



APPUNTI & NOTE

M. Elisa Varela-Rodríguez

«PER BÉ NAVEGAR». MATERIALES Y PIEZAS DE EMBARCACIONES EN LOS LIBROS DE CONTABILIDAD DE MERCADERES BARCELONESES DE LOS SIGLOS XIV Y XV*

DOI 10.19229/1828-230X/4162017

RESUMEN: *El Mediterráneo es en el Occidente medieval un crisol de civilizaciones sometido a cambios constantes de los que dan cuenta, en numerosas ocasiones, los mercaderes y comerciantes en su contabilidad. Los libros de contabilidad mercantil examinados proporcionan anotaciones muy dispares, tanto cuantitativa como cualitativamente, en relación a los materiales que transmiten el cuidado que dedican a las embarcaciones, reflejo de la preocupación de los patrones y de los marinos por mantener la nave en buen estado.*

PALABRAS CLAVE: *Libros de cuentas de mercaderes, familia Tarascó, Johan Benet, Compañía Mitjavila, Barcelona, Sicilia, Cerdeña, Valencia.*

“GOOD SAILING” MATERIALS AND PARTS FOR SAILING VESSELS IN THE ACCOUNT BOOKS OF BARCELONA MERCHANTS IN THE 14TH AND 15TH CENTURIES

ABSTRACT: *The Mediterranean in the medieval western world was a melting pot of civilizations subject to constant change, which are revealed to us, on numerous occasions, in the financial accounts left to posterity by merchants and traders. The commercial account books we have examined provide a wide variety of entries, both quantitatively and qualitatively, relating to materials that show how much care was invested in the boats, which in turn reflects the concerns of the ship owners and sailors to keep the ship in good condition.*

KEYWORDS: *Merchant account books, Tarascó family, Mitjavila Company, Barcelona, Sicily, Sardinia, Valencia.*

* Abreviaturas que utilizaremos en este texto: Archivo de la Catedral de Barcelona (Acb.), Archivo Nacional de Cataluña (Anc.), Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Csic.), *Diccionario català, valencia, balear (catvabal)*.

Deseo dedicar este texto a la Dra. Josefina Mutgé i Vives porque no tuve la oportunidad de colaborar en el volumen que se le hizo con motivo de su jubilación. Aprovecho ahora, al escribir, de nuevo, sobre embarcaciones, mercaderes, comerciantes, marineros y gentes de mar barcelonesas del tres y cuatrocientos, para dedicarle este texto. Este artículo se inscribe en las reflexiones sobre temas historiográficos diversos mantenidas en el marco del proyecto HAR2011- 28773-C02-02.

*Qui temps ha bon no-n deu esperar altre*¹.

1. A modo de introducción

La bibliografía sobre el comercio marítimo ha recogido abundantemente, como muchas fuentes reflejan, el respeto y/o miedo que infundía el mar a todos aquellos que se ganaban la vida surcándolo en diversas direcciones. Como es el caso de muchos mercaderes barceloneses que se dirigían por el Mediterráneo hacia el este (hacia las costas de la Provenza, hacia las islas Baleares, hacia Cerdeña, hacia las costas italianas, hacia Nápoles, Sicilia, Malta, hacia la costa dalmata, hacia Creta, Chipre, Grecia, hacia Constantinopla y algunos puntos de la costa del mar Negro y más al este hacia Alejandría de Egipto). En otros lugares, hacia el sur (hacia los puertos del norte de África) y hacia el sudoeste (los puertos marroquíes del Atlántico), pero también hacia el norte, hacia la Francia del Norte y hacia Flandes, donde compraban, vendían, prestaban, encomendaban, cambiaban o a veces si no tenían tanta suerte, barataban las mercancías con las que podían obtener ganancias en ocasiones importantes, en otras escasas. Este respeto o miedo al mar era el respeto o miedo a un medio, en principio, hostil a los hombres y mujeres medievales² –a pesar de que el Mediterráneo, como sabemos, fue desde antiguo un mar muy transitado³. Un mar, a diferencia de lo que pensaba Ferdinand Braudel, muy poco homogéneo, un mar en el que pocas veces puede apreciarse una “identidad mediterránea”, más bien un mar en el que hay que buscar –como sostiene David Abulafia– la diversidad política, religiosa, étnica, lingüística, de los pueblos que miran a este crisol de civilizaciones sometido a cambios constantes⁴.

¹ V. Salavert y Roca, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón de la Corona de Aragón (1297-1314)*, 2 vols, Madrid, 1956, vol. 2, doc. 481.

² Las mujeres lo surcaban en una proporción mucho menor. Lo hicieron algunas viajeras que emprendían rutas por mar, ya desde la Antigüedad tardía, como la monja o laica aristócrata, Egeria; más tarde, seguramente, algunas trovadoras, bailarinas, juglaresas, etc., que viajaban para ir de una corte señorial o real a otra, algunas aristócratas, princesas, reinas y las esposas de algunos funcionarios reales que realizaban algunos de sus viajes por mar, las primeras, en ocasiones, para llegar a las nuevas tierras donde las esperaba su prometido; las otras, a veces para visitar sus dominios o visitar a su marido fuese este el rey o un funcionario que desempeñaba su cargo o estaba en dominios allende el mar, también algunas prostitutas obligadas a mantener relaciones con las tripulaciones de los diversos tipos de embarcaciones. Vid. *La vida de Egeria*. Introducción y edic. de Carlos Pascual, Línea del Horizonte, Madrid, 2017.

³ I. Ait, *Il comercio nel medioevo*, Jouvence, Roma, 2005.

⁴ D. Abulafia, *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, trad. Rosa María Salleras Puig, Crítica, Barcelona, 2013, pp. 649-650.

Todos estos factores influyeron, seguramente, en fomentar un gran respeto o miedo a un medio no sólo cambiante por las circunstancias históricas sino también por las físicas, por los vientos, las tormentas, las tempestades y las gentes que podían cruzarse en los caminos del mar.⁵ Los fenómenos podían originarse en cualquier momento, los marinos y los marineros, los mercaderes y los viajeros sabían que el Mediterráneo era impredecible, también lo era porque no sabían con quién o quienes podían encontrarse⁶: piratas, corsarios u otros mercaderes que se comportaban como tales sin serlo realmente. Por ello, cuando un miembro de una familia se hacía a la mar, con relativa frecuencia hacía testamento para dejar los pocos o muchos bienes⁷ de que disponía repartidos y el resto de sus asuntos arreglados y la familia le deseaba una buena travesía, las máximas ganancias⁸ y, sobre todo, un buen y pronto retorno. Así lo recoge el mercader Bernat Tarascó⁹:

⁵ E. Basso, *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi del Mar Nero all'Atlantico*, Marco Valerio editore, Torino, 2008.

⁶ P. Maimoni, *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso medioevo*, Cappelli Editore, Bologna, 1982.

⁷ H. Bress, *Le livre de raison de Paul de Sade (Avignon, 1390-1394)*, (Collection de documents inédits sur l'histoire de France 659, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2013, p. 569 + 6 maps et 3 tables.

