



Roda da Fortuna

Revista Eletrônica sobre Antiguidade e Medieval
 Electronic Journal about Antiquity and Middle Ages
 Actas del II Congreso Internacional de Jóvenes Medievalistas Ciudad de Cáceres
La Guerra en la Edad Media: fuentes y metodología, nuevas perspectivas, difusión y sociedad actual

Alberto Reche Ontillera¹

La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas. Un ejemplo catalán del siglo XIV

Naval warfare and the fleet management professionals. A Catalan example of the XIV Century

Resumen:

Toda campaña militar implica una logística importante y la suma de unos conocimientos acumulados. Si esto es cierto para las campañas terrestres, es aún más cierto para el ámbito marítimo. La gestión de las flotas y de sus preparativos lleva consigo una miríada de problemas de complicada solución que van desde la elección y el acondicionamiento de las naves hasta la planificación adecuada de las rutas de viaje, pasando por el enrolamiento de las tripulaciones o las formas de financiación. Como se puede ver todo esto supone una tarea, como poco, laboriosa, que había de recaer en técnicos especializados. Precisamente sobre este grupo de especialistas recaerá nuestra atención. Sobre sus actuaciones pero también sobre su imbricación en los entramados administrativos de la Corona gracias a su labor como facilitadores y coordinadores de las expediciones marítimas.

Palabras-clave:

Gestión de flotas; Mediterráneo; oficiales reales; guerra naval.

Abstract:

Any military campaign involves important logistics and implies the overall of an accumulated knowledge. The fleet management and its preparatives carry several complicated issues such as ships conditioning, crew enlisting, fleet financing or travel routes selection. These were complex tasks, which must be performed by specialized technicians. This work will be focused on this group of specialists; about not only on their actions but also on their integration into the Crown administrative frameworks through their role as facilitators and coordinators of maritime expeditions.

Keywords:

Fleet management; Mediterranean Sea; Royal officers; naval warfare.

¹ Miembro del Institut d'Estudis Medievals de la Universidad Autònoma de Barcelona.

Reche Ontillera, Alberto.
La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas.
Un ejemplo catalán del siglo XIV
www.revistarodadafortuna.com

Se ha dicho alguna vez que las galeras de guerra eran los *Tyrannosaurus Rex* de la época, por su voraz capacidad para aspirar y consumir recursos más allá de lo que su entorno inmediato podía sostener (Guilmartin, 2004: 237-239). Ciertamente es que la metáfora se construyó teniendo en mente las galeras de época moderna pero creo que es plenamente aplicable a las naves medievales, especialmente a las destinadas a campañas militares en toda regla. Si pensamos en las dificultades organizativas que plantean los ejércitos terrestres bajomedievales nos podremos empezar a hacer una idea del caos logístico que suponía, ya desde finales del siglo XIII, pero especialmente a partir del siglo XIV, organizar grandes expediciones navales. ¿De qué órdenes de magnitud estamos hablando? ¿Hasta qué punto era complejo organizar flotas? ¿Cuántas variables entraban en juego? ¿Quién se encargaba de ello? Son preguntas que intentaremos plantear en las siguientes páginas y que nos han de llevar a valorar en su justa medida las esferas de los conocimientos técnicos en el mundo bajomedieval y su implicación en los espacios de poder.

Creo que la mejor manera de empezar el tema es con un ejemplo práctico, ni que sea esbozándolo muy rápidamente, para hacernos una idea del contexto en el que nos movemos. Observemos por ejemplo la campaña del Bósforo, que culminó en febrero de 1352 con el enfrentamiento en aguas del Imperio Bizantino de un total de 120 galeras aragonesas, genovesas, venecianas y bizantinas, en una jornada que ha sido calificada como la batalla más famosa y sangrienta de aquel siglo repleto de cruentos enfrentamientos: la batalla de Constantinopla (Capmany, 1961-1963: 101). La línea de acontecimientos que desencadenó el conflicto se ha explicado ya (Balard, 1970; Costa y Paretas, 1974; Cabezuelo Pliego, 2006; Reche, 2009) y los principales documentos han sido editados (Sans y Barutell, 1851), así que no hace falta incidir aquí más que en sus aspectos generales. A finales de 1350 Venecia mueve ficha para implicar al rey de Aragón en su lucha contra Génova. Tras algunas semanas de negociaciones se pacta una coalición entre ambos para atacar los intereses genoveses, especialmente en el Mediterráneo oriental, que llevará a las galeras catalanas, valencianas y mallorquinas a cruzar de punta a punta el Mediterráneo. Tan de punta a punta que la batalla contra la escuadra genovesa se desarrollará a las puertas de Constantinopla.

