

# Una nació abocada a mar

MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



La història dels Països Catalans és també la història de la seva gent amb la mar. Durant segles, esdeveniments polítics, econòmics i socials han girat entorn de la Mediterrània. És, doncs, una relació tan forta com íntima, de la qual no podem prescindir.

**"E** hac una partida de l'estol a Cambrils; e la major partida, on nós érem, fo en lo port de Salou, e en la platja; e els altres foren en Tarragona, car eren d'aquell lloc. E la quantitat de lo estol fou aital que hi hac vint-i-cinc naus complides, e divuit tarides, e dotze galees, e entre buces et galions cent. E així foren cent cinquanta llenys cabdals menys de les barques menudes. (...) E moquem lo dimecres matí de Salou ab lo oratge de la terra, car per l'estatge llong que havíem feit tot vent nos era bo, sol que moure nos pogués de la terra. E, quan viren los de Tarragona e els de Cambrils que l'estol movia de Salou, feren vela, e feia-ho bell veer que aquells que



romanien en terra e a nós, que tota la mar semblava blanca de les veles, tan era gran l'estol".

Així descriu la *Crònica o Llibre dels Feits de Jaume I* el principi d'un dels episodis més èpics de la nostra història: la de la conquesta, l'any 1229, de Mallorca, una illa estratègica en el pas cap a l'Orient i profitosament utilitzada pels corsaris.

Des d'aleshores els catalans "donaran remes de llong" (abordaran) amb les seues naus tota la immensitat mediterrània fins el segle XV. Podem imaginar-nos aquelles galeres atapeïdes de cavallers i de soldats, les siluetes retallades contra l'horitzó de les sagetes primes, el sol rebotant sobre gorgeres i cascs de

metall... Era el temps en què la mar va esdevenir, a aquest costat del món, metàfora del poder, articulació d'un imperi que havia de durar uns quants segles.

Tant és així, que ja el 1264, Jaume I nomenava Guillem de Montcada cònsol dels catalans a la mítica ciutat d'Alexandria, en un moment en què les galeres catalanes ja eren imatge habitual de les tranquil·les aigües de la Mediterrània. Unes dècades separen aquella primera gesta de l'enginy polític i econòmic català de la creació d'uns altres consolats de mar a Xipre, Armènia, Síria i Pera, a més de l'expedició dels almogàvers de Roger de Flor a l'Orient, amb el resultat de l'annexió dels ducats de Neopàtria i Atenes el 1319.

Els mariners catalans eren temuts i, de fet, el segle XIV, Mat-

# la mar, la marina catalana decau al segle XVI

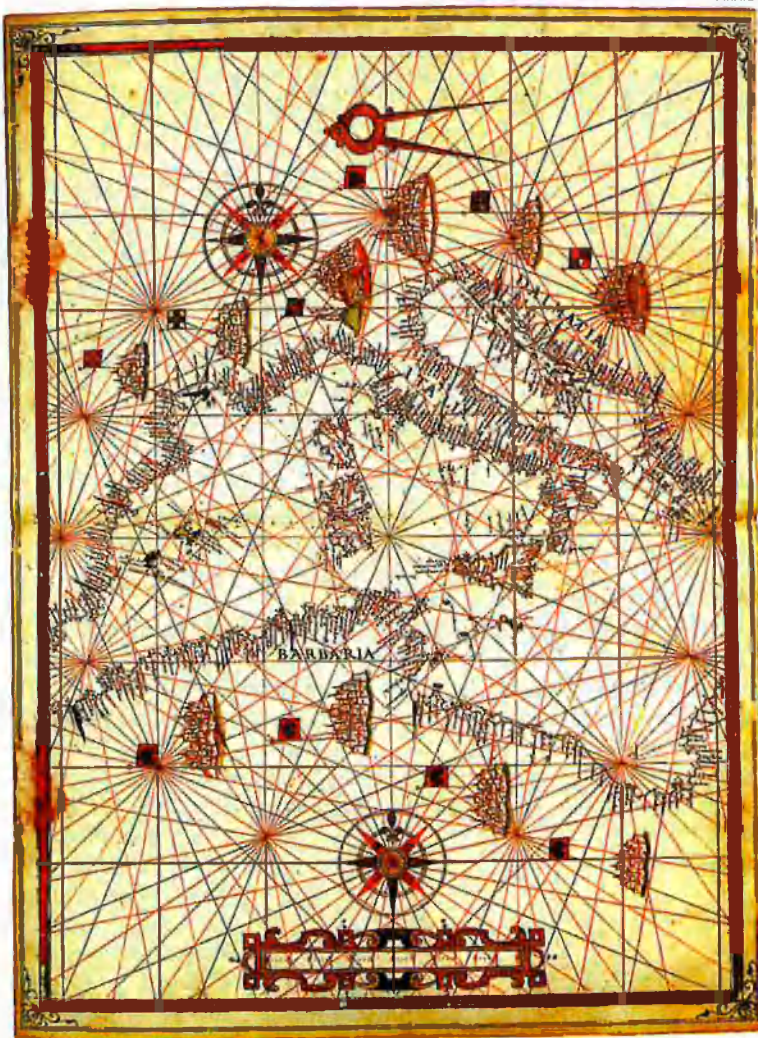
teo Vilami, historiador florentí els qualificava de "*valenti uomini o grandi maestri nei baratti del mar*", és a dir, homes valents i grans mestres en els combats de la mar.