⁸ G. Todeschini, *I mercanti e il tempo. La società cristiana e il circolo virtuoso della ricchezza fra Medioevo ed Età Moderna*, Il Mulino, Bologna, 2002.

⁹ La mayor parte de las referencias de materiales y piezas para embarcaciones diversas están registradas en los libros de cuentas de los mercaderes de la familia Tarascó, estudiados por la autora de este texto, en M^a E. Varela-Rodríguez, *El control de los bienes: Los libros de cuentas de los mercaderes Tarascó (1329-1348)*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1996. En este trabajo se estudiaron tres libros de contabilidad mercantil. El primero es el Libro de cuentas de Bernat Tarascó (1329-1336), a partir de ahora Libro I. El segundo es el perteneciente a Jaume Tarascó (1334-1338), que citaremos como Libro II, y el tercero, perteneciente también a este mercader, Libro de cuentas de Jaume Tarascó (1340-1348), a partir de ahora Libro III. Estos registros contables, al igual que los del mercader Johan Benet se encuentran en el Archivo de la Catedral de Barcelona (Acb.), y también el de la Compañía Mitjavila, en la sección de Extravagants del citado archivo; el libro Mayor de la mercadera y empresaria Caterina Llull Sabastida se conserva en la actualidad en el Archivo Nacional de Cataluña (Anc.). Para muchas de las definiciones de los elementos registrados en los asentamientos se han utilizado distintos diccionarios, siendo los más importantes el de Mn. A. Alcover y F. de B. Moll, *Diccionari català-valencià-balear*, (conocido también como: *catvalbal*), Moll, Palma de Mallorca, 1968 y el de la Real Academia, *Diccionario de la Real Academia Española*, Madrid, 2001, 22a edic. [consulta en línea: <http://dle.rae.es/?w=diccionario>]. Se han usado diversos glosarios, que se citan en la bibliografía, tanto los que son glosarios propiamente dichos, como los que están incluidos en distintos estudios, entre ellos, el de A. García i Sanz y N. Coll Julià, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Fundació Noguera, Barcelona, 1994, pp. 536-541 y el A. de García i Sanz, "Glossari", *Història de la marina catalana*. Pròleg de J. M. Martínez-Hidalgo, Editorial Aedos, Barcelona, 1977.

Ab lo nom de Déu. Hich pertí Jacma, fill nostre, disapta, a hora de vespres / de l'any de nostre Sanyor MCCCXXXV, disapta XIII jorns aüts de uytubri, / et ana-se-n ab la coquea d'en Guillem Olivella en Castell de Càller. Deus lo lexe anar / et tornar sansés et saüll, ament¹⁰.

Los libros, que utilizo como fuentes para rastrear la presencia de materiales diversos que posibilitan mantener en buenas u óptimas condiciones de navegabilidad los diversos tipos de embarcaciones en los que surcaban el Mediterráneo muchos mercaderes barceloneses, son en este caso los libros de una familia de medianos mercaderes del siglo XIV: los Tarascó. Estos mercaderes denominan sus registros contables: *Capbreu* o Libro Mayor, Libro de fletes y Manual; los dos últimos de su hijo Jaume Tarascó que, al igual que su padre, desempeñará al inicio de su carrera como mercader el oficio de escribano de a bordo. También aprovecharé los libros contables de otros mercaderes¹¹, como los estudiados por Gemma T. Colesanti¹², Víctor Hurtado Cuevas¹³, Josep Plana i Borrás¹⁴, Maria Marsà¹⁵, pero no incluimos los datos proporcionados por el estudio de Henri Lapeyre porque queda muy lejos del ámbito cronológico de nuestro estudio¹⁶ ni el de Christian Guilleré¹⁷, porque no nos ha proporcionado información susceptible de ser incluida.

¹⁰ Libre de comptes del mercader Bernat de Tarascó (1329-1336), [Ac.b.], Extravagants. Llibres de comptes de companyies, comerciants, navegants, individus, etc., Libro I, fol. 64v.

¹¹ P. Nanni, *Ragionare tra mercanti. Per una rilettura della personalità di Francesco di Marco Datini (1335ca.- 1410)*, Pacini editore, Pisa, 2012.

¹² G. T. Colesanti, *Una mujer de negocios catalana en la Sicilia del siglo XV: Caterina Llull i Sabastida. Estudio y edición de su Libro Maestro*, Csic., Barcelona, 2008.

¹³ V. Hurtado Cuevas, *Un llibre de la Companyia Mitjavila (1334-1342)*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1985, 2 vols., vol. II; Véase *Llibre de deutes, trameses i rebudes de Jaume Mitjavila i Companyia, 1345-1370: edició, estudi comptable i econòmic*, Csic., Barcelona, 2005.

¹⁴ J. Plana i Borrás, *Comerç d'espècies a Catalunya a mitjans segle XIV, segons el "Llibre de compres e vendes del viatge a Xipre de Johan Benet. 1343*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1985.

¹⁵ M. Marsà, *Relaciones comerciales entre Cagliari y Barcelona, 1332-1338. Algunos elementos para el estudio de las relaciones comerciales entre Cagliari y Barcelona en la primera mitad del siglo XIV ("Llibre de compres i vendes de Johan Benet. Càller. 1332-1338")*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1977.

¹⁶ A pesar de que el libro que estudia el historiador francés corresponde a época moderna, lo hemos examinado como elemento comparativo o contrapunto para observar la mayor o menor referencia a materiales para mantener la navegabilidad de las embarcaciones. H. Lapeyre, *Une famille de marchands les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, Librairie Armand Colin, Paris, 1995.

¹⁷ Ch. Guilleré, *Le registre particulier d'un marchand de Montepulciano installé a Castelló d'Empúries, Taddeo Brunacini (1336-1340)*, «Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale», vol. 113, (2001), núm. 113-236, pp. 509-549.

Estos libros de cuentas son de partida simple, de los conocidos en Cataluña como *llibres de Deu i Dec* o Debe y Haber. Si muchos de los mercaderes hubiesen sido más cuidadosos con toda la documentación suelta de las operaciones que llevaban a cabo: comandas, cambios, cédulas, albaranes, recibos de pagos o deudas, etc. y hubiesen guardado todo este material escriturario para compilar más tarde cada uno de los libros que recogían la memoria contable de sus operaciones comerciales, seguramente sería mucho más fácil seguir todos los pormenores de las operaciones comerciales. Pero, no ha sido así, en muchos casos, los mercaderes perdieron parte de sus documentos justificativos, sus anotaciones realizadas en hojas sueltas o tan solo en fragmentos de papel o muchos ni tan solo anotaban aquellos negocios que se concretaban, probablemente, mediante un mero acuerdo o contrato verbal y, entonces, cuando compilaban sus libros debían fiar a su memoria muchos detalles de las operaciones, con las consiguientes dificultades de interpretación para ellos mismos, para los miembros de la familia que tuviesen necesidad de comprobar alguna operación y para los y las estudiosas posteriores.

