

LA RELACIÓ MARÍTIMA ENTRE VILASSAR I BARCELONA A MITJAN SEGLE XV

Mikel Soberón
Arqueòleg

Resum: A mitjan segle xv les relacions marítimes entre l'entorn de Barcelona, incloent Vilassar, i la pròpia ciutat es poden caracteritzar amb una certa precisió gràcies als llibres del collidor del dret d'ancoratge, un impost indirecte que gravava el transit de vaixells al port de Barcelona. En els llibres del collidor s'anotava dia a dia totes les arribades de tota mena d'embarcacions i el seu port d'origen. A partir d'aquests documents i amb l'ajut d'altres fonts es poden delimitar alguns aspectes d'aquesta relació pel que fa al volum, tipus de mercaderies i agents protagonistes d'aquesta xarxa d'intercanvis.

Paraules clau: dret d'ancoratge, recursos forestals, navegació

1. INTRODUCCIÓ.

La dedicació marinera i per extensió l'ocupació humana dels indrets de la plana costanera del Maresme ha estat sovint mediatitzada historiogràficament per la suposada inseguretats endèmica del litoral medieval. Aquest fet hauria condicionat de forma evident la instal·lació d'hàbitat vora mar, donant lloc a un hiatus poblacional entre l'època clàssica i els darrers anys de l'edat mitjana o fins i tot els primers de l'edat moderna. En el cas del terme de Vilassar, treballs com el de Pere Benito en aquesta mateixa revista ja van evidenciar fa uns anys la més que probable inexactitud d'aquest buit (BENITO, 1991). En aquest context, aquestes línies pretenen dibuixar part de les bases econòmiques d'aquesta progressiva ocupació de l'andana litoral, en concret aquella derivada de la proximitat de la ciutat de Barcelona i la seva funció de gran mercat i centre de consum. L'activitat i treball a peu de platja dels diferents patrons medievals que navegaren des de Vilassar a Barcelona ens situaria en una mena d'avantsala de l'ocupació intensiva i més consolidada del cinc-cents. Amb tot, cal no menystenir el que podria haver suposat aquesta implantació costanera, potser a partir de barraques i altres edificacions pretesament temporals. Tot

i l'escassa probabilitat de conservació per sota de la urbanització vilassarenca actual, els espais de barraques i edificacions semblants, quan són coneguts, es presenten com espais molt viscuts, concentrant una gran diversitat d'activitats.¹

En tot cas, deixarem de banda el reflex en l'hàbitat d'activitats com la navegació o la pesca, amb tot el que comporta, per a centrar-nos en paper que Vilassar tingué dins el mercat barceloní medieval. En aquest sentit separar totalment el paper de Vilassar del que en conjunt tingué tota la comarca del Maresme resulta certament arriscat a nivell interpretatiu, de forma que també afegirem algunes dades globals per tal d'avaluar la qüestió en la justa mesura. En el present text ens centrarem en la quantificació de la intensitat del flux comercial, els objectes d'intercanvi, els mitjans i els agents durant una forquilla temporal concreta, entre els anys 1439 i 1447. Dit d'una altra manera, intentarem respondre a les següents preguntes: quin era el volum del tràfic entre Vilassar i Barcelona, quines foren les mercaderies demandades, amb quin tipus d'embarcacions es feia el transport i qui les menava.

Amb aquest objectiu, la font bàsica que utilitzem en aquest treball és el dret d'ancoratge, una font que compta amb una certa tradició historiogràfica (CARRÈRE 1953; ZUCCHITELLO 1982). Podríem definir el dret d'ancoratge com un impost indirecte, concedit a la ciutat de Barcelona mitjançant privilegi reial de desembre de 1438, que gravava la circulació de vaixells al port de la ciutat de forma bàsicament proporcional al seu arqueig, és a dir, segons la seva capacitat de càrrega. A diferència d'altres impostos semblants, el cobrament es feia sense tenir en compte altres condicions com el port d'origen i nacionalitat dels patrons o el tipus i valor de les mercaderies embarcades. En relació a aquest darrer aspecte només el transport de llenya suposava una excepció ja que gaudia d'una reducció d'un 25% de la tarifa aplicada normalment. Aquest impost presentava certa originalitat però al mateix temps s'inseria en certes tipologies fiscals semblants documentades almenys des del segle XIV com els pontatges i passatges o els propis ancoratges d'altres ports mediterranis. Pel seu caràcter era un impost clarament finalista, ja que tota la recaptació havia de ser destinada al finançament de les obres de construcció del moll de Barcelona. El funcionament del dret d'ancoratge consistia en el pagament pels responsables de les diferents embarcacions, normalment el propi patró, d'una

1 Tot i el limitadíssim nombre d'exemples podríem assenyalar els nuclis de barraques contemporànies de Montjuïc o el Somorrostro a Barcelona, o les barraques de pescadors de primera meitat de segle XVII a la mateixa ciutat. TATJER, M. LARREA, C. (eds.) (2010) *Barraques, la Barcelona informal del segle XX*. Barcelona. SOBERÓN, Mikel (2015) «Les barraques de pescadors a la Barcelona moderna (f. XVI – m. XVIII)». *Tribuna d'Arqueologia, 2012-2013*, p. 219-235.