Un altre historiador, el dels prínceps de Milà, Anzario Novarese, escriví també que si Venècia havia sol·licitat l'auxili de Pere IV d'Aragó era per consideració a la grandesa, el nombre i l'excel·lència de les naus dels catalans, així com de la seua gent, la més experimentada i hàbil en mar.

**La mar, lloc fascinant de troballes.** I és que la mar potser ho era tot per a la nostra gent, camí dubtós per a avançar en la realització de la història, font de riqueses i de cultura i oracle, lloc ple de misteris i de troballes fantàstiques...

Escrivia Melcior Miralles, inseparable capellà valencià del rei Alfons el Magnànim, en el seu dietari: "E l'endemà, que fon diumenge, a 13 de gener [de 1432], per raó del gran vent, la mar llançà un peix mular o estufador davant lo puig delà Llops lo qual havia noranta peus de larg e tenia tan gran boca que jo crec que hi caberen deu hòmens a cavall". I encara: "En l'any 1445, en lo mes de juliol, fonc trobada una bóta en Tarragona, a vora de la mar ab dos hòmens dins, lo u sens cap, ab gipó de seda negra ab borseguius grocs, e l'altre degollat, ab una cota verda del temps e calces de grana ab sabates de polaina".

Miralles esguarda la mar meravellat, les seues lletres exhalen emoció, la mateixa que sorprendrà, uns anys després, els notaris de la Generalitat de Catalunya. "Dijous, primer die de juny [1458]. Corpus Christi. Balena. Aquest die [escruien] donà a través en lo ribatge de la mar dallà lo cap de Llobregat una balena del llarch de una galiota de XIII banchs. Molts presumiren que no-s trigaria gayre que morria algun príncep e, de fet, a la fi d'aquest mes, morí lo rey Alfonso d'Aragó [el Magnànim]".



ARXIU

**Atles Nàutic** elaborat pel mallorquí Joan Oliva. L'elaboració de mapes, que pren un cert relleu en aquesta illa als segles XVI i XVII, donarà lloc a l'escola mallorquina de cartografia.

**Els dietaris medievals escrits per tota la nostra geografia sovint recullen anècdotes interessants relacionades amb la mar.**

**Una llarga postergació.** Després d'un gloriós període de dominació de la mar en què València va tenir, cap a la fi del segle XV, un moment d'esplendor, la marina catalana entra en decadència. Així els segles XVI

i XVII els ports del Catalunya són exclosos del comerç i del tràfic amb Amèrica. Una prohibició no explicitada enlloc, com llargament ha mantingut una certa historiografia.

A fi de comptes, la inactivitat econòmica per mar amb el nou continent fou deguda més aviat a la manca d'iniciativa comercial i a la poca adaptació a les innovacions tècniques de la navegació.

No obstant això, a final del segle XVI i a començament del XVII, els mallorquins prenen un cert relleu en el món de la mar, el qual es concreta en l'elaboració de mapes. Una activitat que donarà lloc al que s'anomena l'escola mallorquina de cartografia i que és representada per les famílies dels Oliva, els Prunet i de Joan Martines, personatge que arribà a ser cosmògraf reial de Nàpols.

## Negrers i catalans

La mar ha acollit una munió de rutes comercials catalanes, de lícites i d'il·lícites, tot i que hi ha molta més documentació de les primeres. El tràfic d'esclaus, de primer permès i després prohibit, és un d'aquests comerços marítims en què la participació catalana no és gaire documentada ni tampoc gaire airejada. Amb tot, els pocs testimonis que en queden són una prova del paper dels vaixells negrers que sortien de les costes catalanes. L'*Avenç*, la revista d'història, va publicar-ne un extens document l'octubre del 1984 (número 75).

