

Furgant en el passat

AGUSTÍ M. VILA

Quaderns de la Selva, 14

•

Any 2002

p. 259 a 270



Tot va sorgir arran d'una xerrada que sosteníem un grup d'amics sobre diversos aspectes de la nostra marina, quan un dels contertulians va fer la pregunta sobre quines notícies es tenien de la marina mediterrània de l'antigor i concretament la del Lloret. Com que ens trobàvem a l'inici de la gestació de la celebració del mil·lenari de Lloret com a població amb identitat pròpia, la pregunta es va concretar sobre la situació de la marina al començament del segon mil·lenni de la nostra era. Quines eren les tipologies de les naus mediterrànies de mil anys enrera, de quan dataven les primeres notícies que es tenien de la marina lloretenca i de com eren les seves embarcacions.

La pregunta ens va agafar una mica de sorpresa i qui més qui menys va dir la seva sobre el que creia sobre els tipus de vaixells d'aquella època llunyana, però sense que s'arribés a una unitat de criteris. Aquest fet em va portar a recollir les notícies que sobre el tema s'haguessin publicat i veure si amb elles es podia aportar una resposta, tot i que fos modesta, a les inquietuds dels meus contertulians.

Vaig creure que per començar podia centrar la cerca, tant pel que feia a recollir informació sobre la marina catalana en general com la referent a la de Lloret en particular, dintre del període de la Baixa Edat Mitjana, o sia aproximadament entre els segles XI i XV, començant la feina pels tipus d'embarcacions.

No va costar pas gaire trobar informació de com eren les naus en el període que ens proposàvem d'estudiar, atès que no són pas pocs els autors que han tractat el tema, si bé tot sembla indicar que tots, tret d'algunes particularitats, s'han inspirant en una mateixa font.

Si ens situem unes centúries enrera de l'època que s'ha escollit, se sap que la invasió de la Península Ibèrica pels sarraïns l'any 711 farà que dominin ràpidament i plenament la mar, a partir de la qual comença una època en què la pirateria es farà senyora de les nostres costes i serà el calvari de les relacions entre pobles de religions oposades.

És precisament del fet de la pirateria que es té una notícia que es considera la primera referència de la marina pròpiament catalana, segons la qual l'any 813, s'esdevé l'atac del compte d'Empúries, Ermenguer, a un estol de naus sarraïnes que tornaven de Còrsega. Anys més tard, Sunyer II, successor d'Ermenguer, es dedicaria a l'activitat corsària al llarg de litoral peninsular ocupat pels sarraïns.

No en tenim prou amb la presència dels sarraïns que a mitjan segle IX s'esdevé l'arribada dels normands a la Mediterrània, els quals entre els anys 857 i 859 devasten les nostres costes. Però a partir d'aquest fet ja són els sarraïns els amos i senyors de la mar que banya els Països Catalans.

Els sarraïns, això sí, ens llegaren quelcom que ha perdurat fins als nostres dies, la vela llatina. Segons la majoria dels autors, les obres dels quals s'han consultat, les primeres naus medievals de les que es té documentació gràfica són embarcacions amb vela triangular. La seva denominació de vela llatina s'atribueix als navegants del nord, pel fet que la conegueren en la Mediterrània, i no precisament perquè tingués el seu origen en aquesta mar, ja que totes les versions que es tenen coin-

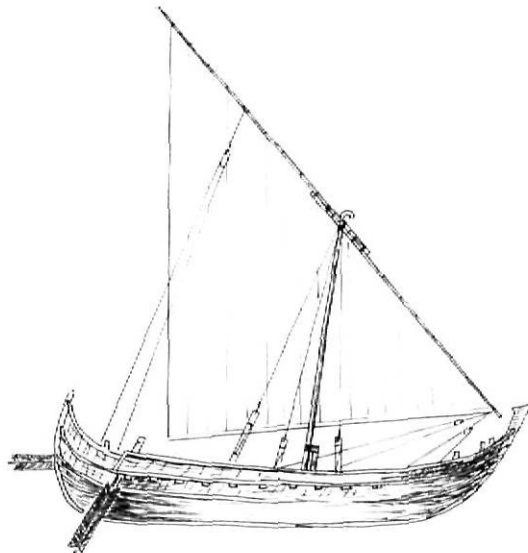


cideixen en admetre que van ser els àrabs que les van introduir a la Mediterrània des de l'Índic i del Pacífic.

