

Vist pel **MEDIEVALISME** LES DRASSANES AL SEGLE XIII. Des de l'antiguitat, la construcció de vaixells ha estat fonamental per al desenvolupament dels pobles de la Mediterrània, tant per al transport de mercaderies com per a la creació de naus de guerra. A Sant Feliu de Guíxols, la importància de la indústria naval es pot documentar des del segle XIII, com també la participació de la vila en l'expansió marítima de la Corona d'Aragó.

El concepte de *drassana* o *arsenal* com a taller finançat amb fons públics on es duïen a terme les activitats de bastir, mantenir i reparar naus prové ja del món antic. Els primers casos es troben en les *neória* de les ciutats gregues, que s'estengueren més endavant pels diversos regnes hel·lenístics i, finalment, es troben en les *naualia* establertes arreu de la Mediterrània sota

El concepte de *drassana* o *arsenal* com a taller finançat amb fons públics on es duïen a terme les activitats de bastir, mantenir i reparar naus prové ja del món antic

l'ègida de Roma. Amb l'arribada de l'antiguitat tardana i l'època medieval, la presència d'aquestes estructures es mantingué a Orient, a l'Imperi bizantí, i d'aquí fou adoptada i adaptada pels musulmans. Aquests últims, ben conscients de la seva importància, estengueren una xarxa d'arsenals arreu de les illes i establiments costaners sota llur control.

Malgrat que als regnes cristians de l'Europa medieval no es deixaren de bastir embarcacions, la construcció naval resulta més mal coneguda fins ben bé el segle XIII. Les transformacions produïdes en època baixmedieval comportaren la recuperació i expansió de les drassanes enteses com a infraestructures pagades amb recursos públics per part de l'autoritat política. No fou cap casualitat el fet que els primers arsenals apareguessin als estats que estaven assolint un major grau de desenvolupament del comerç. El canal més còmode, eficaç i econòmic per a transportar mercaderies era el mar, de manera que el creixement de les activitats mercantils significà l'increment de la demanda de vaixells mercants ensems amb el de naus de guerra, la missió de les quals era protegir les primeres d'un eventual atac pirata. I, per descomptat, en un temps conflictiu com aquell, també existia una demanda de galeres i vaixells de guerra que haurien de compondre flotes adequades per a participar als conflictes bèl·lics. Tot plegat explica que les primeres grans drassanes documentades s'establistin a les ciutats italianes distingides per un marcat dinamisme comercial, com ara Venècia, Gènova o Pisa. Mentre que en territoris més propers als nostres, entre les més antigues es troben les de Barcelona, de les quals ja es troben referències en documents de mitjan segle XIII.

Com qualsevol localitat assentada a la costa, Sant Feliu de Guíxols ha estat sempre una població estretament vinculada al mar. Sabem que des d'època ibèrica i romana la comunitat establerta en aquesta contrada aprofitava el mar per explotar-ne els recursos pesquers i com a via de comunicacions,

Malgrat que als regnes cristians de l'Europa medieval no es deixaren de bastir embarcacions, la construcció naval resulta més mal coneguda fins ben bé el segle XIII

emprada sobretot per al comerç. En aquest sentit, la millor evidència la proporciona l'extraordinària troballa de l'embarcació del segle I localitzada a la plaça del Mercat l'any 2000, que fou, però, tristament i indignant destruïda amb tota impunitat. Desconeixem, per a aquelles èpoques reculades, on es bastien les naus que s'utilitzaven; ens preguntem si es feia en aquest mateix



Vista del racó de Llevant amb els norais en primer terme (1886-1887). AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor: Jaume Bertran)

indret o més lluny, en alguna altra comunitat més gran i complexa on la presència d'alguna mena de drassana seria més necessària (Empúries, potser?).