Tot i la poca informació, sembla clar que els negrers catalans s'hi van posar tard. D'una banda, hi havia la prohibició espanyola de comerciar amb les Amèriques; d'una altra, fins al segle XVIII eren els indígenes americans el personal obligat a fer les feines servils dintre l'imperi espanyol —a diferència del que passava als altres països europeus—. Però a poc a poc les necessitats expansives de l'economia antillana van fer que la ruta negrera Europa-

Àfrica-Amèrica fos freqüentada per vaixells espanyols i catalans. En aquest "negoci" hi va haver des de capitans generals a la reina Isabel II, passant per famílies com els Güell, i una bona part de l'administració colonial.

El tràfic d'esclaus va tenir dues fases diferents. Durant la primera etapa (1789-1820), va ser un comerç legal i liberalitzat, i en la segona (1820-1860), va ser prohibit i clandestí. Segons que explica l'historiador Josep Maria Fradera en el dossier de la revista *Avenç*, ja esmentat, l'etapa de consolidació dels vaixells catalans en el tràfic d'esclaus va ser els anys 1810-1820. En aquesta primera fase consta documentalment que vaixells catalans van dur a Cuba 30.696 esclaus, és a dir un 10,08% dels que entraren a l'illa. Cristòfor Roig i Vidal, Ignasi Carbonell o Antonio López i López, futur primer

marquès de Comillas, es van destacar en aquesta etapa, en la qual, segons Fradera, "es pot afirmar que no hi ha empresa comercial mitjana catalana que no hagi organitzat o participat en el finançament d'expedicions negreres". Els vaixells sortien buits de ports com els de Mataró, Canet, Vilanova i la Geltrú o Barcelona. Passaven l'estret de Gibraltar, sortien a l'Atlàntic i recollien els esclaus a la costa occidental d'Àfrica, tot i que també hi ha documentades expedicions a Madagascar. Un cop carregades les bodegues d'esclaus, els vaixells travessaven l'oceà fins a Cuba.

Aquest comerç va ser prohibit, l'any 1820, per un tractat entre Espanya i Anglaterra, cosa que no va pas suprimir el tràfic de negres, però sí que el va dificultar molt.

ARXIU



La *Conchita*. Aquesta corbeta negrera va ser assaltada pel vapor *Firefly* el 1857.

Les expedicions es controlaven des de Cuba, i alguns traficants es van establir en ports dels EUA. Salvador Samà, Panxo Martí, Pau Forcadé, Josep Maria Borrell i Miquel Pous van ser alguns dels que van continuar fent de negrers en aquesta etapa de clandestinitat. Però van anar desapareixent a poc a poc, segons Fradera, especialment per la consolidació d'Anglaterra com a potència colonial a l'Àfrica, el continent subministrador d'esclaus per excel·lència i per la pressió de les autoritats angleses en les rutes dels vaixells negrers. Com diu J. Rovira Fors, director de l'Arxiu Parroquial de Canet i coneixedor del tema, "les naus catalanes eren segures i marineres, però matusseres i lentes" i de seguida eren caçades pels clippers anglesos.

A final del segle passat es va abolir definitivament l'esclavitud. El temps que va durar aquest tràfic va significar "l'origen d'un bon nombre de nissagues industrials", assegura Josep Maria Fradera. De fet, era, després del vi negre, el segon "producte" més exportat pels catalans a Amèrica. **Oriol Cortacans**



Són anys també en els quals la pirateria infesta les aigües de la Mediterrània. El fenomen impactarà fortament la nostra societat i provocarà, de passada, la proliferació d'un element arquitectònic d'extraordinària bellesa: les torres de guaita, profusament disseminades de cap a cap de les nostres costes.

El dimecres, dia 20 de 1558, els dietaristes de la Generalitat de Catalunya escriuen: "En aquest die, de matí, vingué nova del baró de la Lacuna, loctinent de capità general, y manament del respectable governador, que tota la gent de la present vila y terme de Tarrassa anà a la volta de Barchinona, per socórrer aquella, perquè de Roses y Blanes avien vista la hermada del turch y tenien per cert venie a la volta de Barchinona, y en la hora tarda, après dinar, tothom anà a la volta de Orta. Dues o tres horas après se'n fonch anat tothom, vingueren molts bandolers en dita vila y volien entrar per forsa, y les dones meteren "Via Fora", y moltes prengueren lanses y bastons, y tancaren los portals, y alguns capellans y alguna altra gent ballestes, y los senyors deputats y officials eren anats a passar a la Font Vella [...]"