És en dos manuscrits grecs del segle IX, un de Sant Gregori Naziancé, que es troba a la Biblioteca Nacional de París, i un altre a Moscou, on es té una primera i vaga visió de les naus medievals. Anys més tard trobem testimonis de naus de començament de la primera centúria del primer mil·lenni en una sèrie de porcel·lanes mallorquines.



Reproduccions dels manuscrits grecs del segle IX.
(Björn Landström, *El buque*)

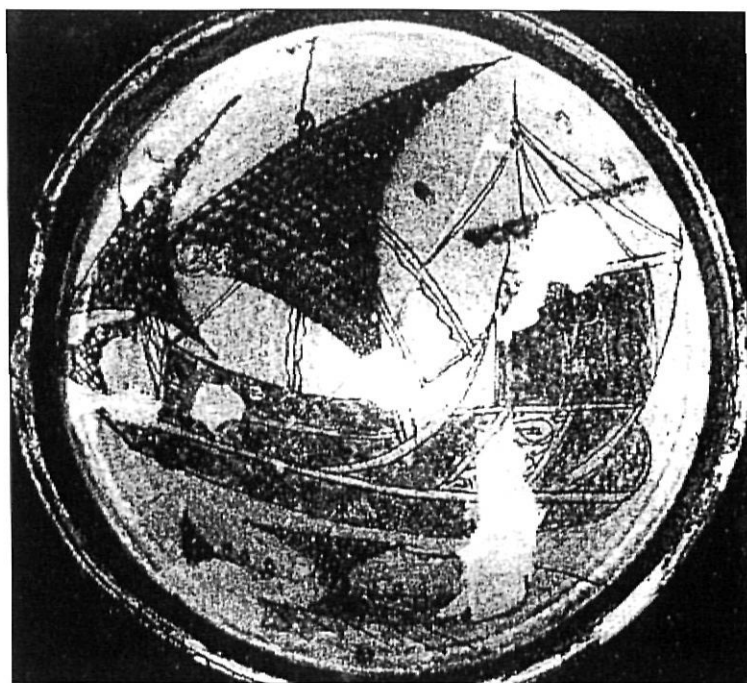


Dibuix a escala de com podien ser les naus dels manuscrits grecs.
(Björn Landström, *El Buque*)



La vela llatina, doncs, a partir segons sembla del segle IX, es degué imposar en la Mediterrània bandejant de les seves mars la vela quadra que, segons uns autors, tal vegada no va ser arraconada totalment.

Hi ha autors que afirmen categòricament que en la Mediterrània del segle XIII les embarcacions empraven veles llatines que havien substituït les veles quadres dels vaixells mercants romans. Entre aquests en trobem que ressalten el fet del considerable establiment de la vela llatina en el període medieval, entre les quals destaquen les naus emprades pel rei Sant Lluís de França en la Creuada a Terra Santa de l'any 1268. Altres opinen que la readopció de la vela quadrada en els vaixells construïts en la Mediterrània no s'esdevé fins al segle XIV, opinió que ve avalada pels que creuen que la vela quadra, que ja coneixien els navegants de l'Antic Egipte, potser no va desaparèixer totalment de la Mediterrània, i situen la seva recuperació d'ús general, coincidint amb els anteriors, a mitjans del segle XIV. També hi ha qui considera que aquelles naus llatines del comerç venecià, genovès i català, desaparegueren absorbides per naus d'aparell rodó, fet, però, que s'admet que es refereix als tipus fonamentals.



Ceràmica mallorquina amb una nau de començament del segle xi.
(AADD, *Naves andaluzas en ceràmicas mallorquinas*)

En literatura recent sobre el tema es recorda que encara avui –el text és de 1961– es poden veure embarcacions amb vela llatina a Portugal, països de la Mediterrània, mar Negra, mar Roig, golf Pèrsic, costa occidental de l'Índia i oriental d'Àfrica i en tots els mar que van estar sota dominació àrab.