Dins la tendència general esmentada més amunt, trobem que Sant Feliu ja posseïa a mitjan segle XIII, poc més tard que Barcelona, unes drassanes pròpies. La magnitud de la vila baixmedieval potser no era comparable a la de qualsevol de les ciutats abans mencionades però, això no obstant, és indubtable que tenia un rellevant paper dins les dinàmiques de l'època. No hem d'oblidar que la badia constituïa un port natural suficient on podien fondejar les embarcacions dels mercaders que traficaven amb productes molt diversos i amb diferents ports mediterranis, com Barcelona, Tarragona, Tortosa o València i altres de fora de la península Ibèrica. Els comerciants no només eren locals, sinó que també treien profit del port els mercaders

Dins la tendència general esmentada més amunt, trobem que Sant Feliu ja posseïa a mitjan segle XIII, poc més tard que Barcelona, unes drassanes pròpies

de la ciutat de Girona, especialment a partir de la primera meitat del segle XIV. D'altra banda, la importància de la marina guixolencs queda ben palesa amb la seva participació en el procés de la conquesta de Mallorca, tant en l'expedició encapçalada pel comte Ramon Berenguer III l'any 1114 com en la que organitzà més d'una centúria més tard, el 1229, el rei Jaume I. Precisament, fou en aquesta segona campanya que l'aleshores abat del monestir, Bernat Coll, contribuï a la causa aportant cinc cavallers, a més d'uns cent setanta infants.

Tanmateix, entre tots aquells que tenien una embarcació i que procuraven guanyar-s'hi la vida, cada cop es veia més necessari disposar d'una drassana pròpia. De fet, sembla ser que els guixolencs de mitjan segle XIII es queixaven i lamentaven sobretot de no tenir cap lloc on posar a recer llurs embarcacions quan es desfermava una maltempada ni un espai on poder reparar-les quan era necessari. Davant aquesta situació, l'abat Gerald resolgué concedir a la vila un indret ben escaient per a tenir-hi el seu arsenal, tal com testimonia un pergami escrit el cinc d'octubre de 1258 (AMSGF, reg. 1295). Segurament no era tan sols l'altruisme cristià que caldria esperar trobar en un prohoms de l'Església com Gerald allò que el mogué a concedir el permís, sinó també un fred càlcul dels beneficis que suposaria la drassana: en aquells moments, la vila es trobava sota la jurisdicció del monestir benedictí i, per tant, des d'aquella posició, l'abat, que era un senyor feudal més, exigia la satisfacció de diversos drets (o, com diríem avui dia, impostos), alguns dels quals gravaven les activitats de pescadors i mercaders.

L'indret escollit per a disposar-hi l'arsenal fou el que es considerava més idoni de la zona del port –és a dir, de la badia: recordem que el primer moll no es començà a edificar fins al darrer decenni del segle XV–. El document ho especificava: "*de ex termino cantono domorum Berengarius Peleti usque ad rieram quod labitur per villa predictam*" ("des del cantó extrem de les cases d'en Berenguer Palet fins a la riera que discorre per la vila esmentada"). Un dels dos termes queda ben clar, ja que la riera no pot ser cap altra que la

L'abat Gerald resolgué concedir a la vila un indret ben escaient per a tenir-hi el seu arsenal, tal com testimonia un pergamí escrit el cinc d'octubre de 1258

del Monestir, però és més complicat d'establir l'altre amb precisió. Amb tot, sembla raonable pensar que es localitzaria al sorral de la platja, no gaire lluny de la plaça, si no és que era a la mateixa plaça, atès que durant l'època medieval, a vegades se l'anomenava, significativament, drassana.

De l'aspecte que podia tenir l'arsenal guixolenc medieval, no en sabem res. Cap romanalla d'estructures s'ha documentat mai, i això, malgrat que es podria deure al fet d'estar situat en una àrea molt transformada urbanísticament al llarg dels segles, fa pensar que es devia tractar d'una estructura que no tenia res a veure amb –per posar un exemple proper– les elegants naus gòtiques de les drassanes barcelonines. D'entrada, una diferència substancial és que aquestes eren reials, fetes construir pel monarca sobretot per bastir

Vista dels norais al racó de Llevant (1965).
AMSFG. Fons Pere Rigau (Autor: Pere Rigau)



una potent flota, mentre que aquelles no ho eren. La intenció i els recursos de la vila eren molt més modestos. Les embarcacions existents es podien fer reparar quan ho requerissin, però la construcció de naus noves es feia quan algú en demanava alguna. Per això, cal pensar en la presència d'alguna estructura senzilla de fusta o potser d'obra on poder desar les eines i els atuells necessaris per a les activitats de les drassanes i poca cosa més. Com a molt, podem arribar a imaginar alguna estructura més o menys simple que servís d'aixopluc per a les naus tretes a la sorra en procés de reparació o les que s'estiguessin bastint.