quantitat en funció de l'arqueig, mesurat en bótes o en nombre de bancs de voga, pel fet d'ancorar al port de Barcelona.²

Per tal de garantir el correcte cobrament d'aquesta imposició es va crear de nou tota una estructura administrativa de certa complexitat. Cada arribada, sense pràcticament excepció, era enregistrada dia a dia per un oficial, el collidor del dret, en un llibre mensual que recollia totes les arribades a port. Alhora, era l'encarregat de rebre els pagaments i ingressar-los cada setmana a la Taula de Canvi. Es pot comprendre que el detallisme d'aquests llibres del collidor els converteixen en una font històrica de primer ordre. L'esquema estàndard d'aquestes anotacions seria el que exposem a continuació a partir de dos exemples del llibre del mes de març de 1441:

«Jhs

Dimarts ha xxv de brill fffesta de sent march

+ Primo arriba lo laut den Miquell Casals vench de Vilasar, paga ha vint e vuyt de brill dos sous

+ Item arriba la barcha den Galsaran Doy vench de Reys [Arenys] és de port de trente e sinch bótes, paga ha vint e nou de maig quatorze sous».³

A continuació seguirien totes aquelles entrades produïdes en el mateix dia. Com es veu, s'anotaven informacions força rellevants com el nom del patró, el tipus d'embarcació, la seva capacitat i el port d'origen del viatge. Tot això, amb una precisió primmirada dia a dia i amb molt poques exempcions, ja que tothom estava obligat a pagar. A aquestes dades s'afegia, si s'esqueia, qui feia efectiu el pagament del dret en cas que no fos el mateix patró, si portava o no llenya i el nom del propietari de l'embarcació si no era el mateix que la menava. Evidentment allò que es comptava eren els viatges, de forma que cada patró apareixia esmentat tantes vegades com hagués ancorat a Barcelona. A aquestes informacions s'adjuntaven altres dades de caire fiscal al final de cada llibre mensual.

2 L'esquema general de la tarifa bàsica era de 4 sous per desena de bótes i per banc en el cas d'embarcacions amb més de 20 bancs de voga i de 4 sous per aquelles embarcacions amb un port inferior a 10 bótes, a les quals els hi em donat un arqueig mig de 5 bótes, encara que de seguida passà a 2 sous. En el cas de portar càrrega de llenya es pagaven 3 sous per desena de bótes. Per il·lustrar-ho amb algun exemple, un lleny de 40 bótes pagaria 16 sous mentre que una barca de 20 bótes carregada de llenya pagaria 6 sous. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB). Registre de deliberacions. 1B.II-2, fols. 66v-71r. L'equivalència de la bóta com a unitat de capacitat amb mesures actuals correspondria a 410 l.

3 Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA): Reial Patrimoni, Mestre Racional, Volums, sèrie A-22.

Malauradament la conservació de les dades dels diferents anys es variable i s'ha de tenir en consideració a l'hora d'analitzar el moviment portuari. En primer lloc, respecte als valors referits a l'any 1439 s'ha de comptar amb que el dret d'ancoratge es començà a recaptar al juny d'aquell any i per tant no hi ha llibres, és a dir dades, dels primers mesos de 1439, de forma que les quantitats representen una fracció del total.⁴ Per a l'any 1441 falten els llibres de maig i desembre i per a l'any 1446 el llibre corresponent al mes de març. Per últim l'any 1447 només conserva els llibres de set mesos. Entre poc i res també en el cas dels anys 1443, 1444 i 1445. Afortunadament l'any 1442 es conserva sencer. Per l'elaboració d'aquests text hem emprat únicament les dades dels anys 1439, 1441, 1442, 1446 i 1447⁵ els quals, si bé no ens permeten avaluar el moviment total del lapse de 9 anys que representen, sí que ens possibiliten una aproximació a aquest i sobretot a les variacions que patí.

2. ÀMBIT GEOGRÀFIC I INTENSITAT DEL TRÀFIC

Els prop de 50 kilòmetres entre el turó de Montgat i la desembocadura de la Tordera dibuixen una línia de costa recta sense gaires accidents i amb una orientació NE – SE. El Maresme baixmedieval es presenta com un territori molt vinculat a la ciutat de Barcelona, si més no per via marítima.⁶ Si centrem el focus en Vilassar, tot i la desigualtat en la conservació de les dades que hem vist abans, el nombre de viatges documentats des de Vilassar a Barcelona durant aquests cinc anys arriba a la respectable suma de 178, els quals transportaren mercaderies per un volum de 1.375 bótes. Molt per sobre per exemple dels 8 viatges que figuren des de Cabrera, els 11 des de Premià o els 45 des d'Argentona, molt per darrere però de les 548 arribades des de Mataró, durant

	1439	1441	1442	1446	1477	Total
Entrades	38	47	71	14	8	178
Bótes	265	235	500	225	150	1.375