Pues bien, para esta expedición se proyectó preparar en los distintos puertos de la Corona de Aragón un total de treinta galeras. Para dos de cada tres galeras Venecia entregaba la suma de 1.000 florines mensuales, requisito impuesto por la Corona para su participación en la coalición. Es decir, 20.000 florines al mes mientras durara la expedición; el equivalente a 11.000 libras al mes, cantidad nada despreciable y que nos indica el nivel de recursos necesarios para armar una expedición así y que, para entenderla, podemos compararla con las 4.500 libras por las que se vendió, por ejemplo, el castillo de La Roca del Rosselló en 1364.

Reche Ontillera, Alberto.
La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas.
Un ejemplo catalán del siglo XIV
www.revistarodadafortuna.com

Preparar treinta galeras en apenas unos meses supuso ciertos quebraderos de cabeza importantes ya desde el inicio. Algunas galeras se construyeron de cero, mientras que otras se arreglaron, se compraron o se negoció su uso con compañías de particulares, y ya sólo esta constelación de soluciones prácticas al problema de la formación de la flota nos habla por sí misma de la diversidad de formas que, ya en la época, podían darse. Sea como sea, el armar una galera era un proceso caro, fuera cual fuera la forma que finalmente se escogiera para ello.

Gracias a la abundante documentación de los distintos archivos medievales de Barcelona, podemos arrojar algo de luz a los costes, métodos y problemáticas que se encontraban los armadores de galeras durante la segunda mitad del siglo XIV. En este sentido los libros de cuentas de armamentos o reparaciones que han llegado hasta nosotros, algunos de los cuales han sido ya editados en las últimas décadas, son una fuente primordial para enfocar el asunto (Casas Homs, 1974; Udina, 1980; García i Sanz y Coll i Julià, 1994), de la misma manera que el estudio global de las fuentes ha comenzado a dar excelentes resultados a la hora de plantearse los métodos constructivos de las naves medievales (Riera i Melis, 1980; Pujol Hamelink, 2012) o el análisis de las campañas militares (Orsi Lázaro, 2008).

De entre estos libros de cuentas, destaca el editado por Casas Homs sobre la reparación en 1390 de la galera *Victòria* (Casas Homs, 1974), una de las tres galeras de escolta que el rey de Aragón había prometido a Clemente VII y cuyas reparaciones se realizaron durante diez semanas, del 14 de marzo al 16 de mayo. Y lo que es más importante, se detallaron minuciosamente. Por ello, aun con las precauciones que debemos tener a la hora de comparar datos procedentes de épocas distintas, la reparación de *La Victòria* nos ayuda a fijar el tipo y cantidad de gastos a tener en cuenta a la hora de enfocar el armamento y reparación de una galera como las que viajaron al Bósforo.

Así, si analizamos los datos presentados en el libro de cuentas conservado, para aquella reparación se invirtieron algo más de 1.400 libras entre materiales y sueldos de los distintos trabajadores. Durante las diez semanas de trabajo intervinieron 291 personas. Por ejemplo 38 *mestres d'aixa*, 41 maestros carpinteros, 32 maestros calafates (17 de ellos musulmanes que se desplazaron expresamente de Tortosa a Barcelona para trabajar en la galera), 4 maestros de remos y un total de 37 aprendices de las distintas profesiones. Eso sin entrar en peones, estibadores, gente que serraba los tablones, los armeros y herreros que prepararon las armas y las herramientas y otros trabajadores de muy diversa índole.