2. Materiales y piezas que mantienen la buena navegabilidad de las embarcaciones

Algunos de los libros de contabilidad de los mercaderes barceloneses de los siglos XIV y XV, que realizaban la mayoría de sus operaciones comerciales en el comercio marítimo, recogían información diversa sobre la navegabilidad de la embarcación o embarcaciones en las que realizaban sus viajes comerciales, ya que en muchos casos desempeñaban cargos en las naves (eran patrones, escribanos, naucheros...), y por ello daban cuenta del estado de navegabilidad de la embarcación y registraban los materiales relacionados con las necesidades de mantenimiento de los barcos¹⁸.

En un buen número de ocasiones no aparecerán detallados los gastos específicos que había ocasionado la nave, sino que los gastos se asentaban con la expresión genérica de «aquesters són les sumers de tot so que despesaren a ops de masions de la nau, com hérs tot larch en lo memorial de les despesers...»¹⁹ y en el libro de contabilidad

¹⁸ *La fornitura dei materiali [per le navi] innesca traffici complessi...*, como bien señala P. F. Simbula, "Navi, infrastrutture e uomini", en *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Bruno Mondadori, Milano, p. 28.

¹⁹ Libro I, fol. 3r, como he señalado es el libro de cuentas de Bernat Tarascó. Bernat Tarascó era el padre, marido, suegro y pariente de esta familia dedicada al comercio por mar y por tierra. Su libro era de gran formato, por tanto, por el tamaño correspondía a

sólo se explicitarán los puertos en los que se realizaron los gastos para la nave (Barcelona, Alicante, Sant Feliu, Cotlliure, Cagliari, Mallorca –Llucacari–, Palermo, Trapani, Acre...) anotando, eso sí, las cantidades que iban desde las 86 libras que gastaron en Sant Feliu, las 82 libras que gastaron en Palermo, hasta los 8 sueldos que pagaron en Sant Feliu. En general, en los libros de mercaderes barceloneses que se han conservado, la información es muy fragmentaria, pero, aun así, nos permitirá conocer el cuidado que ponían en mantener en buenas condiciones las embarcaciones²⁰, pues en ello les iba, en muchos casos, la vida.

En el libro de Bernat Tarascó²¹ una anotación interesante nos dará cuenta de cómo lograban, en ocasiones, organizar construir, reparar y organizar un viaje por mar, en este caso en un leño²², lo recogerá así el asentamiento:

Ab lo nom de Déu et de Madona Santa Maria. En l'any de Nostre Sanyhor .M. .CCC. .XXX. IIII./ diluns, IX jorns aüts del mes de gost, fiu III [...] ab en Pons de Basers en un leny seu que a fet meu denant/ l'alberch d'en Tarés, et

un Libro Mayor, pero en la cubierta aparecía denominado como *Capbreu* y en el interior normalmente como *Libre*. Las distintas denominaciones de un libro eran comunes en muchos de los registros de contabilidad mercantil privada y podían obedecer a factores diversos, o bien a la falta de claridad de la denominación y del contenido de los distintos cuadernos, libros, manuales, libros de gastos, libro mayor..., a los que daba lugar la contabilidad privada de los propios mercaderes y comerciantes, o a la pérdida o destrucción de algunas de las tipologías de este tipo de fuentes contables privadas, es decir, que se hayan perdido o destruido –reutilizando, a veces, un buen número de cuadernos, librillos, manuales, libros mayores, etc., y, sin duda, este será uno de los elementos que dificultará al y la estudiosa el conocer con exactitud la tipología de libro que está examinando. El libro de Bernat Tarascó abarcaba cronológicamente de 1329 a 1336. Esta familia constituía una especie de empresa no solo de la familia nuclear, sino de la familia en sentido amplio, ya que citará a parientes en distinto grado, a los padrinos y las madrinas de sus hijos, a amigos y a amigas, y a un gran número de vecinos y vecinas del barrio de La Ribera barcelonesa en el que vivían. *Capbreu* [o Libro de cuentas] de Bernat Tarascó (1329-1336). En realidad, las actividades de la familia Tarascó tejían una tupida red de relaciones personales y comerciales de diversa importancia y con distintos valores afectivos y económicos.

²⁰ A. Capmany y de Montpalau, *Memòries històriques sobre la marina, el comerç i les arts de l'antiga ciutat de Barcelona*, Cambra Oficial de Comerç i Navegació de Barcelona, Barcelona, 1961, reed. anotada y revisada por E. Giralt i Raventós y C. Batlle i Gallart, vol. II, p. 413.

²¹ El libro de Bernat Tarascó está en deficiente estado de conservación, en numerosas ocasiones hay perforaciones realizadas por los lepismas, grandes devoradores de papel, que impiden completar la lectura de un determinado asentamiento; otras veces faltan trozos de papel en algunos folios por el desgaste del mismo o carece de algunos folios porque se habían dejado en blanco para registrar las operaciones más tarde y luego este registro no se llevó a cabo o porque los folios han sido arrancados del libro en algún momento del transcurrir de la historia.

²² En catalán *leny*.

avem feyt axí que·m ven .III. setsenes/ ab l'erscrivania et que contam lo leny que costà.CCCC. lliures. Si més/ costà, jo li son tengut de pagar so qui a mi ne pertanye. Si menys/ costa deg pagar axí com vengar a les mihes parts./ sagons menys o sagons més. Això sabrem con sia [aparat]/ d'enar-e·ns. Deus hi do la sua gràcia et vax·hi [en Ramonet], fill nostro, per hescrivà. Deus los quarts de mala mart et de males/ gens e·lls don salvament a nós et a hells et a tots ells que ab/ encaniment van, ament²³.

Y continúa el mercader y escribano Bernat Tarascó con sus anotaciones en el libro:

Aquest conta hères d'en Bernat Just, petró de la nau²⁴, que li fars .II. setseners. Compre·les ab l'erscrivania qui hés mia. Et an aquesters/ .II. setserners an·i I^a entre en Fer[rer de Fonoyet et en Guillem Fabrer. Cada un n'i a ab mi miga setsena. Et fiu aquesta compra, que·m donarem/ les .II. setseners a raó de .MM. CC. lliures. Et duen·me donar la nau tota aparalada/ d'abre et de teyes²⁵ et de timons et de xarcia et de àncores, feta, aparalada de verar./ Et yo deg pagar la mia part al verar...²⁶.

También su hijo, Jaume Tarascó, en su primer registro de contabilidad (1334-1338), en el que ejercía también de escribano de la nave, muestra en algunos de los asentamientos la importancia de tener la nave bien «aparalade de totes forni-/mens com ajam comtat»²⁷.

3. La arboladura, elementos clave para el gobierno de la nave

Entre los elementos más destacados para mantener la buena navegabilidad de las embarcaciones estaba el mantener en buen estado el o los mástiles o palos, y toda la arboladura de la nave, y en algunos de los libros de contabilidad mercantil privada se hacía constar la compra o reparación de alguno de los mástiles. Bernat Tarascó registraba en su libro, como copropietario y como escribano, las 94 libras que le debía pagar Berenguer Samuntada «per I arbre/ que comprà»²⁸.

²³ Libro I, fol. 49r.

²⁴ Una coca.