Nau llatina de la flota del rei Sant Lluís de França. (s. XIII)
(Esbós extret de *La Mar los Buques y el Arte*. J.M. Martínez Hidalgo)

En treballs que hem publicat sobre el tràfic de cabotatge a la Mediterrània hem constatat la gran quantitat de tràfic que era suportat, en els períodes que hem estudiat, segles XVIII i XIX, per embarcacions de vela llatina exclusivament i per altres d'aparell mixt. Els més grans de Lloret recordem molt bé quan les barques de sardinals amb vela llatina sortien de la nostre platja. I encara més, podem ben dir que la vela llatina ha resistit el pas del temps, inclosa la motorització de les embarcacions, i és un fet el ressorgiment d'aquell tipus de navegació, si bé aliena a la pesca i al tràfic de cabotatge costaner, però mantinguda, bé per associacions dedicades a promoure el record de la vela llatina, bé per oferir a amants de la mar i de les tradicions uns recorreguts per les nostres costes a bord d'un llagut o d'una barca de mitjana.

No falten autors que afirmen que si bé la vela quadra no desaparegué mai totalment de la Mediterrània, el que és cert és que la vela llatina dominarà quasi durant un mil·lenni, cosa que concorda del que acabem de dir.

Recordem que tenim constància que, a inicis del segle XIX, tres embarcacions lloretenques aparellades exclusivament amb la vela llatina van fer la ruta d'Amèrica. Actualment la *Sant Isidre*, una embarcació de 14,60 metres d'eslora, construïda a Portocolom (Mallorca) l'any 1915 que es va destinar a la pesca del bou en parella, s'està acabant d'aparellar de barca de mitjana per fer la travessia de l'Atlàntic.



Un cop coneguda l'evolució dels aparells de les naus mediterrànies dintre del període que hem escollit, ens resta veure què sabem fins ara de la marina lloretenca d'aquells segles. Cal avançar que no pas gran cosa, però, tal vegada un punt de partida per a noves recerques, sobre tot per a investigadors que els atregui penetrar en una parcel·la de la història de la nostra marina encara no pas prou coneguda.

Abans però d'entrar en el moment del que tenim, fins ara, coneixement de la primera nau comandada per un patró de Lloret cal, potser posant-hi una mica d'imaginació, retrocedir un bon feix de centúries enrera i suposar el que podia haver succeït en les nostres cales pel que fa a les possible activitats marineres, pesca i comerç, durant l'estada dels ibers i dels romans establerts a la riba de la nostra mar.

Quant els pobles ibers els historiadors en diuen que la seva base econòmica girava al voltant de l'agricultura i de la ramaderia i que no sembla que es dediquessin a la pesca, si bé en les recents excavacions de l'assentament del Turó Rodó de Lloret s'han obtingut unes mostres indicatives de que, al menys els ocupants d'aquest assentament, sembla que ja molt a prop de la influència romana, la seva activitat pescadora és un fet. Ens referim a unes pedres planes arrodonides amb un forat en el seu centre que feien el fet que actualment fan el que els nostre pescadors anomenen "plomades", peça de plom que acoblades a una part de la xarxa fan que aquesta es submergeixi verticalment, sostinguda l'altre extrem a flor d'aigua pels "suradors".

També se'ns diu que practicaven una notable activitat comercial amb importacions de vi i d'oli, però ignorant quina era la contrapartida, cosa que fa suposar que els ibers devien equilibrar la seva balança comercial llogant-se de mercenaris, degut a la fama de bel·licosos que tenien.

La conclusió a la que sembla que podem arribar és que tot i que ens els primers segles no exercien les arts de la pesca i tampoc de la navegació, si que hem de creure que posteriorment es dedicaren a la pesca i que les nostres platges degueren ser testimoni d'un cert tràfic comercial si no dels propis ibers establerts a casa nostra si d'altres pobles que els subministraven productes per al seu sosteniment.

Hem de donar uns salt endavant d'unes quantes centúries i situar-nos al segle II dC amb el romans establerts en les nostres contrades. D'entre els assentaments romans del terme actual de Lloret el que mostra un interès especial per al nostre estudi és l'últim descobert, la factoria de ceràmica de Fenals.

Si els romans, doncs, estableixen, ara fa quasi dos mil anys aquella factoria en la nostra platja i les peces trobades, segons experts en la matèria, són de ceràmica sigil·lada aretina i, si demés, es troben restes d'altra que podria ser d'importació, sembla evident que s'havia d'haver establert un flux d'entrades i sortides operades des de la nostra platja de Fenals.

