

estudis **22**

L'expansió mediterrània de la Corona d'Aragó dels segles XIII-XIV constitueix una fita en l'història de Catalunya i la Península Ibèrica. Tradicionalment centrat en Barcelona

i la Catalunya septentrional, la conquesta i assimilació dels territoris meridionals pertanyents a al-Andalus va constituir el "preludi" d'aquesta expansió marítima, comercial i militar. Aquest llibre estudia i caracteritza la xarxa portuària del sud de Catalunya, condicionada pels precedents romano-visigòtics i andalusins, però sobre tot per un revival de les activitats marítimes que troba en l'edat mitjana el seu zenit on els ports de Tarragona, Tortosa, Salou o Portfangós van jugar un paper de primer ordre.

museu marítim

Altres títols publicats

Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936

Francisco Segovia Barrientos

Aportación de Catalunya a la arquitectura naval

Francisco Fernández González

La vida en los faros de España

David Moré Aguirre

La pesca a la regió de l'Ebre: el riu, el Delta i el mar

Emeteri Fabregat Galcerà

La fusta, el ferro i la fibra

Isabel Graupera i Lluís Burillo

El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época

Javier Moreno Rico

La SEBAP i el mar. Primera Exposició Marítima Espanyola de 1872

Maricarmen Tapia Gómez

La sal de l'illa. Les salines d'Eivissa al segle XVII

Antoni Tur Torres

Les dones i el mar

Eulàlia Torra i Eliseu Carbonell

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



Diputació
Barcelona



Ajuntament
de Barcelona



Port de Barcelona

Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Amb la col·laboració de:



e22

mmb

Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana. La xarxa portuària, les rutes i els sistemes de navegació entre Al-Àndalus i la Corona Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)

José Javier Guidi Sánchez

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana. La xarxa portuària, les rutes i els sistemes de navegació entre Al-Àndalus i la Corona Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)

José Javier Guidi Sánchez

José Javier Guidi Sánchez (Zamora, 1983) és Llicenciat en Història per la Universitat Rovira i Virgili. És investigador del Seminari de Topografia Antiga de la mateixa universitat. Ha cursat el màster d'arqueologia a l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica i publicat diversos llibres i articles sobre història, arqueologia i patrimoni al sud de Catalunya com "Història, formació i usos de l'espai urbà medieval a Tarragona, segles XII-XIII" (Tarragona, 2012) o "*Domus ruralis penetense*. Estratègies y formas de hàbitat en el tránsito de la antigüedad tardía a la alta edad media entre Barcelona y Tarragona" (*Revista d'Arqueologia de Ponent*, Lleida, 2010). Ha sigut guanyador de la XIV Beca de recerca Antonio Agustí (programa de beques Ramón Berenguer IV, Diputació de Tarragona) i el Premi Lucius Licinius Sura del Consell Comarcal del Tarragonès (2010). En la actualitat ultima la seva tesi doctoral sobre la transició de les comarques tarragonines del món antic al medieval.

**Els ports i la navegació de la Catalunya Nova
(Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana.
La xarxa portuària, les rutes i els sistemes
de navegació entre Al-Àndalus i la Corona
Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)**

**Els ports i la navegació de la
Catalunya Nova (Tarragona-Delta
de l'Ebre) a l'edat mitjana.
La xarxa portuària, les rutes
i els sistemes de navegació
entre Al-Àndalus i la Corona
Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)**

José Javier Guidi Sánchez

A Julia

Edita: Museu Marítim de Barcelona

© d'aquesta edició: Museu Marítim de Barcelona

© dels textos: José Javier Guidi Sánchez

© de les fotografies: les fotografies són, o bé dels autors citats als peus de cada imatge, o bé de les institucions citades als peus: l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Arxiu de la Ciutat de Tarragona, Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona.

Foto coberta: detall del full 4 de l'Atles nàutic de Vicenç Prunes (ca. 1600).

MMB 4775

Maquetació i producció: Cevagraf, SCCL

Impressió: Cevagraf, SCCL

ISBN 978-84-945397-0-1

DL B 7673-2016

Aquesta edició compta amb la col·laboració de la Fundació de Suport al Museu Marítim i Drassanes Reials de Barcelona.

Queda totalment prohibida la reproducció total o parcial d'aquest llibre, així com la seva incorporació en un sistema informàtic, o la seva transmissió en qualsevol format, sigui aquest electrònic, mecànic, fotocòpia, enregistrament o altres mètodes, sense el permís previ o per escrit dels titulars del *copyright*.

Índex

PRÒLEG	9
<i>per Ricardo Mar</i>	
INTRODUCCIÓ	11
ELS PORTS I LA NAVEGACIÓ DE LA CATALUNYA NOVA (TARRAGONA-DELTA DE L'EBRE) A L'EDAT MITJANA. LA XARXA PORTUÀRIA, LES RUTES I ELS SISTEMES DE NAVEGACIÓ ENTRE AL-ÀNDALUS I LA CORONA CATALANO-ARAGONESA (SEGLES X-XIV)	13
<i>per José Javier Guidi Sánchez</i>	
1. Objectius i metodologia	15
2. Les condicions naturals.....	17
2.1. L'àrea de Tarragona	19
2.2. L'àrea del Golf de Sant Jordi	21
2.3. El Delta i la desembocadura de l'Ebre.....	23
3. Els precedents antics dels ports medievals. Continuïtat, ruptura i transformació.....	31
3.1. El port romà i tardoantic de Tarragona	33
3.2. El port romà i tardoantic de Tortosa	42
3.3. Els precedents de la xarxa portuària de la Catalunya Nova ...	46
4. L'inici del “mar de Tarragona”. L'àrea de Sant Vicenç de Calders, Creixell i Torredembarra	50
5. Tamarit. Del control militar al control del cobrament de la lleuda	56
6. El port de Tarragona	61
7. Topografia, precedents i condicionants: els orígens i formació del port medieval de Tarragona.....	65
8. La badia portuària de Tarragona: un port actiu	73
9. Estructura i elements del port medieval de Tarragona. Un barri portuari i agrícola	82