²⁵ En el asentamiento lo recogió así: *Et deu·me donar la nau tota aparalada/ d'abre et de teyes et de timons et de xarcia et de àncores...* Libro I, fol. 49v. [teyes: teles? Veles?, de la nave]

²⁶ Preparada para botarla, es decir, para entrarla en el mar o para vararla, es decir, para sacarla del agua. Libro I, fol. 49v.

²⁷ Libro II, fol. 97r, col. b.

²⁸ Libro I, fol. 50r, col. a.

Bernat Tarascó registró lo que le debían por la compra de *l'abre* que se utilizará para la embarcación que retornaba de tierras sicilianas y sardas a Barcelona.

Jaume Tarascó en su tercer registro contable (1340-1348) registró en una partida de venta de materiales diversos de la nave, la de «III perser de an-/tenes ...» 17 onzas y 1 grano; así como, «III taules velles...» 1 tarín 10 granos; o «Ítem, vanem I^a sort de taules de castells/ de proham...» 18 tarines²⁹. En otra partida de diversos materiales de la nave, Jaume registró la venta de: «Ítem, vanem l'arbre de mig...» 6 tarines 4 granos.

4. El velamen, importante para mantener una buena velocidad de crucero

Las velas eran otra de las piezas fundamentales en aquellas embarcaciones que las utilizaban, eran un elemento delicado porque podían sufrir desperfectos por un sinfín de motivos: tempestades o temporales de lluvia y viento, mal estado de las telas, malas reparaciones, etc.

En uno de los registros realizados por Bernat Tarascó anotaba, probablemente, el flete, «Avem aüt de .II. letines./ que-n Radorta avia nolia-/yades et ...»³⁰.

5. Cuerdas y cordajes que mantienen la buena organización a bordo

En los libros los mercaderes registraban, con gran frecuencia, diferentes tipos de cuerdas, siempre es difícil saber con certeza si eran cuerdas para estibar las mercancías, para atar los sacos u otros embalajes de las mercancías o si eran cuerdas para mantener en condiciones óptimas cada nave. Así, Bernat Tarascó registró el peso de unas cuerdas, 2 arrobas (11,502 kilogramos)³¹, probablemente en este

²⁹ Libro III, fol. 127.

³⁰ El mal estado del folio en esta zona impide leer el resto del asentamiento, con lo cual no sabemos si se refiere al flete de dos velas latinas que llevaban a bordo, 4 libras, o al flete pagado por dos pasajeras de Oriente, la inseguridad permanece cuando en otra anotación Bernat Tarascó hace constar: *Deu-nos .I^a latina que noliayà/ en Masanet per... 8 carlines*. Probablemente, los fletes correspondan a velas de repuesto de la coca, o a velas que llevaban a bordo otros mercaderes que realizaban el viaje. Libro I, fol. 82r, col. a.

³¹ Cl. Alsina i Català, G. Feliu i Montfort, Ll. Marquet i Ferigle *Pesos, mides i mesures dels Països Catalans*, Barcelona, Curial, 1990.



El uixer era una de las embarcaciones que surcaban el Mediterráneo durante la época medieval. En el siglo XIV se le añadió un segundo palo (*arbre*) como a la galera (Modelo de uixer. Museo marítimo de Barcelona. Vid. A. García Sanz, *Història de la marina catalana*, ed. Aedos, Barcelona, 1977, p. 69).

caso se tratase de cuerdas para que se mantuviesen bien sujetos los sacos y otros embalajes de la mercancía implicada en la operación comercial o para la estiba de dicha mercancía, por ello hará constar el peso para el pago del flete³². Así lo recogía en el asentamiento «deuem per palomers al quart [...] .II. palomeres»³³ y en otra anotación señalaba media dotsena de palomeres al quart, todas estas cuerdas registradas por Tarascó cuando ya la coca había llegado o a tierras sicilianas –al puerto de Palermo– o a tierras sardas –al puerto de Cagliari– ; los asentamientos no permiten asegurar, sin un amplio margen de duda, en cuál de ambos puertos se encontraba la coca³⁴.

³² *Pesaren lers cordes 2 roves* (arrobas). Libro I, fol. 6v, col. a

³³ Se conocía como ‘palomera’ el cabo o cuerda que servía para amarrar las embarcaciones o también para sacarlas del agua. Libro I, fol. 81v, col. a.

³⁴ Libro I, fol. 82v, col. a.

El pago de la lezda de Cotlliure³⁵ dará cuenta de nuevo del registro de cuerdas diversas: «...rets³⁶ et palomers per lliura...» 1 dinero por libra; «...corda grossa lo sent[enar]...» 3 dineros; «... corda migane, lo sentenar...» 2 dineros; «... sentenar de troyela et corda prima...» 1 dinero.

El primer registro contable de Jaume Tarascó (1334-1338) aportará de nuevo cantidades variables de cordajes y hará constar las cantidades abonadas en concepto de flete: «Ítem, ... II cosstalls de troyella» (3 sueldos y 8 dineros); «Ítem, ...VI centeners XL troyellas» (19 sueldos y 2 dineros); «Ítem, ... XXXVI dosenes de rets» (5 libras y 8 sueldos); «Ítem,CCCC. .XL. VI troyellas» (13 sueldos y 6 dineros)³⁷. En el mismo registro Jaume, como escribano de la nave, registró también: «Ítem, ... XII rets de XXIII cames»³⁸.

En el registro que él denominó «[Libre] de nòlits o ... libre de totes comandes», Jaume asentó diversas cantidades de cordajes en la cuenta abierta a un mercader apellidado Bosch: «Primerament,... VI/ libans de XVI cames; Ítem, ... II libans de XX cames; Ítem, ... II libans de XX camers; Ítem, ... I^a dotçene de libans de XVI cames; Ítem, ... VI libans de XX cames; Ítem, ... II libans de XVI cames; Ítem, ... VI libans de XVI cames»³⁹ y sigue asentando más cuerdas, Ítem, palomeres d'en Bossch .. / II palomes/ de XXVIII cames...; Ítem, ... VI palo-/meres de XXVIII cames; Ítem, ... VI pa-/lomes; Ítem, ... III palomeres de XXVIII cames; Ítem, ... V pa-/lomes»⁴⁰.

En su tercer libro contable, un Manual, Jaume Tarascó (1340-1348) asentará, de esta forma, otra cuerda, «Deu-ma per I^a palom-/era d'en Guillem de [Sa]ni-/colla»⁴¹.

Conocemos por el pago en la lezda de Cotlliure algunos de los elementos de la nave que van a bordo: «Pagem rets⁴² et palomeres⁴³ per

³⁵ M. Gual Camarena, *Vocabulario del comercio medieval: colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón: siglos XIII y XIV*, El Albir, Barcelona, 1976.

³⁶ En este caso parece que hace referencia a las redes de malla ancha, tejidas con cuerda que servían para salvaguardar a los marineros en caso de que se rompiese alguno de los palos. Tenían una forma triangular e iban colocadas horizontalmente bajo el bauprés o palo de proa, entre otras funciones se utilizaban para asegurar los *estayes* – cabos- del trinquete y orientar los foques.

³⁷ Libro II, fol. 4v, y fol. 5r.