Tan sols uns anys després, el dimecres dia 8 de 1595, s'aixecava a la Diputació de Barcelona l'acta següent: "Molt il·lustres senyors, encara que les universitats y poblats en lo Camp de Tarragona, coll de Balaguer y altres de la costa y marina de Cathalunya, haja molts anys continuen de supplicar, axí als vireys per sa magestat en predecessors, sien servits manar exequutar la real voluntat del rey, nostre senyor, y de la Cort General de dit Principat, quant en lo que toca a la defensa de la cos-

ta y marina sobredita, fortificant les forteses y manant edificar les torres que per a dita defensa són necessàries, per al qual en les últimes Corts de Monsó se senyalaren y designaren cent milia lliures, fins avuy no hage tingut degut effecte, lo que és estat causa de què los turcs y corsaris continuen damnificar-nos [...]”.

Com dèiem abans, la preponderància marítima dels Països Catalans va iniciar un llarg postergament a penes mitigat per la iniciativa emprendedora d'uns pocs.

De fet, el segle XVIII va obrir unes certes expectatives i va coincidir amb l'aparició de la indústria tapera del Baix Empordà i també amb un redreçament de la construcció naval força important a les comarques del Maresme i de la Selva.

D'una altra banda, el 4 de maig de 1755 s'aprova el projecte de creació de la Real Compania de Comercio de Barcelona a la qual era permès el comerç marítim directe entre el port de Barcelona i els ports americans, sempre que tinguessin aturada obligatòria al de Cadís a fi de passar els controls legals i duaners pertinents. Cal dir que la susdita Compania desenrotllà una activitat econòmica important. En vint-i-vuit anys d'existència va arribar a transportar 6.500 tones de mercaderies i tingué set vaixells en propietat.

**Un mallorquí de llegenda.** Però no es pot parlar de la nostra història i de la mar al segle XVIII sense fer referència al mariner mallorquí Antoni Barceló.

Nascut a Ciutat de Mallorca el 31 de desembre de 1716 al si d'una família marinera, avià es convertí en una llegenda per als homes del seu temps.

Entre 1762 i 1769 hom li atribuïa l'enfosament de dinou vaixells enemics, l'alliberament d'uns mil cristians i la captura de més de mil sis-cents presoners, entre ells Salim, el més famós dels pirates algerians de l'època, al qual va vèncer en un combat desigual entre el seu xabec (vaixell de guerra auxiliar aparellat amb veles llatines i molt utilitzat

pels pirates berberescs), de nom El Vigilante, i tres galiotes pirates. Barceló manà un estol de xabecs a l'expedició contra Alger el 1775, al setge de Gibraltar del 1779-80 i als atacs també contra Alger el 1783 i 1784 com a tinent general.

El mariner mallorquí, conegut també pel “capità Toni”, morí a Ciutat de Mallorca als vuitanta anys, envoltat d'una àureola mítica, a les portes del segle XIX, el dels velers, el dels aventurers de la mar, com el capità Joan Mirambell que amb la seua pollacra goleta Constància trencà en un viatge homèric fet el 1834 la prohibició de comerciar amb l'Uruguai. Era el mateix any que s'avarava el primer vapor català construït a Merseyside (Liverpool) per fer la travessa Barcelona-Mallorca. És el segle també d'aquell emporandès extraordinari, Narcís Monturiol i Estarriol, que amb uns amics de la seva comar-

**Antoni Barceló,  
fou un mític  
mariner mallorquí  
del segle XVIII. Els  
seus tràfecs en fan  
un personatge de  
novel·la  
d'aventures.**

ca fundà una societat per avançar en l'estudi del seu projecte de submarí, l'Ictíneo, assajat al port de Barcelona el 1859. Projecte que finalment acabà en fracàs, per manca del suport governamental promès.

Parlant d'aquest romàntic vuitcents, n'han quedat llibres força emotius com el d'Artur Masriera, publicat el 1926 i que porta el títol d'*Oliendo a Brea*, o com el d'Emerencià Roig, aparegut al 1929 i titulat *La Marina Catalana del Vuit-cents*.

Són textos amerats d'anecdotes, escrits amb tendresa i en els quals



**Dalt, full volant del segle XIX per a commemorar el setge de Gibraltar, dirigit per Antoni Barceló entre 1779 i 1780. Baix, retrat d'aquest mític mariner mallorquí.**

es descriu magistralment com era la vida a bord d'aquells vaixells estilitzats que solcaven, empesos pel vent, les agües atlàntiques.

Corren uns altres temps i la nostra relació amb la mar ha variat considerablement. Els nostres estols ja no són el que eren i els pavellons catalans tampoc no són senyal de domini com ho havien estat en segles passats.

Queda el deixant gloriós d'un passat i el fet inequívoc que són les mateixes agües les que ens uneixen.

**Francesc Viadel**