Como vemos, grandes números en los que una buena parte (400 de las 1.400 libras) se destinaba a la compra de *forment* y de bizcocho y que cabría complementar, aún más, con gastos extra en alimentación que no aparecen consignados en este libro de cuentas y que se darían durante las distintas escalas del viaje. A ello habría

que sumarle los sueldos de la tripulación, así como el trabajo mismo de enrolarla. Una tarea no siempre fácil y que en sí misma generaba grandes complicaciones y para la cual, de nuevo, contamos con fuentes directas, gracias a los libros de acordamiento, que nos hacen ver lo terriblemente complejo de la gestión del enrolamiento de las tripulaciones (Casas Homs, 1972).

La gestión de los alimentos era uno de los temas calientes de la preparación de las flotas. Bizcocho, *forment*, carne salada, algún tipo de legumbres, quesos y ajos formaban el grueso de la alimentación, que debía planificarse y distribuirse de manera regulada entre los distintos elementos de la flota. Las grandes barricas de agua (mejor que el vino, desaconsejado especialmente en expediciones de combate) también eran fundamentales, así como el vinagre para conservarla (Aznar Vallejo, 2009: 173). Las dificultades logísticas de la obtención y reparto del bizcocho y la *panàtica*, por no hablar del agua potable, generaban también una complejidad evidente (Orsi Lázaro, 2008: 954-955).

Volviendo a las 30 galeras previstas – que al final fueron únicamente 24 - para la expedición al Bósforo ¿de qué cantidad de hombres a reclutar, preparar y alimentar estamos hablando? Contamos con algunas informaciones para el propio 1351 que nos permiten echar números, relativas a los otros implicados en la guerra. Para las galeras de Génova, unas sesenta, contamos con los datos aportados en una carta dirigida al gobernador de Mallorca. En ella se nos indica que veinte de estas galeras iban muy bien armadas, mientras que el resto iban *armades a CXX hòmens de rem e XXX balesters per galea*.² Es decir, que la norma eran unos 150 hombres, sin contar oficialidad, por galera, contando que un tercio de la flota genovesa iba mejor armada. El resultado, fácilmente unos 10.000 hombres.

Las veinticuatro galeras del Ceremonioso iban si cabe aún más cargadas de tripulación. Un mandato real del 15 de enero de 1351 nos informa de la orden de que cada galera contara con 180 remeros, más 30 ballesteros, una cifra que en agosto de ese mismo año se amplió a 40 (García i Sanz, 1977: 281). Con todo, esto parece más un deseo expresado en voz alta que una realidad, ya que documentos de ese mismo año nos presentan galeras armadas con 139 remeros, como es el caso de la *Santa Caterina*, o con 150, como la *Santa Eulàlia* (García i Sanz, Coll i Julià, 1994: 140). Sea como sea, entre remeros, ballesteros y oficiales estaríamos en una cifra cercana a los 180 o 190 hombres por galera. Es decir, unos 5.400 o 5.700 hombres, reunidos en los distintos puertos de la Corona tres años después de la Peste Negra. Es decir, reunidos en unas condiciones que distan mucho de ser las óptimas, como nos recuerda en varias ocasiones la documentación cuando alude a la falta de especialistas para llevar a cabo los armamentos (Sans y Barutell, 1851: doc. V, 293) o

² Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería, Registro 1396 (en adelante ACA, Canc. Reg.), fols. 104r-105r.

Reche Ontillera, Alberto.
 La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas.
 Un ejemplo catalán del siglo XIV
www.revistarodadafortuna.com

a la imposibilidad de reclutar a los hombres suficientes (García i Sanz y Coll i Julià, 1994: 328).

Los números que hemos ido presentando nos permiten plantear la magnitud del problema. Grandes cantidades de dinero y recursos destinados a la preparación y gestión de las armadas, con un elevado grado de complejidad en diferentes frentes. ¿Quién se encargaba de coordinar el reclutamiento de marineros? ¿De coordinar la compra y reparto de las grandes cantidades de alimentos y materiales? ¿De seleccionar las maderas necesarias para las reparaciones? ¿De fijar las rutas de navegación? ¿De coordinarse con la escuadra veneciana? ¿De anotar y gestionar, una vez en marcha, los gastos de la flota y el reparto del botín? Es evidente que es una labor especializada, un conocimiento técnico que vale su peso en oro, literalmente.