³⁸ Libro II, fol. 5v.

³⁹ Libro II, fol. 109r, col. a.

⁴⁰ Libro II, fol. 109r, col. b.

⁴¹ Libro III, fol. 20r, col. a.

⁴² Como hemos señalado en la nota 36, hace referencia a la red elaborada con cuerda de mallas amplias, de forma triangular, que iba colocada horizontalmente bajo el *bauprés* y el *botaló* y servía para resguardar a los marineros en caso de que cayese alguno de los palos que formaban la arboladura.

⁴³ Libro I, fol. 102r, col. a.

liura... 1 diner por libra; Ítem, paga la sotsena dells ers-/cleps⁴⁴... 1 diner; Ítem, una corda grosa lo sentenar ...3 diners; Ítem, una corda migane, lo sentenar ... 2 diners; Ítem, sentenar de troyela et corda/ prima... 1 diner»⁴⁵.

En otra de las cuentas, Jaume Tarascó anotó una partida de materiales que sí tenían que ver con la buena conservación y reparación de la nave. Esta cuenta se registra a continuación de la de contratación de una parte de la tripulación.

Asentó, de esta manera, el mercader, «II cosstalls de troyella por el flete de las cuales recibió ...» 3 sueldos 8 dineros; «Ítem, agem nòlit per VI centenar XL troyellas pagaron un flete de...» 19 sueldos 2 dineros; «Ítem, agem nòlit per .CCCC. .XL.VI troyellas ...» 13 sueldos 6 dineros. Jaume Tarascó registró, asimismo, las cantidades recibidas como pago del flete de los «XII rets de XXIII cames...» 1 libra 16 sueldos⁴⁶.

Más importantes fueron las cantidades de cuerda por las que le pagan flete en un viaje de Valencia a Mallorca. Un mercader le pagará por el flete de 10 haces de «troyella». Otro le pagará por el flete de «mil troyeles/ e XII palomeres e IX palomeres, XII dossenens de libans ...» 3 libras 19 sueldos 6 dineros, y un tercero le pagará el flete por «III centenàs de corda rodonas... 7 sueldos»⁴⁷.

En uno de los dos libros contables de Jaume Tarascó (el de 1334-1338) registró una buena cantidad de cuerdas, pero ¿eran cuerdas para estibar, para embalar mercancías o se trataba de cuerdas destinadas a reponer algunas de las de la nave que se habían deteriorado? La redacción de los asentamientos mantendrá un velo que no permitirá desvelar cómo y para qué se usaron estos cordajes a bordo.

⁴⁴ Probablemente se refiere a la guindaleza o *llibant*. Así, aparece citado en: *Ordenaren los prohòmens corders... que esclòps de carauana haien de gruix .XII. cames*, doc. a. 1322. J. Balari y Jubany, *Diccionari Balari. Inventari lexicogràfic de la llengua catalana*; dispuesto para su publicación por Manuel de Montoliu, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1926-1936. ... y *Llibantons de espart dins esclòps, que a cada mola hi ha tres llibantons*, como constan en la *Tarifa dels preus de les teles, y altres sorts de robes, y mercaderies, que entren en lo Principat de Catalunya, y Comtats de Rosselló, y Cerdanya: conforme la qual han de pagar los drets del General, los qui les metrá y no tindrán lo ver cost, adverant primer ab jurament, que no tenen lo dit cost de dites mercaderies*, Trienni, Barcelona, 1704. 81.

⁴⁵ Libro I, fol. 102r, col. a

⁴⁶ Libro II, fol. 5r.

⁴⁷ Libro II, fol. 21r.

6. La pez o pega, que garantiza la impermeabilidad

Entre los asentamientos de las operaciones que estaba llevando a cabo Bernat Tarascó en los puertos mediterráneos, constaban otros productos para, probablemente, mantener en buen estado esta u otra embarcación: «Caragam d'en Johan Cayalaró, masinés, / .LII panes de pega»⁴⁸ y otras mercancías, por las que pagaba 1 onza de flete.

En uno de los viajes de vuelta de tierras sicilianas y sardas Bernat Tarascó asentó en su registro contable la compra de diversas cantidades de pez para la embarcación: «Ítem, ersporta de pega de Tortosa» por el que pagará 3 dineros y «Ítem, pa de pega» que le costará 3 mallas»⁴⁹.

La lezda de Cotlliure nos permitirá conocer que Bernat Tarascó portaba a bordo: Ítem, ersporta de pega de Tortosa... por la que pagó 3 dineros⁵⁰.

También, en el primer libro de cuentas de Jaume Tarascó (1334-1338) como ya he señalado, hijo del mercader y escribano Bernat de Tarascó y de su mujer, Francesca que encabeza con la denominación de: «Libre de nòlits ... és aquest libre de totes comandes», encontramos asentados diversos materiales y piezas para la propia embarcación o para venderlas a otra, aprovechando si se terciaba, las dificultades en las que pudiera hallarse una nave para obtener un mejor precio de las piezas o materiales que ésta necesitase.

En el tercer registro, Jaume Tarascó (1340-1348) anotó, «Ítem, vanem XI quintars VIII rotolls de pega a lla/ cort, a raó de XIII terins lo quintar, monta...» 4 onzas 24 tarines.

7. El timón, que traza el rumbo y permite maniobrar

Otros gastos que anotaban los mercaderes, con frecuencia, eran los gastos de los timoneles, como: «Ítem, devets per les avarahies dels timoners...» 20 d. en un viaje en el que la nave regresaba a Barcelona cargada de trigo (u otros gastos como cuando dará cuenta en Cotlliure

⁴⁸ Es la pez o pega que se obtenía por la destilación del alquitrán vegetal obtenido del pino negro. Servía para embetunar bien las piezas de cualquier embarcación cuando estaba en construcción o después durante sus singladuras para mantenerla bien impermeabilizada, protegiéndola de la humedad, del sol, del frío y, en general, de todas las inclemencias meteorológicas y de las duras condiciones propias del mar a las que se veían sometidos los materiales, que estaban en continuo contacto con el agua salada. Libro I, fol. 82v, col. a. Véase M. Gual Camarena, *El primer manual hispánico de mercadería: (siglo XIV)*, Csic., Barcelona, 1981.

⁴⁹ Libro I, fol. 102r, col. a.

⁵⁰ Libro I, fol. 102r, col. a.

–seguramente para el pago de esta importante lezda o el de la lezda de Cadaqués– los asentamientos indicaban que la nave venía de Sicilia y que realizó una parada en el puerto de Cagliari, no sabemos si ya venía cargada de Sicilia o cargó en Cagliari...)⁵¹. En otro registro recogerá los gastos de los timoneles: «Ítem, devets, que us e prestats/, avarihes dels timoners»⁵². Y también las ganancias por la venta de los timones, así lo registró Bernat Tarascó: «An vanuts los patró e n Berenguer / Just los timons que heren de/ cumó, et han aüt ...» 8 libras⁵³.