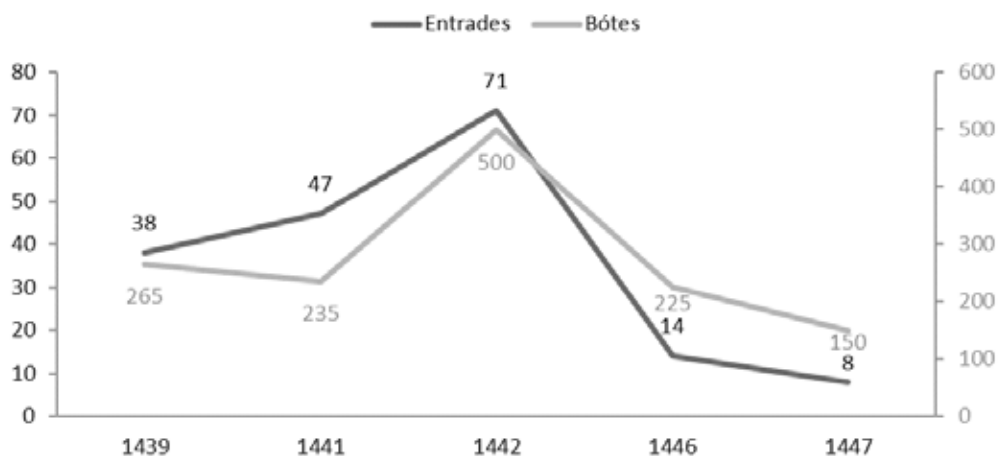
Taula 1. Entrades i bótes al port de Barcelona des de Vilassar

4 Amb tot s'ha de tenir en compte que són els mesos d'estiu els que per norma presenten una major ritme de navegació i que per tant la manca dels mesos de gener a maig de 1439 no resulta quantitativament tan important.

5 ACA. Reial Patrimoni. Mestre Racional. Volums, sèrie A-2 fins A-8; A-19 fins A-40; A-47 fins A-64.

6 A l'actual Baix Maresme trobem esmentats en els llibres de l'ancoratge: Masnou, Teià, Premià, Vilassar, Cabrera, Argentona, Mataró, Llanereres, Sant Vicenç i Caldes. A continuació a l'Alt Maresme: Arenys i la platja del Cavaíó, Canet, Sant Pol, Calella, Pineda, Santa Susanna, Malgrat, Palafoles i Tordera.

Gràfic 1. Viatges des de Vilassar, 1439-1447



el mateix període.⁷

Representades gràficament aquestes magnituds, el que podem observar és un repunt molt evident a l'any 1442. Aquesta pujada conjuntural en el volum del tràfic marítim l'hem pogut documentar a la pràctica majoria de rutes comercials que convergien a Barcelona, incloses aquelles que sortien des del Maresme. És probable que la causa de fons d'aquest pic s'hagi de cercar en la demanda que exercí sobre Barcelona, i per extensió sobre tots els territoris de la corona, l'activitat bèl·lica del Magnànim que culminà al juny de 1442 amb la conquesta de la ciutat de Nàpols.

El segon aspecte que destaca en aquest gràfic és, la baixada que s'observa a partir de 1446, tant en la quantitat d'entrades a port com en el volum de mercaderies transportades, situant-se per sota fins i tot dels valors de 1439, del qual recordem només conservem documentació de set mesos. Tampoc aquesta baixada a la segona part de la dècada del 1440 és privativa de Vilassar sinó que afectà a tot el Maresme, la Selva i una part de la costa a garbí de la ciutat de Barcelona.

Per últim, es pot llegir la variació en els arqueigs de les embarcacions emprades. Per exemple l'any 1441 tot i que van arribar 9 embarcacions més que al 1439, la quantitat de mercaderies es reduí en 30 bótes, és dir que les embarcacions utilitzades feren més viatges, però foren més petites. El mateix però en sentit contrari ho podem observar l'any 1446, quan tot i que arribaren

⁷ ACA. Reial Patrimoni. Mestre Racional. Volumes, sèrie A-2 fins A-64.

33 embarcacions menys que en 1441, el resultat en mercaderies transportades fou similar a les carregades aquell any.

3. EL TIPUS DE MERCADERIES

Amb l'apartat precedent hem dibuixat un esquema general de la fluctuació comercial entre Vilassar i Barcelona, però sobre quines mercaderies es fonamentava aquest intercanvi? Per a respondre convenientment a aquesta pregunta caldria encetar una nova via de recerca més enllà del propi ancoratge. Amb tot, amb les dades i informacions de que disposem tractarem de definir, encara que a grans trets, els béns embarcats des de la platja de Vilassar.

3.1. Roldor, pega, pedra i vi.

Com ja hem esmentat els registres del dret d'ancoratge no anotaven la càrrega del vaixell ja que no eren les mercaderies l'objecte fiscalitzat, sinó la grandària de l'embarcació, a excepció de la llenya, tal i com veurem més endavant. Per tant cal recorre a d'altres fonts a partir de les quals puguem deduir els productes presents en els tractes comercials entre Vilassar i Barcelona.