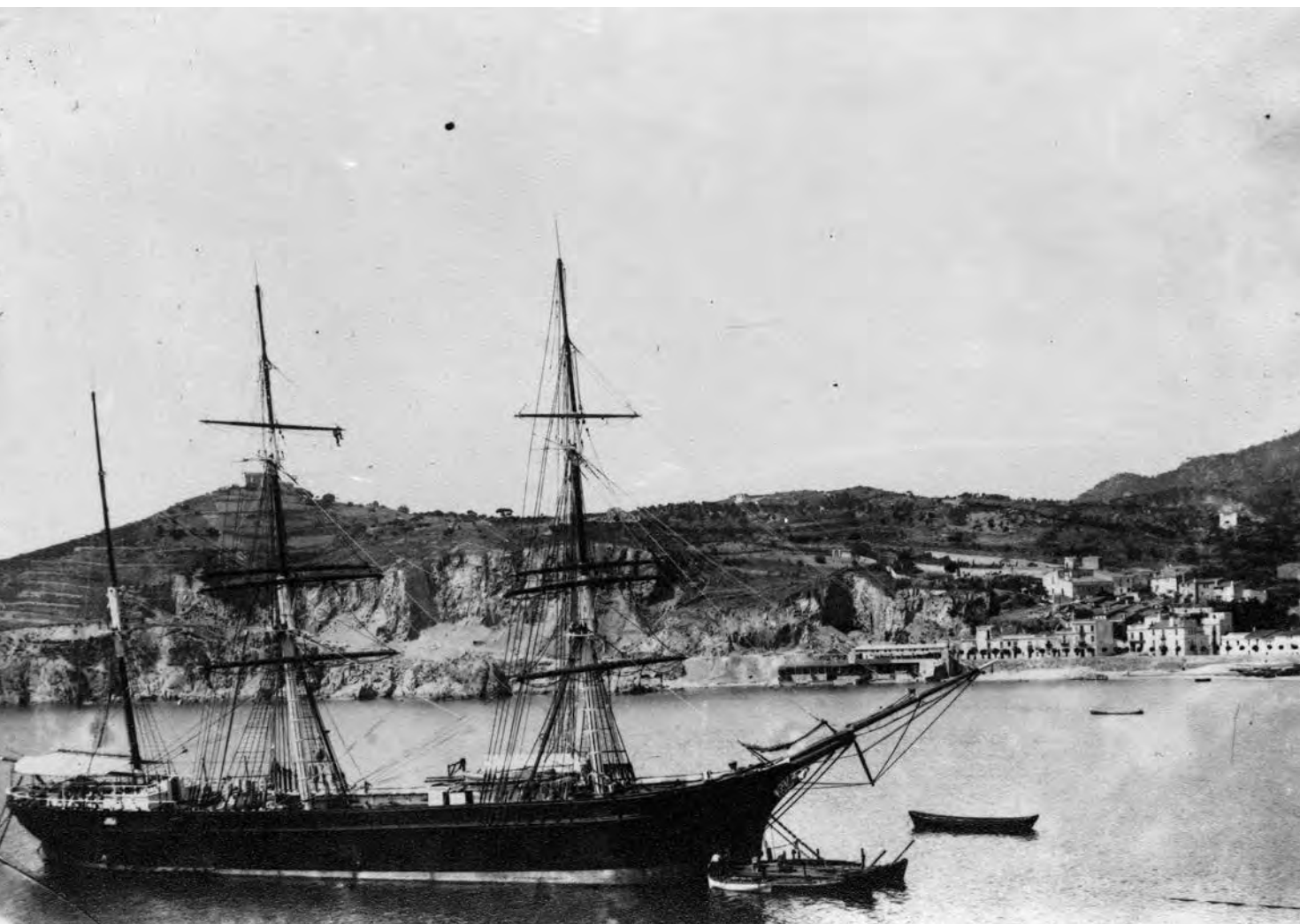
En qualsevol cas, sembla força clar que la presència d'un arsenal permetia donar feina a un conjunt ampli de professionals, cadascun encarregat d'una tasca concreta: mestres d'aixa, calafats, corders, velers, remolars, etc. A l'hora de cercar la matèria primera bàsica emprada a les drassanes –la fusta–, calia tenir en consideració dos aspectes diferents: d'una banda, el tipus de fusta, atès que no totes tenen les mateixes característiques i propietats i, per tant, n'hi havia que eren més escaients en la construcció naval i, fins i tot, es preferia, sempre que fos possible, fabricar les diferents peces amb la fusta més adequada per a la seva funció. En aquest sentit, una de les més apreciades era la de roure, utilitzada per la seva resistència per a elaborar els elements de l'obra morta (la part d'una nau que queda submergida), com també les d'alzina, àlber o pi. D'altra banda, hi havia el cost de portar el material. Sempre era preferible anar directament a *boscar* (això és, anar