Solo una vez registró Bernat Tarascó lo que le debía otro mercader por la parte que tenía invertida en el esquife o barca ligera que llevaban a bordo para acercarse a tierra cuando lo necesitasen o a alguna isla o islote para proveerse de agua o para alguna otra tarea necesaria o para descargar las mercancías, y llevarlas a la playa en caso de que no existiese infraestructura portuaria a su llegada a una ciudad o población en la que desearan hacer una estadia o al finalizar el viaje⁵⁴.

En ocasiones, encontramos gastos que podían imputarse a alguna reparación o pequeña puesta a punto de la nave antes de iniciar el viaje como: «... de so que la nau a despers a Salé que ve ab nostra mitja setsena...» 8 libras 13 sueldos. 9 dineros⁵⁵.

Pero, sin duda eran importantes y frecuentes los gastos registrados como pagos a los carpinteros de ribera –*mestres d'axa*⁵⁶ por las reparaciones que realizaban, en ocasiones, durante las singladuras. Por ello, algunos de estos profesionales iban a bordo de la nave para reparar cualquier desperfecto que se produjera durante los viajes o al entrar o salir de los puertos. También se registraban en los diversos libros los pagos a los calafates que iban a bordo para calafatear alguna parte de la embarcación, en caso de no poder esperar a la llegada a un puerto. El calafateo era una tarea reiterada para mantener en óptimas condiciones algunas partes de la embarcación que se forzaban más durante la navegación⁵⁷. Asimismo se realizaban pagos a otros miembros de la tripulación, con cualificación para mantener la buena navegabilidad del barco, el *naucher/nauchero* –*notxer*⁵⁸ (patrón o piloto

⁵¹ Libro I, fol. 8r, col. b.

⁵² Libro I, fol. 9v, col. a.

⁵³ A esta operación hacemos referencia en el apartado 8, dedicado a la madera como material fundamental en la construcción y mantenimiento de cualquier tipo de embarcación.

⁵⁴ Libro I, fol. 9r, col. a: *Deu-me en Jacme Argentone/ per la sua part dell ersquifat/ et per sabaters..... 7 s. 6 d.*

⁵⁵ Libro I fol. 11r, col. b.

⁵⁶ Libro I, fol. 36v, col. a. once carpinteros de ribera.

⁵⁷ Libro I, fol. 38v, col. a. tres calafates.

⁵⁸ Libro I, fol. 40v, col. a. –*notxer* (nauchel).

que era el oficial que ordenaba cómo debía ir todo organizado y estibado en la nave y cómo cada uno debía ir en el lugar que le correspondía, incluidos los demás miembros de la tripulación.

8. La madera, que mantiene la estructura de la nave

Los mercaderes cuyos libros mercantiles analizamos no siempre explicitaban en sus asentamientos a qué piezas de madera estaban haciendo referencia, a veces, utilizaban el genérico «fusts». Pero, en otras ocasiones sí daban cuenta claramente de las piezas que llevaban a bordo, así, lo hacía Jaume Tarascó en su primer libro (1334-1338). Asentó diversas piezas de madera, así como, el flete que cobró por ellas, por ejemplo: «Ítem, ... per XXVIII tirans»⁵⁹ (cobró de flete 15 libras y 8 sueldos). Asentó, asimismo, «Ítem, ... per XXII doblers»⁶⁰.

El primer registro contable del escribano Jaume Tarascó dará cuenta de otras piezas de madera que viajaban a bordo de las embarcaciones por el Mediterráneo, piezas todas ellas que nos brindarán una imagen interesante de la utilización de este material, tanto en la construcción de la estructura del buque, es decir, de la superficie que permanecerá bajo el agua, como de la parte que irá fuera del agua a merced del sol y de los golpes de mar. Estas piezas, que durante una navegación tranquila no están en contacto permanente con el agua de mar, pero sí con el sol o el agua de la lluvia, podríamos calificarlas como piezas, por así decirlo, de menor peso en la estructura del buque –si bien muy necesarias, por ejemplo, para identificar las naves. Asentará, de esta manera, el escribano de la nave, las piezas y su peso: «... I^a mola de costurs a l'estandart» (30 libras); «Ítem, ... I cap de colones que/ fiu venir a nau» (6 cargas⁶¹ 10 libras); «Ítem, ... I

⁵⁹ El *tirant* era una viga, en este caso, parece que las vigas que iban a bordo no eran para la nave, a no ser que se presentase una urgencia o peligro para la navegación. Jaume Tarascó asentó, además de las vigas, otras piezas de madera –muebles– que pertenecían a dos mercaderes mallorquines, Pere Balot y Pere de Quart, y que estos transportaban, *.XIII. erquibanchs* por los que pagaban de flete 1 libra y 8 sueldos, así como «L. / lits» por los que pagaban 5 libras de flete. Libro II, fol. 7r.

⁶⁰ Las *doblers*, *dobler* o *doblero* era una pieza de madera de unas dimensiones concretas, que variaba en función de los diversos tipos que recibían esta denominación. Estas piezas pertenecían a otro mercader isleño, *Ffran de Malorque* y pagaba por las piezas de madera 5 libras de flete. Libro II, fol. 7r.

⁶¹ La carga era una medida de peso que tenía diferentes valores, normalmente el valor lo determinaba el mercado más cercano. Cada mercado tenía un área o zona de influencia en la que se utilizaban sus medidas –de longitud, altura y anchura– y también los pesos que quedaban sometidos a estas áreas de influencia de los mercados y ferias; estos valores se modificaban cuando se llegaba al límite geográfico de otro mercado, que

cap de colones que/ fiu venir a nau» (5 cargas 85 libras); «Ítem, ... I^a molla de colador/ que fiu venir a nau...» (2 cargas 30 libras); «Ítem, que fiu venir I^a mola de/ colador que pesa...» (2 cargas 40 libras); «Ítem, .. II moles d'en gipadort⁶² all'abre...» 3 cargas 75 libras⁶³. También registró en la cuenta abierta a Pere Rafart las diversas piezas de madera que compró y su precio, y así lo recogerá en su contabilidad, «Compram d'en Pere Rafart III futs omps d'en con-[tres] a raó/ de X diners per pesa ...» 3 sueldos 4 dineros; «Ítem, ... II futs de pi/ a raó de X diners...» 1 sueldo 8 dineros; «Ítem, ... II futs en contres pagel a raó de X diners...» 1 sueldo 8 dineros; «Ítem, ... VI futs de pi/ an contres a raó de X diners...» 5 sueldos; «Ítem, ... I fust d'on/ per aspers VI sous X[III] diners...» 6 sueldos 10 dineros;⁶⁴ y asentó, asimismo, en el libro la madera que traían en la nave y su precio, así, «Portem de la fusta a vanir ells argens/ les traveser e les pertxes e són/ XII futs...» 12 dineros⁶⁵.