La importància de la indústria del cuir a Barcelona – pensem en una ciutat d'uns 30.000 habitants amb les seves necessitats de vestimenta i calçat – convertia aquesta en una important demanadora d'aquells productes que acompanyaven l'adobatge de les pells. En aquest procés de convertir la pell en cuir, els assaonadors, necessitaven del roldor (*Coriaria myrtiflora*), una planta força abundant al Maresme i molt rica en els tanins necessaris per adobar la pell. La seva comercialització al mercat barceloní ja ha estat assenyalada de forma general per alguns estudis (CUADRADA, 1997, p. 85-86). Més interessant per partida doble resulta la referència de 1450, recollida per Pere Benito, sobre l'existència d'estructures d'emmagatzematge a peu de platja de Vilassar (*cases o botigues*) i l'embarcament de roldor (*astibar raudor per carcar la barca*) (BENITO 1991, p. 6). Per tant, una mercaderia que no podem quantificar però sí incloure-la, amb molta probabilitat, en els carregaments habituals que s'enviaren a Barcelona a mitjan segle xv.⁸

8 Cal esmentar que de manera que en absolut creiem casual, els estudis pol·línics fets a Barcelona per aquesta cronologia mostren l'absència del taxó del roldor (JULIÀ, RIERA 2010, p. 170). Es tractava per tant d'un producte necessari per la indústria barcelonina però que no creixia, o es va esgotar, al seu radi més immediat.

La pega de pi, indispensable no només per a la construcció naval sinó també pel transport d'aliments amb boteria o, en les seves versions més destil·lades com la colofònia, en la fabricació de vernissos i en la farmàcia, es troba documentada al Maresme, en concret a Mataró, encara que amb una cronologia una mica posterior a la que aquí ens ocupa (SALICRÚ, 2011, p. 8). Tot i que no en tenim constància a partir del dret d'ancoratge, aquests producte degué omplir amb certa freqüència les bodegues dels vaixells del Maresme. Com a producte forestal, l'elaboració de pega es pot aventurar en tots aquells indrets amb una forta dedicació a l'explotació dels boscos, entre els quals hauríem d'incloure Vilassar com veurem al següent apartat.

El cas de la pedra és novament un altre producte no ressenyat en els llibres del dret d'ancoratge, però del qual, en aquest cas sí en tenim referències arqueològiques del seu transport per via marítima. Durant l'excavació d'un solar al costat de l'actual estació de França de Barcelona, es varen localitzar quatre blocs de pedra granítica, compatibles amb el granit maresmenc, que amb intenció o de manera accidental caigueren a l'aigua, recolzant-se sobre el llit marí del segle xv, a uns 1,20/1,70 metres de fondària (SOBERÓN, 2012, p. 63). L'ús final d'aquests blocs quadrats, aproximadament de 1 x 1 m., es pot relacionar amb el muntatge del terra i la paret de focs baixos a les cuines medievals i d'època moderna, tal i com avui es pot observar actualment en el Born - Centre Cultural i de Memòria. Evidentment no podem assegurar que aquests blocs vinguessin de pedreres vilassarenques, però la presència de vetes de granit consolidat a tota la serralada Litoral, inclosos els termes de Vilassar o Cabrils, fan molt probable la seva explotació i exportació.

Per últim, ens centrem en un producte bàsic com fou el vi. La incapacitat evident de Barcelona per proveir-se de vi a partir del seu entorn periurbà derivà en la necessitat d'obtenir aquest en un radi més ample fent servir els avantatges que ofería el transport marí. Diverses ordinacions com les de 1443 sobre la venda de vi, recollides per Manuel Sánchez, mostren com alguns dels centres productors es trobaven, entre d'altres indrets, al baix Maresme: Alella, Premià, Vilassar, Cabrera i Mataró (SÁNCHEZ, 2016 p. 111-112).

3.2. La llenya

La llenya com a producte comercialitzat queda una mica deslluït respecte de les altres mercaderies que associem amb el món medieval. És evident que a la llenya li manca l'exotisme de les espècies o d'algunes teles, alhora que sovint

tampoc s'engloba dins el gran conjunt de mercaderies que constitueixen el que podríem anomenar productes bàsics, com el vi o els cereals. Però només cal aturar-se un moment per adonar-se del paper de la llenya com a gairebé únic combustible disponible i d'aquí a la seva consideració com a producte fonamental. La llenya no només servia per escalfar-se sinó que també es trobava a la base de l'elaboració d'aliments tan fonamentals com el pa, a més de en tot allò que no es menjava cru, i constituïa la font energètica d'una llarga llista d'oficis com els relacionats amb les industria terrissaire, la del metall i el vidre, el sabó, la calç, o en algunes fases de l'industria drapera com el tintat.