Els descobriments eren, per tant, importants com elements arqueològics per ajudar a completar el coneixement de l'estada del romans en les rodalies del que més tard serà el nostre poble i com una base de partida per creure que, amb un grau considerable de possibilitats, que un tràfic marítim podia existir fa quasi dos



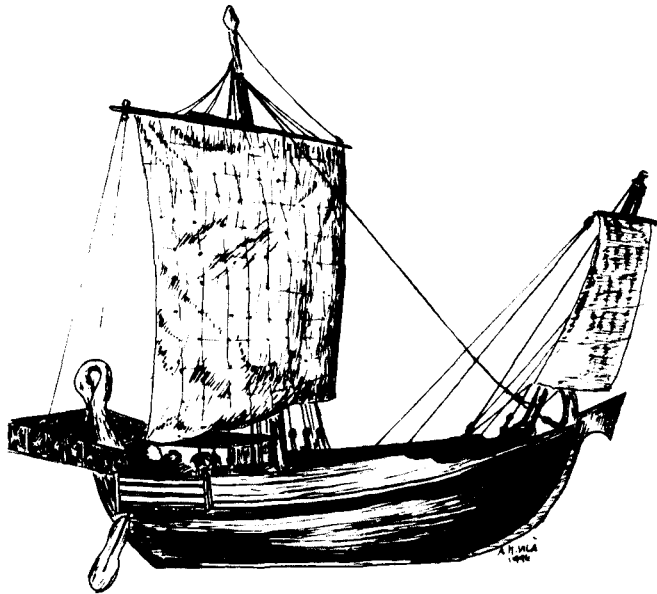
mil amb una de les nostre platges, aquesta vegada la de Fenals, qui sap si com a pioner del que segles més tard s'establiria des de la badia de Lloret, quan els seus pobladors deixant el poblat interior s'atansaren a la mar.

Les argiles o arenes aretines, procedents d'Arezzo, en el nord d'Itàlia, havien d'arribar per via marítima i, si com diu l'historiador Joan Domènech, es van descobrir compartiments a tall de magatzems amb productes de qualitat més fina procedents d'altres llocs, s'havien de rebre a través de la mar i el producte acabat havia de sortir, en bona mesura, per la mateixa via.

Sembla, doncs, que la platja de Fenals es veié sovint visitada pels vaixells romans, tal vegada per aquelles *navis onoraria*, naus apropiades per a la càrrega, d'eslora reduïda, mànega més aviat gran i plenes de popa i de proa.

Tot això s'esdevenia quan no es té cap constància de què s'hagués establert una població fixa a la riba de la mar, però en tractar-se, podríem dir, d'establiments industrials es requeria l'estada en aquelles unitats productives de ceràmica d'una determinada dotació de població apta pel seu funcionament.

A partir de l'estada del romans en els primers segles de l'era cristiana ens trobem davant d'un buit quant al coneixement d'altres activitats comercials i pescadores en les cales i platges dels que seria l'actual terme de Lloret.



Nau mercant romana del segle II
(Esbós extret de *Museu Marítim de Barcelona*. J. M. Martínez Hidalgo)

Deixem enrera els 800 anys que ens separen del fet del nostre reconeixement com a entitat independent i vegem quan, a partir d'aquest moment, ara fa mil anys, es comença a tenir informació fefaent de l'aproximació i establiment dels primers



lloretencs a la riba de la mar i del seu aprofitament de la mar com a vehicle del seu desenvolupament.

Segons l'historiador Elvis Mallorquí les primeres referències que es tenen de l'establiment dels lloretencs a la vora la mar són de 1262, data a partir de la qual es produeix un ràpid creixement de focs i de persones fins assolir els 36 focs (unes 160 persones), l'any 1346, ben poc abans de l'esclat de la pesta negra a als països catalans l'any 1348 i de la incursió dels genovesos que l'any 1353 saquejaren i incendiaren el poblat marítim de Lloret.

A partir de quan hem de creure que aquests lloretenc s'inicien en el comerç marítim, perquè hem d'admetre que des del moment en què s'estableixen vora la mar ho fan perquè han descobert que allà se'ls obra altra mena de possibilitats que lluny de la costa no tenen, la pesca i el comerç marítim. Per tant l'art de la pesca i el tràfic marítim des del port de Lloret es degué donar des del mateix moment de l'establiment dels lloretencs a la riba de la mar.

