicado, en el marco de la llamada «guerra de los dos Pedros», que enfrentó a Pedro I de Castilla con Pedro IV de Aragón. Ese año, una escuadra castellana de 28 galeras, 4 leños y 2 galeotas, junto con naves cántabras, diez galeras de Portugal y otras tres del rey de Granada, atacó Barcelona, aunque no pudo tomarla. Tras retirarse, Pedro IV, que se hallaba en la ciudad condal, mandó alistar con urgencia una armada para acudir en socorro de Ibiza, que estaba siendo sitiada, e impedir el desembarco de los castellanos. Al frente de ella iban Bernardo de Cabrera y su hijo que, cinco años después, serían ejecutados, como antes he señalado.

Terminamos aquí el recorrido por las ordenanzas de una Armada «respetada y temida de todas las demás naciones, preferida por los reyes de Aragón en las empresas más arduas y celebrada con singulares elogios por los historiadores extranjeros». Ella, junto a la marina mercante, fue uno de los pilares que cimentaron el prestigio de la corona aragonesa ya que, como concluía el tantas veces citado Capmany, «la navegación, que ha constituido en todos los tiempos el verdadero poder de las naciones, pues con el imperio de los mares les asegura el dominio y usufructo de todas las tierras, es la que hizo ricas y famosa a las repúblicas antiguas».