Si en alguna etapa històrica Barcelona fou autosuficient en matèria de combustible, aquell temps havia quedat molt enrere a mitjan segle xv. En aquests anys centrals del quatre-cents fou el Maresme, de manera evident, i en menor mesura la Selva i el Baix Camp, el principal proveïdor de llenya de la ciutat comtal. Per tal d'il·lustrar-ho amb xifres, més dels tres quarts de la llenya que es cremava a Barcelona entre 1439 i 1447 tenia un origen maresmenc.⁹ Més enllà dels dos principals centres que canalitzaren l'exportació de llenya a Barcelona, Mataró i Pineda, Vilassar jugà un paper gens negligible. A partir de les dades que ens ofereixen els llibres del collidor de l'ancoratge podem arribar a fer una aproximació al volum comercialitzat.

	1439	1441	1442	1446	1477	Total	% total
Entrades	34	0	3	5	5	47	26,4
Bótes	245	0	95	130	135	605	44,0

Taula 2. Entrades i bótes de llenya transportades des de Vilassar

Les dades exposades a la taula 2, necessiten d'una primera precisió. La sobrerepresentació que trobem l'any 1439, no respon a una variació del flux comercial, sinó a una qüestió documental. Durant el primer any d'implantació del dret d'ancoratge, les embarcacions més petites, llaguts, gòndoles i barquetes, es gravaren amb una tarifa de 4 sous o 3 si portaven llenya. Aquesta taxa estava desequilibrada ja que traduït a preu unitari per bóta, el resultat era que s'estava gravant proporcionalment de forma més alta aquestes petites embarcacions. Finalment, s'acabà optant per aplicar-los una taxa de 2 sous de manera general. Això implica que quan al desembre de 1439 es comenci a cobrar la nova tarifa,

⁹ La suma del volum de llenya transportada des del Maresme durant els anys 1439, 1441, 1442 i 1446 arribà a 30.388 bótes, que equivaldrien aproximadament a 12.459 tones de llenya. SOBERÓN, Mikel (en premsa) «La relació marítima entre el Maresme i Barcelona a mitjan segle xv». Comunicació presentada a In maritima. 1er Simposi sobre Història, cultura i Patrimoni del Maresme medieval.

ja no caldrà que les embarcacions més petites, inferiors a 10 bótes, declaressin si portaven llenya o no. De manera que l'equitat impositiva ens ha deixat a les fosques pel que fa al carregament de les embarcacions més petites. Així s'explicarien les dades de 1441. No es tracta que no hi hagués cap enviament de llenya, sinó que durant aquest any totes les embarcacions que cobriren la ruta Vilassar – Barcelona, foren llaguts de menys de 10 bótes i per tant no necessitaven precisar el carregament de llenya per gaudir de la tarifa reduïda.

Amb tot, es pot arribar a calcular la importància que tingué la llenya. la qual arribà a representar com a mínim al 44% de les mercaderies transportades des de Vilassar i un 26,4% dels viatges. Malgrat la pèrdua d'informació a partir de desembre de 1439 creiem que resulta simptomàtic que amb anterioritat a aquesta d'un total de 38 viatges, només 4 van carregar altra cosa que no fos llenya. Per tant, amb molta lògica caldria entendre aquests percentatges recollits a la taula 2 com una estimació a la baixa de la quantitat de llenya transportada, la qual molt possiblement fou la mercaderia principal que Vilassar aportà al mercat barceloní.

4. PATRONS I EMBARCACIONS

Per acabar d'esbossar l'activitat marítima de Vilassar a mitjan segle xv ens resta afegir algunes línies sobre els recursos emprats, d'una banda el capital invertit en forma d'embarcacions i d'una altra l'element humà. De la primera qüestió l'ancoratge ens permet conèixer els tipus navals més habituals i els ritmes de navegació. De la segona podem obtenir una nòmina dels patrons que carregaren a la platja, però un assumpte ben diferent és concretar quins eren realment habitants de Vilassar.

Entre els cinc anys considerats en aquest text, 1439, 1441, 1442, 1446 i 1447 trobem un total de 39 patrons d'embarcació diferents, dels quals majoritàriament podem dir que no eren de Vilassar i que només de forma puntual ancoraren a la seva platja. A la taula 3 recollim la nòmina sencera d'aquests patrons indicant el tipus d'embarcació que empraren i el nombre de vegades que els trobem a Vilassar durant aquest període.¹⁰

El propi dret d'ancoratge ens permet establir, en alguns casos, un lloc de procedència dels diversos patrons. Per exemple, hi ha un bon grup que a

10 ACA. Reial Patrimoni. Mestre Racional. Volums, sèrie A-2 fins A-64.

SINGLADURES 33

partir de la recurrència en les mateixes rutes de navegació podem col·locar-los geogràficament amb una certa precisió. De l'àrea de Blanes o Malgrat podríem citar a Bernat Abric, Bernat Oliva, Bernat Fàbregues i Antoni Jaumet; de Mataró a Pons Guillem, Antoni Berenguer, Antoni Mas i possiblement també a Macià i Antoni Morera; d'Arenys a Antoni Sagrera; de Sant Feliu de Guíxols a Francesc Pati i Joan Favar; de Barcelona a Pere Doy i Miquel Ferrer o de Castelldefels a