Ésta es, en líneas generales, una de las constantes de las monarquías bajomedievales. La creciente complejidad administrativa lleva, a todos los niveles, a delegar cada vez más responsabilidades en aquellos que cuentan con el conocimiento técnico y los recursos, sea cual sea el ámbito. Desde el jurista al médico, pasando por aquél capaz de reclutar compañías de infantes o por el hombre de mar experto en la navegación y en los tejemanajes del mundo náutico, el rey se ve en la necesidad de apoyarse en ellos para el desarrollo cotidiano. La mayor parte de las veces contratando sus servicios, pero también atrayéndolos al mundo de la oficialidad regia o, incluso, hasta absorbiéndolos en el consejo real y obteniendo un puesto entre aquellos que aconsejan al monarca.

Así, el servicio técnico llegó a convertirse en el XIV en una forma de promoción social y de oportunidades, no sólo de cara a la Corona sino también dentro del tejido urbano y sus grupos dirigentes, que a la larga permeabilizaran en su interior a estos sectores procedentes la mayor parte de las veces del mundo urbano, pero incapaces de integrarse por sí mismos en las redes de poder ciudadano. En este sentido, estudiar el papel de estos técnicos al servicio de la Corona y la evolución que en su estatus conlleva el cumplimiento de sus obligaciones es una buena manera de aproximarse a las múltiples oportunidades que se abren vital y profesionalmente gracias a la proximidad a los intereses del monarca. Por ello propongo, en las páginas que quedan, esbozar un caso práctico vinculado a la gestión de las armadas reales que sirva de ejemplo a los argumentos aquí presentados y muestre un ejemplo de trayectoria vital, seguramente no infrecuente en la época entre los sectores técnicos.

Guillem Morey es un buen ejemplo de estos hombres de mar y de su implicación en los intereses navales de Pedro el Ceremonioso en los años centrales del siglo XIV (Reche, 2011; Reche, 2013). Procedente de Sitges, hijo del *batlle* de Galceran de Ribes, llega a la ciudad de Barcelona en la década de 1330, cuando lo vemos contraer matrimonio con la hija de Berenguer sa Roca y establecerse con ella

en el hospicio que la joven aporta como dote.³ En los siguientes años, encontramos pocas referencias a sus actividades, siempre vinculadas a la actividad marítima, en un proceso que le lleva desde la pequeña inversión en compañías comerciales hasta patronear embarcaciones de distintos tamaños. La situación cambiará radicalmente en 1351, cuando las referencias documentales se intensifiquen con motivo de su vinculación a los intereses marítimos de la Corona.

El salto a escena de Guillem Morey viene dado, precisamente, por su participación en la campaña del Bósforo. Será uno de los dos técnicos que el rey imponga como asesores a Ponç de Santa Pau, almirante de la expedición. Guillem, junto a Francesc de Finestres, será el encargado de asesorar a almirante y vicealmirantes durante el viaje, así como el encargado de gestionar el botín y su reparto. Son esclarecedoras las líneas que el propio rey les dedica a ambos en su *Crònica: ciutadans de Barcelona e los pus destres que nós haviem en tota nostra senyoria en lo fet de mar* (Pere el Cerimoniós, 1984: 172). En algunos documentos, incluso, el rey indica que pueden disponer por ellos mismos de la cantidad del botín que crean necesaria para pagar barcas, correos y espías.⁴

Tras la batalla del Bósforo, en la que murió el almirante Ponç de Santa Pau, (Reche, 2013b) asumirá junto a Francesc de Finestres y el vicealmirante de Cataluña, Bonanat Descoll, la tarea de dirigir a casa a las naves supervivientes. Con el retorno y la subsiguiente entrevista con el rey vemos multiplicarse sus apariciones, la mayor parte de las veces relacionadas con su perfil profesional. Es decir, siempre vinculadas a la gestión de las flotas de la Corona y a las distintas campañas militares que se proyectarán sobre el ámbito mediterráneo en los siguientes años.