En la cuenta abierta al mercader Roig registrará las maderas que éste tenía que restituir al común de la nave, «... En Rog de que-ns hes tengut de portar doblers a raó de / VII diners e tornar-les en les pilles matexes con se-n sian servits ...» 16 sueldos⁶⁶, y en esta misma cuenta anotó las maderas que el común de la nave recibía de diversos mercaderes, así, «... XII doble-/res ... e comensam /los a metre de sots la nau»; «Ítem, ...I^a doblera coste de port ...» 2 dineros; «Ítem, ... VIII doblers a raó/ de III diners...» 2 sueldos⁶⁷ y el común de la embarcación recibirá, también, «... XII doblers; Ítem, ... II doblere ... III rayes»⁶⁸.

fijaba otros valores para las unidades ponderales, de longitud, altura y anchura en la que marcaba su influencia. Así, en el caso que nos ocupa, cada uno de los múltiples mercados mediterráneos y/o sus ámbitos de influencia en los que el comerciante o el común de la nave adquiriese las mercancías será el que marque el valor de las medidas y pesos y su equivalencia con las medidas y pesos en su caso del mercado barcelonés o de otra población del área catalana, valenciana y mallorquina.

⁶² El "gipadort" es un término que no he encontrado documentado en ningún diccionario o glosario. Pero, si analizamos la raíz del término, éste puede derivar del verbo *guipar*, es decir, ver de lejos o divisar. Por tanto, el "gipadort" podía ser en realidad la gavia que servía como punto de observación al marinero encargado de la vigilancia. Pero, aunque la etimología nos lleve en esta dirección, no se puede descartar que se tratase de alguna pieza que se colocaba en los masteleros o palos de una embarcación, en especial, en el mastelero o palo mayor; el mastelero o mástil de gavia era el que iba sobre el palo mayor y servía para sostener la verga y la vela de gavia.

⁶³ Libro II, fol. 108v, col. b

⁶⁴ Libro II, fol. 110v, col. a.

⁶⁵ Libro II, fol. 110v, col. b.

⁶⁶ Libro II, fol. 111r.

⁶⁷ Libro II, fol. 112r, col. a.

⁶⁸ Libro II, fol. 112r, col. b.

Jaume Tarascó en su segundo registro contable (1340-1348) anotará, asimismo, diversas piezas de madera, así lo recogía este asentamiento, «Ítem, ... per la fusta de [lancravar o la-n cravar]...» 2 libras, 10 sueldos. Anotará también en su registro el pago del flete de uno de los elementos más importantes para cualquier nave, «d'aquest viatge amb una pessa d'entena que vanen en València ...» 95 libras. 14 sueldos⁶⁹ y registró otras piezas importantes, las delgadas tablas que servían para cubrir distintas partes de la embarcación, «Ítem, agem nòlit per III dotsernes de late...» 3 sueldos⁷⁰.

9. Las armas que hay que tener a bordo para estar preparado ante cualquier ataque

Pienso que, sin duda alguna, debemos contar entre los gastos necesarios que debe hacer una nave, el buen mantenimiento de los armas, corazas, escudos, etc., de un buen número de las personas que iban a bordo y debían defenderla en caso de ataque, así, anotaba Bernat Tarascó... los gastos por la reparación y puesta a punto de las corazas de un miembro de la familia Fivaller [Bernat], una familia que participa en el comercio mediterráneo y en la pañería; anotó que costó la puesta a punto de las corazas... 2 sueldos 6 dineros⁷¹.

También deben reparar un yelmo: «Té lo fabridor qui està/ en l'obredor d'en Vilafranca,/ I capell de fera, ert done-li de fabricar...» 2 sueldos 6 dineros⁷², y poner a punto algunas de las protecciones de cuero⁷³ o una espada que compra Bernat Tarascó que le costó, con el gasto del corredor... 31 sueldos 6 dineros⁷⁴. Registró, también, los pagos a los coraceros que repararán las corazas que iban a bordo y que servirían para repeler a los agresores en caso de algún ataque⁷⁵.

El libro de Jaume Tarascó permitirá, en uno de sus asentamientos, apreciar el paramento o parte de él de un mercader para poder defenderse en caso de ataque. Así, registró en su libro: «Té I^a ballesta

⁶⁹ Libro II, fol. 8v. *Verga que sosté la vela llatina*. La *entena* era donde iba sujeta la vela latina. Així com són timons o timoneres o entenes o veles, G. Colon (ed.), *Llibre del Consolat de Mar*. Diplomataris y estudi jurídic de A. García Sanz, Fundació Salvador Vives Casajoana, Barcelona, 1981-1987, 4 vols., (el vol. 3 está formado por dos libros, 3/1 y 3/2), capítulo 65.

⁷⁰ [Libre] de nòlits comensat l'any de Nostre Senyor mil .CCC[....]. Libro II, fol. 4v.

⁷¹ Libro I, fol. 12v, col. a.

⁷² Libro I, fol. 13r, col. a. -yelmo-.

⁷³ Libro I, fol. 13r, col. a.

⁷⁴ Libro I, fol. 26r, col. a.

⁷⁵ Libro I, fol. 47r, col. b

miga, e I^a cuirasa, e I^a mànegas, e I elm ab estoqt./ e I^a mase e I parell de guans de laune e I^a guorgera, e I^a guitare e I arch/ de leque e I basinet, I farse/ d'armar e I^a camisa»⁷⁶. En el segundo registro Jaume daba cuenta de otras armas que los mercaderes llevaban a bordo, así asentó en la cuenta del mercader Nogareda⁷⁷ «VI pavesos, XII [lances]/, y asentará, asimismo, las cantidades que le debe la nave por los préstamos realizados a un latino –es decir, un mercader del mediterráneo oriental por «I pavés...» 4 sueldos⁷⁸, así como al mercader Janer por «I^a espahé [accér]»⁷⁹.

Los libros de Johan Benet y los de la Compañía Mitjavila no aportan novedades en cuanto a los materiales que iban a bordo de las diversas embarcaciones, a excepción de la compra de «... .CC. viratons, que s'emportà al viatge... 5 libras 19 sueldos 6 dineros»⁸⁰.

10. Las anclas, que facilitan el fondeo o el atraque

Bernat Tarascó registró la compra de las anclas para la embarcación y pagó por ellas 21 libras⁸¹. En ocasiones, si llevaban piezas de repuesto y si una nave las necesitaba aprovechaban para vendérselas a un buen precio. Parece ser que la ocasión se presentó y Bernat Tarascó la asentó en su libro, dándonos la oportunidad de apreciar la disparidad de criterios de diversos miembros de la tripulación sobre la conveniencia de la venta de los timones; así la discrepancia se produjo, por un lado, entre el patrón de la nave y Berenguer Just –porcionero, que en otras singladuras había ejercido de patrón y, por otro, con el propio Tarascó como escribano, por la venta de los timones que pertenecían al común de la coca y que vendieron por 8 libras. En este mismo asentamiento, Tarascó da cuenta del intento de venta de un palo, el mercader tampoco deseaba vender el palo –*arbre*. Es plausible que desease conservar tanto los timones como el palo, porque eran piezas fundamentales de la embarcación y además pertenecían al común⁸².

⁷⁶ Libro II, 21v.

⁷⁷ Libro III, fol. 27r, col. b.

⁷⁸ Libro III, fol. 29bis, col. b.

⁷⁹ Libro III, fol. 42r, col. a.