Patrons	Embarcació	Viatges
Bernat Abric	Barca	1
Salvador Aimeric	Llagut	33
Bartomeu Amar	Lleny	1
Antoni Berenguer	Llagut	1
Ramon Bofill	Lleny	1
Bernat Brotxa	Llagut	1
Miquel Casals	Llagut	30
Joan Castell	Llagut	5
Francesc Cerdà	Gòndola	4
Antoni Cardona	Lleny	1
Bernat Costa	Esquif	1
Pere Doy de Barcelona	Llagut	1
Joan Fàbregues	Llagut	1
Pere Farrari	Llagut	1
Antoni Farrari	Barqueta	1
Joan Favar	Barca	5
Antoni Ferrer	Barqueta	2
Pere Fontanils	Llagut	1
Pons Guillem	Barca	2
Gabriel Jacomi	Gòndola	1
Antoni Jaumet	Llagut	1
Jaume Llull	Llagut	1
Francesc Mas	Llagut	1
Antoni Mas	Barca	2
Pere Moragues	Llagut	1
Macià Morera	Barca	3
Antoni Morera	Barqueta	1
Bernat Oliva	Llagut	1
Joan Pardal	Llagut	3
Francesc Pati	Barqueta	1
Miquel Prats	Gòndola	2
Macià Ribes	Llagut	1
Bernat Rifenes	Llagut	1
Esteve Roudós	Llagut	58
Antoni Sagrera	Barca	1
Miquel Soterrània	Gòndola	1
Esteve Tonyí	Llagut	3
Joan Tonyí	Llagut	1
Pere Vidal	Barca	1

Taula 3. Patrons documentats a Vilassar. 1439-1447

Bernat Costa. A més d'aquests, s'aprecien un seguit de patrons que apareixen només un o dos cops en tots els registres, Bernat Brotxa o Miquel Soterrània, els quals serien la manifestació d'una flota paral·lela a la que es pot documentar ancorant al port de Barcelona i que molt possiblement actuaria com a enllaç entre ports més o menys secundaris de la corona, fet que dona mostra de la vitalitat de la xarxa marítima més enllà del port de la capital.

Entre els patrons que amb seguretat podem citar com a vilassarencs, que en la taula precedent hem marcat en negreta, trobem a Salvador Aimeric, Miquel Casals i Esteve Roudós, tots tres patrons de llagut. El primer element que ens porta a situar-los a Vilassar, és l'evident repetició del trajecte entre Vilassar i Barcelona que en el cas de Miquel Casals i Salvador Aimeric, actius només entre 1439 i 1442, arribà a 30 i 33 viatges respectivament.¹¹ En el cas d'Esteve Roudós la seva activitat assoleix tota la forquilla temporal estudiada, arribant a fer un total de 58 viatges entre 1439 i 1446. El darrer viatge que féu com a patró fou al febrer de 1446, menant no el seu llagut habitual sinó la gòndola de Nicolau Salvador, a partir d'aquest moment el seu paper com a patró finalitza, però no la seva vinculació amb el transport marítim.¹² I és que a l'octubre de 1446 apareix com a pagador del dret d'ancoratge que devia el llagut de Bernat Rifenes que havia arribat de València, i més endavant al juny de 1447 efectuà el pagament del dret corresponents als quatre viatges de la barca d'Antoni Mas des de Mataró i Argentona.¹³ Esteve Roudós apareixia al 1439 molt vinculat al transport de llenya, 14 viatges d'un total de 16, a partir d'aquesta data i amb el canvi de tarifa que abans hem detallat, perdem el rastre de la mercaderia embarcada, però al final, al 1447, el veiem actuant com a pagador dels viatges efectuats per Antoni Mas, que evidentment foren de llenya, en concret la respectable quantitat de 120 bótes.

Un segon element que ens permet situar aquests tres patrons com a veïns de Vilassar és l'estudi realitzat per Montserrat Richou, on se'ls presenta com a tinents i propietaris de diverses peces de terra al terme de Vilassar. A més, tant els Roudós com els Aimeric¹⁴ donaren nom a un mas (RICHOU 2012). Seguint