Así, entre 1353 y 1355 lo vemos actuar en las dos campañas en Cerdeña, tanto en la capitaneada por Bernat II de Cabrera como en la dirigida personalmente por el monarca. En ellas desplegará distintas tareas que son una buena muestra de la flexibilidad del servicio a la Corona, que puede adoptar distintas formas según el momento y las necesidades. Lo encontraremos por ejemplo junto a Francesc de Bellcastell como embajador ante el juez de Arborea (Chirra, 2003: Doc. 9), armando una galera por su cuenta y riesgo⁵ o siendo el procurador de los clavaros de la armada, encargándose del día a día de los movimientos del dinero (Hurtado, 2007: 299-ss). Paralelamente, en estos años lo vemos formar parte del consejo real, una muestra del papel cada vez más importante que va adoptando dentro de la toma de decisiones organizativas de la Corona.

En 1356 proliferan sus actuaciones en el ámbito de la armada. Será el encargado de gestionar los tres episodios relacionados con el mundo marítimo más

³ Archivo de la Catedral de Barcelona (en adelante ACB), Pergaminos, 1-7-1435. (1336, agosto, 1. [Barcelona])

⁴ ACA, Canc. Reg. 1396, fols. 166v-167r. (1351, septiembre, 18. [Barcelona])

⁵ ACA, Canc. Reg. 1397, fols. 175v-176r. (1352, diciembre, 22. [Valencia])

Reche Ontillera, Alberto.

La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas.

Un ejemplo catalán del siglo XIV

www.revistarodadafortuna.com

importantes de ese año. Así, tendrá un papel fundamental en las dos decisiones estratégicas en el ámbito marítimo que Pedro el Ceremonioso pone en marcha durante el mes de febrero: será el encargado, junto al vicealmirante de Cataluña, Bonanat Descoll, de gestionar el armamento de las galeras en corso en Cataluña (Capmany, 1961-1963: doc. 171), y junto al Batlle General de Catalunya, Francesc Sacosta, de hacer cumplir las inhibiciones a la navegación comercial (Palou i Miquel, 1999). Como se puede ver, dos decisiones que configuran las directrices básicas de la política del Ceremonioso respecto al enfrentamiento con Génova: derivar la lucha a un conflicto de baja intensidad en múltiples focos (evitando los costes de una gran armada) y proteger el tráfico comercial del corso enemigo, una decisión surgida bien posiblemente del consejo real.

El tercer episodio significativo en el que se verá envuelto Guillem Morey en 1356 no es otro que haber sido el encargado, de nuevo junto a Bonanat Descoll, del armamento de las galeras capitaneadas por Francesc de Perellós, famosas por haber perpetrado el *casus belli* de la Guerra de los Dos Pedros. De ellos dependió que todo funcionara perfectamente durante el armamento de éstas galeras, que iban a enviarse en ayuda de los intereses del rey de Francia en la Guerra de los Cien Años; desde supervisar la compra de los remos⁶ hasta gestionar el dinero del armamento que llegaba a través de Aviñón⁷.

Como vemos, a lo largo de la primera mitad de 1356 Guillem Morey se encontraba ya perfectamente encajado en el esquema de las decisiones marítimas de la Corona. Ya fuera como miembro del consejo real, como gestor de los armamentos reales o como responsable de la vigilancia del tráfico comercial, faceta de la que conservamos, por ejemplo, sus gestiones en el invierno de 1357 (de Maubert, 1980). Su ascenso profesional definitivo, pero también vital, llegará en octubre de ese mismo año, en el contexto de la recién arrancada guerra con Castilla: el 14 de octubre de 1356 Guillem Morey será nombrado vicealmirante de Cataluña en sustitución de Bonanat Descoll, en el inicio de las hostilidades de la Guerra de los Dos Pedros, y lo será hasta su muerte en el otoño de 1364.