La importància de la marina guixolenca queda ben palesa amb la seva participació en el procés de conquesta de Mallorca, tant en l'expedició encapçalada pel comte Ramon Berenguer III l'any 1114 com en la que organitzà més d'una centúria més tard, el 1229, el rei Jaume I

a cercar els arbres i tallar-los) abans que demanar-lo a algun intermediari, si bé això no sempre era possible. En el nostre cas, la fusta procediria de boscos locals però també podia venir de més lluny, com el Montseny o el Pirineu.

La creació de les drassanes guixolenques a mitjan segle XIII fou molt oportuna, com demostra el fet que, poc més de vint anys després de la seva aparició, en el regnat de Pere II, alguns dels vaixells que fabricaven s'uniren a la potent flota que estava organitzant per llançar-se a l'expansió pel Mediterrani. Una expansió que, de fet, s'havia iniciat amb el seu pare, Jaume I, i la conquesta de Mallorca, i continuà amb Pere II i el control de Sicília. Aquest darrer episodi tingué lloc en un moment turbulent en què Carles I d'Anjou, aliat amb el summe pontífex de Roma, s'havia enfrontat al rei legítim de l'illa per apoderar-se'n. D'altra banda, Constança Hohenstaufen, l'hereva de Sicília, s'havia casat amb Pere II pocs anys abans, de manera que aquest es veié immers de ple en aquesta lluita. El conflicte arribà a uns extrems tals, que el 1283 el papa excomunicà el rei en Pere i el desposseí dels seus estats per haver donat suport a la revolta de Sicília (materialitzada en les dites Vespres Sicilianes de març de 1282), que cedí al monarca francès. Una de les conseqüències immediates de tot plegat fou l'intent d'invasió, per part del

Veler fondejat al racó de Llevant (1895-1900).
AMSFG. Col·lecció Antoni Vidal Arxer
(Autor: desconegut)



BIBLIOGRAFIA

ESTRADA-RIUS, A. *La drassana reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004.

GAITX MOLTÓ, J. (coord.). *El port de Sant Feliu de Guíxols. Recorregut històric amb motiu del seu centenari*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2004.

GARCÍA SANZ, A. *Història de la marina catalana*. Barcelona: Aedos, 1977.

PRADO CORDERO, G. de. "Control arqueològic a la plaça del Mercat de Sant Feliu de Guíxols (Baix Empordà)", dins *Sisenes Jornades d'Arqueologia de les comarques gironines*. Sant Joan de les Abadesses, 2002. Pàg. 251-252.

Felip III de França, dels territoris catalans. La invasió arribà fins a la vila de Sant Feliu a l'estiu de 1285 i causà greus danys, tant humans com materials, tal i com Ramon Muntaner va plasmar vívidament a la seva *Crònica*.

Més enllà de la participació dels vaixells bastits a les drassanes guixolenques en el procés d'expansió mediterrània de la Corona d'Aragó, la seva importància es palesa tant en el fet que en més d'una ocasió des de Barcelona s'havien requerit mestres d'aixa locals per ajudar a bastir vaixells, com en la construcció, ben documentada, de diverses menes d'embarcacions durant tota l'edat mitjana: llenys, llaguts, naus, coques, sageties, caravel·les i, àdhuc, almenys un balener. L'existència de les drassanes, en definitiva, fou un factor més que contribuï a potenciar el comerç a la vila.

Jordi Vivo
Universitat de Girona