11 ACA. Reial Patrimoni. Mestre Racional. Volums, sèrie A-2 fins A-38.

12 ACA. Reial Patrimoni. Mestre Racional. Volums, sèrie A-48 (24-2-1446).

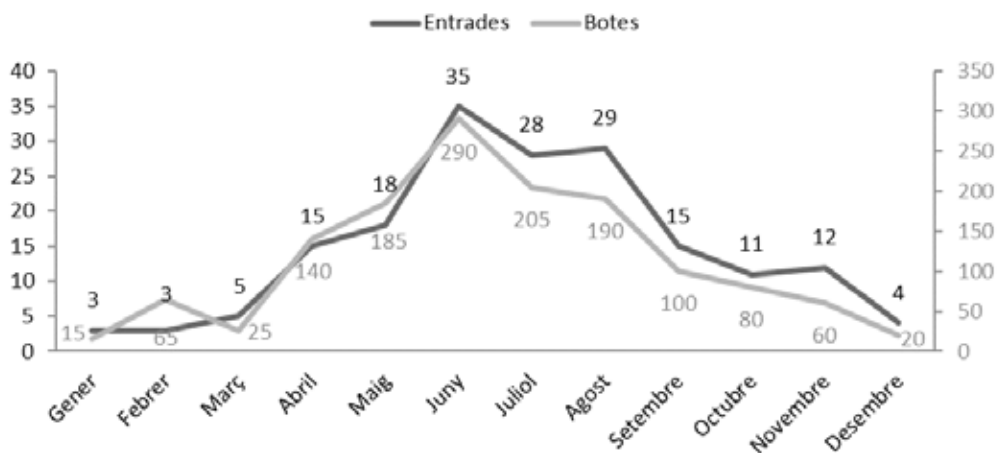
13 ACA. Reial Patrimoni. Mestre Racional. Volums, sèrie A-55 i A-60.

14 L'autora esmentada proposa una transcripció diferents dels cognoms: Eimeric i Roudors. Per una qüestió del tipus de font que hem emprat hem optat per mantenir-nos més pròxims a la

amb la comparació amb aquest treball, amb precaució, podríem afegir a la nòmina de patrons vilassarencs a Esteve i Joan Tonyí o Tongi i a Joan Pardal.

Per últim ens detindrem en les formes de navegació i els tipus navals. Els registres de l'ancoratge en la mesura en que compilen tot el moviment anual del port de Barcelona ens permeten distribuir les entrades a port segons els mesos i obtenir un calendari de la navegació des de Vilassar. El resultat, plasmat al gràfic 2, mostra un ritme de navegació concentrat entre abril i setembre amb un pic als mesos d'estiu i una baixada des de la tardor fins l'inici de la primavera. Cal dir que aquest esquema és comú a la majoria de la navegació medieval i respon més als ritmes de l'economia i la producció agrària que a la meteorologia (TANGHERONI; DI NERO 1978, p. 69-70).

Gràfic 2. Distribució intranual dels viatges des de Vilassar. 1439-1447



A més dels ritmes anuals els llibres del dret d'ancoratge ens mostren els diferents patrons col·laborant entre ells. Així, Esteve Roudós i Salvador Aimeric, durant el temps que el segon estigué actiu, sovint navegaren plegats arribant el mateix dia a Barcelona. La navegació en conserva, habitual en moltes rutes com a mitjà de defensa, sembla explicar-se en aquest ocasió més per qüestions econòmiques, com fer efectives comandes conjuntes o per una copropietat de la mercaderia transportada, que per por a patir un atac corsari. En qualsevol cas, evidenciaria una certa capacitat d'iniciativa i organitzativa per part d'aquests patrons a l'hora d'introduir-se en el mercat barceloní.

grafia de l'ancoratge.

Quin tipus d'embarcacions sovintejaren la platja de Vilassar? A les línies anteriors ho hem anat entreveient i ara ho exposarem amb més detall. Clarament fou el llagut la principal embarcació que es podia veure a Vilassar. Al percentatge recollit a la taula 4, caldria afegir el corresponent al tipus barqueta, ja que la majoria corresponen a l'any 1439 quan tot indica que els oficials que recaptaren el dret d'ancoratge no tenien clara la diferència entre ambdós tipus. Per tant durant els anys que hem estudiat més del 80% dels viatges realitzats des de Vilassar a Barcelona foren fets per llaguts. Paper preeminent del llagut, però mai del tot sol.

	Llagut	Esquif	Gòndola	Barqueta	Barca	Lleny	Total
Viatges	119	1	9	29	17	3	178
%	66,9	0,6	5,1	16,3	9,6	1,7	100.0

Taula 4. Tipus d'embarcacions. 1439-1447

Els tipus navals més habituals foren embarcacions de port petit o petit-mig, fet lògic tenint en compte la situació propera al mercat barceloní i el requisit d'una flexibilitat en els nòlits que permetés el moviment de partides relativament



Fig. 1. Vista zenital del derelict Sorres X, popa a l'esquerra i proa a la dreta. Es podem observar les diferents quaderns, la paramola recolzada sobre el paramitjal al centre i dues serres a cada banda. (Autor: Xavier Nieto, reproduïda a PUJOL 2016).

petites. Acompanyant els llaguts trobem els esquifs, petites embarcacions de menys de 10 bótes d'arqueig, segurament sense arbres i normalment vinculades al servei de vaixells més grans; o les gòndoles molt habituals en el remolc de rais de fusta des del Maresme i possiblement dotades d'alguns arbres. En una segona escala podem situar els llenys amb arqueigs al voltant de les 45 bótes i especialment les barques entre 15 i 55 bótes. Aquestes darreres, sobretot el model de 30 bótes, foren amb diferència les embarcacions més utilitzades en el transport de llenya. Amb vela i remos i molt possiblement descobertes en la major part, permetien moure quantitats importants de llenya. A diferència d'altres productes, la llenya es podia mullar de manera que la manca de coberta, lluny de ser un desavantatge, facilitava les tasques d'estiba i posterior descàrrega, sense perill de perjudicar la mercaderia.