No es este el momento para diseccionar la actuación de Guillem Morey como vicealmirante de Cataluña, (se ha hecho ya en Reche, 2009) aunque conviene hacer un repaso de sus años en el cargo. La documentación de estos años nos lo presenta – casi – siempre inmerso en asuntos relacionados con el ámbito marítimo al servicio del monarca. Ya sea participando en distintas embajadas a lo largo del Mediterráneo, bien en Sicilia, en Nápoles o en Aviñón, ante los jueces de Arborea o ante Abu-Inan, el sultán marinida de Marruecos; ya sea gestionando el armamento de naves en servicio de la Corona, como las que llevaron a Álvaro Pérez de Guzmán en 1357 al

⁶ ACA, Canc. Reg. 1153, fol. 130r. (1356, mayo, 26.[Perpiñán])

⁷ ACA, Canc. Reg. 1153, fol. 49r. (1356, mayo, 28. [Perpiñán])

Reche Ontillera, Alberto.
La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas.
Un ejemplo catalán del siglo XIV
www.revistarodadafortuna.com

estrecho de Gibraltar; o bien supervisando el reparto de las armas o solucionando problemas dentro del ámbito marítimo, como cuando le vemos actuar como juez en asuntos de índole marítima.

Una vez en el cargo de vicealmirante, empero, no se ocupará únicamente de cuestiones marítimas. Así, lo veremos negociar con Mariano IV de Arborea, de quien era procurador para sus asuntos en territorio catalán, respecto al pago atrasado de los 3.000 florines de oro anuales que el noble sardo debía al rey de Aragón. También se ocupará en un primer momento – aunque luego fuera relevado de la tarea por Romeu Llull –, junto a Francesc Togores de gestionar la recaudación de los fuegos del estamento eclesiástico, en la ayuda que se había pactado con motivo de la Guerra de los Dos Pedros, la misma que dio lugar al desconocido fogaje rescatado por Pons Guri (Pons Guri, 1963-1964). Acciones como ésta y como la que tuvo lugar en septiembre de 1362, en la que interviene en calidad de miembro del consejo real junto a Bernat de Tous, el gobernador de Mallorca, en la elección de los oficios de *batlles* y *veguers* en la ciudad de Mallorca y otras veguerías y bailías del reino, nos hablan del hecho de que el papel de Guillem Morey dentro del consejo real y en sus actividades para la Corona, no se limitaban únicamente a su faceta de vicealmirante de Cataluña.

Todas estas actividades, en definitiva, articulan un proceso en el que sus responsabilidades crecen al mismo tiempo que lo hace su posición ante el rey, con las recompensas a todos los niveles que esto conlleva. Se crea casi una relación simbiótica, entre los intereses de un monarca inmerso en las necesidades perpetuas de una maquinaria que va más allá de sus posibilidades y unos hombres, como Guillem Morey en este caso, pero como tantos otros en las distintas facetas de responsabilidad técnica, capaces de gestionar los problemas y presentarse como piezas necesarias del engranaje de la oficialidad regia.

Reflexionar sobre el papel del conocimiento técnico no ya sólo en la gestión de las flotas de la Corona sino de forma extensible a todo el entramado logístico vinculado a ella nos obliga, como hemos visto, a reconstruir las trayectorias vitales y profesionales de estos hombres que ligaron sus expectativas a todos los niveles (profesionales, económicas, familiares, culturales, de integración en el entramado urbano...) con el servicio a la Corona. Se impone, por tanto, un retorno a la prosopografía como mecanismo de aproximación a problemáticas de ámbito general (las campañas militares, la política mediterránea, el gobierno urbano...) para comprender las acciones individuales que dotan de inteligibilidad los grandes procesos.