Actualment es posseeixen dues fons d'informació ben diferenciades que ens aporten les primeres notícies documentades, conegudes fins ara, relatives a l'existència de tràfic marítim comercial des del port de Lloret. En primer lloc cal fer esment d'una sentència de l'any 1364 amb la qual es posa fi a un litigi que s'havia produït entre la població de les masies i l'establerta a la platja. La sentència posa límits a l'explotació del boscos per la gent de la costa, en el sentit que només podran fer extraccions dedicades al consum personal, donant a entendre que la població marinera extreia llenya, fusta i bruc no necessària pel seu consum, la qual dedicava a l'exportació pel port de Lloret. Aquesta haurà d'estar subjecte a regulació entre gent de bosc i gent de la platja.

La promulgació d'aquesta sentència és senyal inequívoca que es devia portar temps, potser des d'aquell 1261, que els pobladors de la costa es dedicaven a l'explotació dels boscos i la consegüent venda per via marítima.

Aquesta suposició, o més ben dit, la assumpció que els lloretencs de la costa ja portarien temps comerciant amb els productes dels boscos o d'altre caire ve confirmada per la segona de les notícies documentades; es tracta d'una notícia de l'any 1321, 59 anys després d'aquella altra del primer establiment vora la mar de l'any 1262 i fa referència a un patró de Lloret, Bernat Mascarós que entrà al port de Mallorca el dia 4 d'abril d'aquell any de 1321, patró del que sabem que el 12 d'octubre de 1324 torna entrar a Mallorca, i aquesta vegada ja se'ns diu que és amb un lleny i amb una setzena d'homes. Bernat Mascarós repeteix les recalades a Mallorca el 23 de desembre d'aquest mateix any i el 21 de febrer de 1330 sempre amb un lleny i amb una setzena d'homes. A partir d'aquesta data fins a començament del segle XV es continuen trobant entrades al port de Mallorca de patrons lloretencs: el 13 de gener de 1340 trobem Pere Duray i el 13 de setembre de mateix any Pere Dusay —hem de suposar que es tracta del mateix patró i qui sap si un avantpassat dels Durall actuals—; consta que el 26 de febrer també de 1340 Simon Marat de Lloret i el 28 de març següent Simon Mayrat, igualment de Lloret —és possible que es tracti igualment d'un mateix patró—, entren al port de Mallorca; a partir d'aquí



no es disposa d'altra informació fins a final de segle XIV quan consta que els dies 7 i 17 de novembre de 1393 s'atorga llicència als patrons de Lloret Bartomeu Pla i Antoni Col, que ho són de sengles barques descobertes, per anar a València. En cap dels casos no es consignen les mercaderies transportades.

El lleny i la barca descoberta són les embarcacions de patrons lloretencs que trobem al port de Mallorca durant el segle XIV, segons les dades recollides.

Les definicions que trobem per al lleny són variables i poc definides. Segons uns autors es tracta d'una embarcació petita emprada per la marina catalana medieval que es manejava a vela i a rem. Altres assimilen el lleny a la barca, si bé sembla que més gran, que aparella un sol arbre amb vela llatina. Altres autors afirmen que els de vela arboraven dos pals i portaven diverses veles llatines i una quadra.

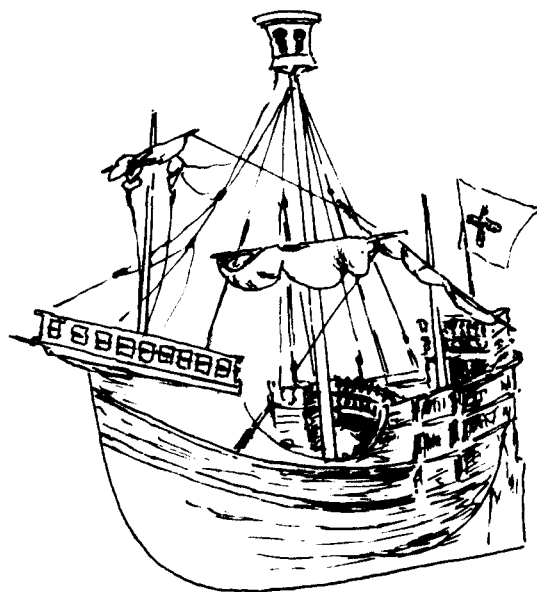
Totes les embarcacions ressenyades, l'activitat de les quals es desenvolupa dintre del segle XIV, apareixen aparellades de vela llatina, fet que no vol dir pas que la flota mercant de Lloret no hagués també iniciat la recuperació de la vela quadra, atès que el nombre de naus considerat pot ser una mostra no suficientment significativa.