Però el protagonisme dels llaguts és inqüestionable, foren embarcacions molt versàtils i amb una gran capacitat de navegació malgrat les seves limitacions de càrrega, dotats de vela llatina i remos, a més de parcial o totalment coberts. Tot i la seva i recurrent adscripció a la navegació de cabotatge i radi curt, la seva àrea d'actuació depassava llargament aquests límits. A mitjan segle XV els llaguts navegaven per tota la costa del Principat, el Regne de València, la Provença, les Illes i fins i tot Sardenya. El propi Esteve Roudós declarà França com a port de procedència l'arribar a Barcelona al gener de 1441, origen que en aquesta època equivaldria als ports i carregadors entre Narbona i Aigües Mortes.¹⁵ Si la definició morfològica de barques i llenys resulta una mica complexa per la varietat d'arqueig que assoliren, des de les 15 a les 55 bótes en el cas de les barques i entre 15 i 100 bótes pels llenys, en el cas del llagut el podem situar sempre amb una capacitat d'estiba per sota de les 10 bótes. L'exemple, cronològicament una mica anterior, del derelicte Sorres X localitzat a Castelldefels ens proporciona una imatge força ajustada de com serien aquestes embarcacions (fig. 1). Es tractaria d'una embarcació d'uns 10 metres d'eslora amb una popa rodona on es situaria, a diferència d'embarcacions anteriors amb dos timons laterals, un sol timó axial o de codast. Per a la propulsió muntaria un arbre armat amb vela llatina, del qual es va localitzar la paramola feta amb una sola peça de pi (PUJOL 2016, p. 288-293).

* * *

15 ACA. Real Patrimoni. Mestre Racional. Volums, sèrie A-19 (5-01-1441).

A les pàgines anteriors hem tractat de dibuixar una part de la base econòmica, en concret aquella vinculada al proveïment del mercat barceloní, d'un petit nucli medieval com Vilassar, abans de la seva conversió en municipi a finals de segle xv. Tot indica que a mitjan segle xv l'exploració i comercialització dels recursos forestals vilassarencs constituïa una important font de negoci per alguns dels seus habitats. Trajectòries com la d'Esteve Roudós ens permeten definir una actuació no limitada al simple transport de mercaderies, sinó amb un participació més completa. La pròpia especialització en unes rutes i productes constants, especialment la llenya, implicava un control força ampli del procés de transport i posterior venda però que a més, també devia comportar la capacitat d'organització i distribució dels «stocks», la previsió i programació del nombre de viatges i l'adequació dels mitjans de transport, així com, juntament amb el sector halièutic, una mínima implantació d'hàbitat a peu de platja.

5. BIBLIOGRAFIA

BENITO MONCLÚS, Pere (1991) "L'obertura al mar d'una societat feudal" *Singladures. Revista d'Història i Patrimoni Cultural de Vilassar de Mar i el Maresme*, 12. p. 1-8.

CARRÈRE, Claude (1953). «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV^e siècle». *Estudios de Historia Moderna*, III, p. 67-156.

CUADRADA MAJÓ, Coral (1997). «El paisatge i l'organització del territori al Maresme medieval». *Territori i Societat a l'Edat Mitjana. Història, arqueologia i documentació*. Lleida: Universitat de Lleida, p. 83-130.

JULIÀ, Ramon. RIERA Santiago (2010) «Usos del sòl i activitats productives a Barcelona a partir de l'anàlisi paleoambiental de la llacuna litoral medieval del pla de Palau». *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 06. p. 165-177.

PUJOL HAMELINK, Marcel (2016). «Medieval shipbuilding in Catalonia (13th-15th centuries): one principle, different processes». *International Journal of Nautical Archaeology*, 45.2. p. 283-295.

RICHOU LLIMONA, Montserrat (2012). *La terra, la família i la mort al Baix Maresme (1348-1486)*. Barcelona. Fundació Noguera.

SALICRÚ LLUCH, Roser (2011). «Perquè la pega se fa a Mataró e per la costa del Maresma. L'explotació dels recursos forestals mataronins a la Baixa Edat Mitjana». *Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria*, 100, p. 8-15.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Manuel (2016). «Vi i tabernes a la baixa edat mitjana a través de les ordinacions». RENOM, Mercè (ed.) *Proveir Barcelona. El municipi i l'alimentació de la ciutat, 1329-1930*. Barcelona: Museu d'Història de Barcelona (MUHBA), p. 109-120.

SOBERÓN RODRÍGUEZ, Mikel (2012). «Carrer del Doctor Aiguader, 15-23». *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2012*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, p. 63-68.

TANGHERONI, Marco. DI NERO, Lilia. (1978). *Commercio e Navigazione nel Mediterraneo Medioevale*. Roma. Scholastica.

ZUCCHITELLO, Mario (1982). *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1552)*. Tossa: Ajuntament de Tossa – Centre d'Estudis Tossencs.