Referencias

Roda da Fortuna. *Revista Eletrônica sobre Antiguidade e Medieval*,
2014, Volume 3, Número 1-1 (Número Especial), pp. 493-502. ISSN: 2014-7430

Bibliografía

- Balard, M. (1970). À propos de la bataille du Bosphore. L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352), en *Travaux et mémoires*, 4, 431-469.
- Cabezuelo Pliego, J. V. (2006). Diplomacia y guerra en el Mediterráneo medieval. La liga véneto-aragonesa contra Génova de 1351, en *Anuario de Estudios Medievales*, 36/1, 253-294.
- Capmany, A. de (1961-1963). *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, ed. a cargo de Giralt y Raventós, E., Cámara Oficial de Comercio y Navegación.
- Casas Homs, J. M. (1972). Galeres catalanes trescentistes: enrolament de llurs tripulacions, en *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, VIII, 09-95.
- Casas Homs, J. M. (1974). Reparació d'una galera l'any 1390, en *Miscelánea de Textos Medievales*, 2, 167-217.
- Chirra, S. (ed.) (2003). *Proceso contra los Arborea*, II-III, CODOIN, Vol. LII
- Costa i Paretas, M. M. (1974). Sulla battaglia del Bosforo, en *Studi Veneziani*, 14, 197-210.
- García i Sanz, A. (1977). *Història de la marina catalana*. Aedos.
- Garcia i Sanz, A y Coll i Julià, N. (1994). *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Fundació Noguera.
- Guilmartin, J. F (2004). *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century*. Victoria and Albert Museum.
- Hurtado, V. (2007). *Els Mitjavila: una família de mercaders a la Barcelona del segle XIV*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- de Maubert, C. G. (1980). Le mouvement du port de Barcelona pendant l'hiver 1357, en *Anuario de Estudios Medievales*, 10. Barcelona: CSIC, 659-688.
- Molina Molina, A. L. (2000). Los viajes por mar en la Edad Media, en *Cuadernos de Turismo*, 5, 113-122.

Reche Ontillera, Alberto.
 La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas.
 Un ejemplo catalán del siglo XIV
www.revistarodadafortuna.com

Orsi Lázaro, M. (2008). Estrategia, operaciones y logística en un conflicto mediterráneo. La revuelta del juez de Arborea y la “armada e viatge” de Pedro el Ceremonioso a Cerdeña (1353-1354), en *Anuario de Estudios Medievales* 38/2, 921-968.

Palou i Miquel, H. (1999). La regulació de la navegació comercial per mar en temps de guerra: L’Ordinació de Pere III de 1356, en *Anuario de Estudios Medievales*, 29, 775-802.

Pere el Cerimoniós (1984). *Crònica*. Edicions 62.

Pons Guri, J. M. (1963-1964). Un fogatjament desconegut de l’any 1358, en *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, XXX, 323-498.

Pujol Hamelink, M. (2012). *La construcció naval a Catalunya a l’Edat Mitjana*. Barcelona: Editorial Base.

Reche Ontillera, A. (2009). *Guillem Morey, un vicealmirante para Cataluña (1351-1364)*. Tesina inédita. Universitat Autònoma de Barcelona.

Reche Ontillera, A. (2011). L’espai urbà com a representació social: Barcelona, un exemple pràctic, en *Ciutats, viles, sagreres. Els nuclis urbans a la Baixa Edat Mitjana (s. XIII-XV)*, *Ajuntament d’Hostalric*, 67-72

Reche Ontillera, A. (2013). Estratègies familiars a la Barcelona del XIV; els Morey, en *Família a la Baixa Edat Mitjana (s. XIII-XV)*. *Ajuntament d’Hostalric*, 116-123.

Reche Ontillera, A. (2013b). Ponç de Santa Pau (+1352) y su translatio corporis: historia de una ida y de una vuelta, en *Medievalia* 16, 117-121.

Riera i Melis, A. (1992). La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450), en *Revista d’Història Medieval*, 3, 55-78.

Sans y Barutell, J. (1851). *Documentos concernientes a la armada que en 1351 mandó aprestar el rey don Pedro IV de Aragón en contra de Genoveses*, en *Memorial Histórico Español* II, p. 292-ss

Udina, A. (1980). Los costes de las galeras en el siglo XV. La galera “Sant Narcís”, destinada a las comunicaciones con Italia, en *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 733-739.