⁸⁰ V. Hurtado Cuevas, *Un llibre de la Companyia Mitjavila (1334-1342)*, 2 vols. Barcelona, Universidad de Barcelona, 1985, vol. II, fol. 156v. Véase *Llibre de deutes, trameses i rebudes de Jaume Mitjavila i Companyia, 1345-1370: edició, estudi comptable i econòmic*, Csic., Barcelona, 2005.

⁸¹ Libro I, fol. 50r, col. a.

⁸² Libro I, fol. 83r, col. a.

11. A modo de conclusión

La primera idea, a modo de conclusión, es la relativa sorpresa provocada por la gran variedad de materiales registrados en los libros de contabilidad mercantil que tienen que ver con la construcción, botadura, reparaciones, mantenimientos y constante cuidado de las naves dedicadas al comercio. Aunque era natural y fácilmente comprensible porque era uno de los elementos más importantes del que disponían para mantener sus negocios y su propia vida y la de sus familiares embarcados. El mantener las naves en el mejor estado de navegabilidad no solo facilitará los negocios, sino que garantizará la vuelta al lado de la familia.

Al examinar con detenimiento los muchos materiales asentados en los libros de cuentas de los mercaderes mencionados se debe tener muy presente que siempre surgen dudas razonables sobre si algunos de estos materiales registrados -y, sirva a modo de ejemplo la compra de «1ª libra de candelas» (de velas), o la compra de cantidades, a veces no muy importantes, de hilo- se utilizaban a bordo o formaban parte, junto con otros materiales, de alguna de las pequeñas comandas contratadas entre algunos de los muchos mercaderes que comparecen en los libros examinados y algún familiar, vecino o conocido o de las muchísimas mujeres del barrio de la Ribera que contrataban pequeñas comandas con estos mercaderes, en muchas ocasiones por la relación de confianza que tenían con Francesca, la mujer de Bernat de Tarascó, y que serían mercancías que utilizarían para funciones y finalidades muy diversas, entre ellas en el caso del hilo, de las cuerdas finas, de las redes finas para embalar y estibar algunas mercancías.

Sorprende que dada la cantidad significativa de los diversos tipos de maderas asentadas en los registros contables de los mercaderes Tarascó, Benet, Mitjavilla, no aparezcan registradas cantidades importantes de estoperoles («esstoparolls»)⁸³.

En una cuenta registrada al mercader Guillem Serra, Jaume Tarascó le compró: «Prasem d'en Guillem Sera, dimecres/ a XXVIII de

⁸³ Libro III, fol. 21v, col. b. Recibían la denominación de estoperoles (*esstoparolls*) o los clavos cortos de cabeza gruesa que servían para clavar las planchas de las embarcaciones, o las latas o piezas de madera delgadas que reforzaban su la estructura o la mecha hecha de filástica hilos gruesos y retorcidos con los que se formaban los cabos, las jarcias y todas las cuerdas usadas por los marinos. Si se trataba de los clavos se registraban por centenares, millares, etc., si se trataba de la filástica se contaba por balas. En los asentamientos de este folio del libro de Jaume Tarascó y en algunos posteriores se trataba de clavos. Un poco más adelante, en otra partida, el mercader daba cuenta de una pérdida importante, viajaba -1347- en un laúd: *llaiüt*, que en una de las travesías se quemó, parece que accidentalmente. Libro III, fol. 33v, col. a.

juny esstoparolls a raó/ de VIII sueldos VI dineros... 1000; Ítem, na pris dijous a XXIII/ de juny esstoparolls a raó de VIII sueldos. ...700; Ítem, na pris del matex ...» 1000⁸⁴.

La sorpresa ante la poca presencia en los asentamientos de clavos también serviría para otros objetos metálicos que ayudarían a enganchar a aquellas partes de la nave en las que se necesitase diversos elementos: ganchos, arandelas, etc.; solamente, en una ocasión registró Jaume Tarascó en su segundo Manual contable (1340-1348), otros objetos y utensilios, tales como: «Ítem, vanem III rampoquolls⁸⁵ ab cadenes...» 21 tarines 1 grano.

La sorpresa anterior se convierte ahora en pregunta: ¿por qué no aparecen en cantidades destacables algunos de estos materiales que sabemos que eran de uso normal y cotidiano en muchas de las embarcaciones? Una hipótesis sería que se anotaban en los diversos cuadernos de gastos, que luego no fueron pasados a los registros contables; otra, también muy plausible, sería que apareciesen contabilizados en partidas que aparecen registradas con expresión frecuente «una sort», es decir, un conjunto de objetos variados y diversos del que solo se contabiliza el precio de compra o venta. Pero, no deseamos concluir, sin formular una pregunta más ¿por qué no aparecen asentadas partidas de remos? El remo era un elemento casi indispensable en muchos de los distintos tipos de embarcaciones – sobre todo para aquellas que emprendían sus viajes redondos por el Mediterráneo, pero, también, en otras zonas, para algunas de las embarcaciones utilizadas en la navegación de cabotaje. Ni en los libros de los Tarascó ni en los de la Compañía Mitjavila ni en los del mercader Johan Benet aparecerán registrados remos, la única excepción la encontramos en el libro de la mercadera y empresaria Caterina Lull Çabastida: en su libro Maestro se registró en una cuenta de pérdidas el coste, junto al de otros ítems, de 12 remos⁸⁶.

Como se podrá apreciar por las notas que remiten a todos los libros examinados, en la mayoría de ellos las referencias a los materiales relativos a la navegabilidad eran muy dispares, tanto cuantitativa como cualitativamente; pero siempre aparecían registradas las compras de materiales o pagos a algunos de los profesionales especializados que viajaban a bordo, hecho que reflejaba la preocupación de los patrones y de los marinos por mantener la nave en buen estado. Elementos diversos serán asentados en los libros mercantiles de estos mercaderes

⁸⁴ Libro III, fol. 21r, col. b.

⁸⁵ Definido en el diccionario Alcover-Moll, *Catvalbal* como un gancho fijado a un mango para sujetar diversos objetos.

⁸⁶ G.T. Colesanti, *Una mujer de negocios catalana...*, cit., folio [carta] 10, p. 261.

barceloneses: velas, timones, pez, clavos, madera, diversas clases de cordajes, es decir, los aparejos y cabos de los diversos tipos de embarcaciones; todos los mencionados y otros objetos y utensilios les servían a mercaderes, comerciantes, marineros, marinos y otras gentes de mar para, de alguna manera, garantizar la buena marcha de sus negocios comerciales –y como ya indicábamos al principio de este texto– y sobre todo para asegurar un pronto regreso a su ciudad, con sus familias, vecinos, amigos, conocidos del barrio mercantil barcelonés, por excelencia –el de la Ribera, barrio en el que nacieron una parte de los mercaderes, comerciantes y hombres de mar que aquí se mencionan, y también algunas de sus madres, esposas e hijas que intervienen, en tierra, en un número significativo, cualitativamente, de operaciones comerciales, y barrio en el que morirán aquellos que tengan la fortuna de tornar, de las no tan ocasionales, sino peligrosas singladuras no solo mediterráneas, sino atlánticas y hacia el Norte de Francia y Flandes.