És a partir de començament de segle XV quan s'observa, d'acord amb el que hem transcrit de l'opinió d'alguns autors, la reaparició la vela quadra, en el nostre cas potser amb un cert retard segons el creure d'altres estudiosos que situen la seva reaparició dintre del segle XIV.

Es coneixen un cert nombre d'embarcacions de patrons lloretencs entre l'inici del segle XV fins al final del XVI, tots ells comerciant amb el port de Mallorca, dels quals considerarem només els que consten dintre del segle XV, per no fugir de l'època que ens hem marcat. Dintre de l'any 1408 trobem repetides vegades notícies de Bernat Maig de Lloret, patró d'una coca de tres timons, anomenada *Sant Antoni i Santa Cristina*; en data 5 de gener, Jaume Calvet de Perpinyà reconeix deure a Bernat Maig, patró de coca de la vila de Lloret, 176 lliures, 13 sous i 4 diners, moneda mallorquina; el 24 de gener Bernat Maig apodera Mateu Corita, escrivà oriünd de Saragossa, perquè reclami a la Universitat de Mallorca el que deu del transport de 114 quarteres de blat, descarregades al moll de la ciutat; i encara el 4 de juny el mateix Maig reconeix que Joan Morello, mercader de Mallorca, ha pagat 328 lliures i 10 sous moneda mallorquina d'un viatge fet segons contracte de 12 de desembre de 1407.

El 2 de maig de 1413, Pere Maçana, patró de barca de Lloret, actua de testimoni en un litigi de reclamació de quantitats per d'Esteve Moll, mariner de Torroella de Montgrí i Pere Ribas, mariner de Palamós. L'11 de gener de 1493, Pere Maçana, del lloc de Lloret, ciutadà de Mallorca, senyor i patró de la caravel·la anomenada *Caterineta*, lloga la caravel·la, amb 11 persones entre mariners i fadrins, a Francí Despuig, per anar a Eivissa a carregar sal, tornar a Mallorca per carregar draps, i continuar a Nàpols a descarregar sal i draps. El 5 de maig de 1478 Jaume Sorís, de Lloret, senyor i patró d'una caravel·la surt del port de Mallorca per anar a Cala Manacor a carregar 250 quarteres de blat que portarà a Barcelona; es pagarà per nòlit de cada quartera 16 diners moneda de Barcelona. Trobem un Jaume Surriu - que també hem de suposar que es tracta del mateix patró d'abans, Jaume Surís,





La coca dita de Mataró
(Esbós extret de *Història de la Marina Catalana*, A. G. Sanz)

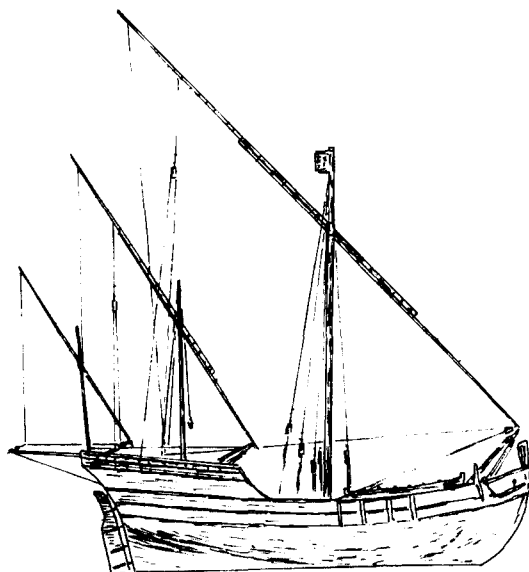
el qual el 18 de febrer de 1487 surt amb la seva caravel·la del port de Mallorca per navegar a l'Alguer d'on passarà al port de Sant Feliu. Com es pot veure ens trobem davant la recuperació de la vela quadra, sense desaparèixer la llatina, segons veurem tot seguit en analitzar les característiques de les naus que s'han esmentat.

La primer vegada, doncs, que trobem una coca lloretenca al port de Mallorca, és a inicis de l'any 1408, ja entrats en el segle XV, si bé és opinió generalitzada que l'inici de penetració de la coca a la Mediterrània degué començar ja dintre del segle XIII en ser introduïda a la nostra mar pels països del nord d'Europa, embarcació que els catalans modificaren la seva estructura amb la fórmula, coneguda arreu com a catalana, del "tres dos i as", estructura que es mostra en la famosa coca de Mataró. Es degué generalitzar dintre del segle XIV i alguns autors la consideren com el tipus clàssic de la nau del segle XV, amb els alts castells de popa i proa i els tres pals clàssics, els dos primers amb aparell rodó i el de mitjana amb aparell llatí.

La caravel·la, embarcació d'una sola coberta, de proa alta, tres pals sense cofa i veles llatines és una nau que pren volada entre els segles XIV i XVI; sembla que és d'origen portuguès.

També el conegut historiador de Tossa Mario Zucchitello, en el seu llibre *El comerç marítim de Tossa a través del port Barceloní (1357-1553)*, en una relació de patrons vaixells forasters que carregaven a Tossa cap a Barcelona entre els anys 1357 i 1553, trobem pel que fa al segle XV, uns quants patrons de Lloret, amb la particularitat que tots ells ho són d'embarcacions de vela llatina, barques, llenys i llaüts.





Caravel·la
(Esbós de *El Buque*, Björn Landström)

Arribats aquí ens ha d'estar permès de fer unes consideracions. Des que, segons Elvis Mallorquí, els lloretencs de terra endins s'estableixen a la platja, l'any 1262, fins que trobem la primera notícia de vaixells i patrons lloretencs, l'any 1321, han transcorregut només 59 anys. Situem patrons lloretencs a Mallorca que naveguen a València, Barcelona, l'Alguer, Sant Feliu de Guíxols, d'acord amb informació procedent d'una sola font, els llibres d'ancoratges conservats a l'Arxiu de Regne de Mallorca. Sembla que hem de convenir que l'inici del tràfic marítim dels primers lloretencs establerts al nostre port es dugué produir tot seguit d'aquest establiment vora la mar.

Per altra banda i respecte a l'arboradura dels vaixells que hem trobat sembla evident que a final de la Baixa Edat Mitjana, tot i haver-se establert a la Mediterrània l'ús de la vela quadra, continua emprant-se, sobre tot per certa mena de comerç marítim la vela llatina, que, com hem dit, encara continua operativa en alguns llocs i a casa nostra es manté la seva vigència amb entitats que la mantenen viva i altres que les aprofiten per activitats lúdiques.



Bibliografia

- AADD, *Història de la Marina Catalana*, Edicions del País Valencià. València, 2000, p. 40-41.
- AADD, *Naves andaluces en ceràmics mallorquines*, Palma de Mallorca, 1993.
- AMICH, Julián, *Diccionario marítimo*, Ed. Juventud, Barcelona, 1983, p. 263.
- LANDSTRÖM, Björn, *El Buque*, Suècia, 1961, traducció de José Ma. Martínez Hidalgo. En Juventud, p. 80.
- MALLORQUÍ, Elvis, *El port de Lloret i els seus habitants /Segles XIII i XIV*. conferència pronunciada dintre les Jornades d'Història Medieval a Lloret de Mar els dies 15 al 17 de febrer de 2002.
- GARCIA SANZ, Arcadi, *Història de la Marina Catalana*, Ed. Joventut, SA., Barcelona, 1984, p. 123.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José Ma., *La mar, los buques i el arte*, SILEX, Barcelona, 1999, p. 30.
- PARRY, J.H., *El descubrimiento del mar*, traducció de Jordi Bertran, Ed. Crítica, Barcelona, 1989, p. 30-31.
- PRIOR, John H., *The Naval Architecture of crusade transport ships*. The Mariner Mirror. The Journal of natural research, Greenwich, 1983, v. /4/4, p. 363.
- ROSELLÓ, Ramon, Dades sobre moviment de naus al port de Mallorca trets dels llibres de l'Arxiu del Regne de Mallorca.
- SIGALÉS, Josep Ma., *Diccionari Nàutic*, Ed. Joventut, S.A. Barcelona, 1984, p. 123.
- ZUCCHITELLO, Mario, *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Quaderns d'estudis tossencs, núm. 2, Tossa 1982, p. 26.