10. Els ports de Tarragona i Salou: història d'un conflicte	98
11. El port com a motor econòmic i social de Tarragona	102
12. Tarragona com a centre redistribuïdor i la seva projecció cap al Mediterrani: el comerç marítim.....	109
13. La base d'operacions tarragonina: el control i la defensa del "mar de Tarragona" i la conquesta del Mediterrani	127
14. Les ordenances i la gestió del port de Tarragona.....	140
15. Un nou dic per a una ciutat en transformació. El port de Tarragona entre finals de l'edat mitjana i el començament de l'edat moderna.....	149
16. Salou, Cambrils i Miramar. Alternança, subsidiarietat i noves fundacions portuàries al Golf de Sant Jordi.....	153
16.1. Salou, del port subsidiari al port alternatiu.....	153
16.2. Els inicis del port de Cambrils.....	162
16.3. L'efímera fundació barcelonesa de Miramar.....	164
17. La xarxa portuària de la desembocadura i el delta de l'Ebre	169
18. El port de la ciutat de Tortosa (segles XII-XV).....	173
19. Característiques físiques del port baix medieval de Tortosa.....	176
20. Les activitats portuàries de Tortosa. Entre l'Ebre i el Mediterrani	185
21. La xarxa portuària de Tortosa i el delta de l'Ebre.....	196
21.1. El port fluvial de Riba-rec.....	197
21.2. El port de Grau	198
21.3. El port de L'Ampolla	199
21.4. El port d'Ulldecona	200
22. Portfangós i Els Alfacs. Ports i badies portuàries lligades al destí del delta i la conquesta del Mediterrani occidental.....	201
CONCLUSIONS	227
NOTES	238
BIBLIOGRAFIA.....	251

Pròleg

Poques tasques poden ser més grates per a un professor universitari i eventualment director del departament d'Història i Història de l'Art que prologar i presentar l'obra del que anys enrere va ser estudiant seu. Vull per tant mostrar la meva satisfacció per ser testimoni de com José Javier Guidi Sánchez ha sabut, amb voluntat i tenacitat, créixer intel·lectual i científicament.

L'obra que tenen a les seves mans, editada pel Museu Marítim de les Reials Drassanes de Barcelona, constitueix un treball de recerca "especial". El seu autor es deté a examinar i interrelacionar els diferents espais i activitats portuàries que es van desenvolupar en el que coneixem generalment com la Catalunya Nova durant l'edat mitjana. Però ho fa d'una forma original. En primer lloc l'enfocament; lluny de realitzar un catàleg posa damunt de la taula els ports documentats i els interrelaciona sobre la base de característiques comunes, activitats com són el comerç o l'expansió de conquesta, els seus condicionants geogràfics, morfològics o naturals, així com l'existència o no de precedents. José Javier Guidi ha teixit una xarxa, una xarxa portuària; i ho ha fet traçant un quadre general complet que ens permet tenir una panoràmica d'aquesta xarxa portuària del sud de Catalunya no sempre ben coneguda en àmbits fora de la historiografia local. La visió que ens ofereix és diacrònica, abastant com a marc temporal l'edat mitjana, però incidint en aspectes que normalment no són analitzats amb detall, com són els condicionants del passat, ja siguin romans o post-clàssics. La seva formació com a arqueòleg imprimeix, en aquest sentit, una especial originalitat al tractament de les dades, ja que els episodis puntuals són filats amb l'objectiu de caracteritzar dinàmiques de llarga durada. En un moment com l'actual, en el qual els esdeveniments i processos es desenvolupen de forma cada vegada més ràpida, José Javier Guidi ha tingut a bé oferir-nos una visió diacrònica en la qual preval la caracterització dels processos de llarga durada sobre els episodis puntuals.

En segon lloc, la pròpia naturalesa de les dades. No és un llibre d'un historiador, d'un medievalista, d'un arqueòleg o d'un especialista en la història naval. És una obra redactada a partir de trets concrets de cadascuna d'aquestes especialitats. La seva anàlisi és el resultat d'una recerca interdisciplinària en la qual els documents escrits són presentats al costat de les dades

arqueològiques, l'anàlisi de la topografia històrica, restes arquitectòniques, la cartografia realitzada al llarg de segles o la contextualització d'espais naturals com són badies, platges o el mateix delta de l'Ebre. Aquestes dades, variades i heterogènies, constitueixen la base d'un treball d'anàlisi que creua les informacions disponibles escapant a les tradicionals compartimentacions disciplinàries i metodològiques. El profús ús de la bibliografia més actual es combina amb obres ja clàssiques, dotant al manuscrit d'un ampli ventall de detalls que en cap moment abandona l'objectiu de l'obra: caracteritzar la xarxa portuària de la Catalunya Nova. Com a professor i director del Departament d'Història i Història de l'Art de la Universitat Rovira i Virgili, considero que hem de felicitar-nos d'un treball que revaloritza la història i el patrimoni del territori en el qual està implantada la nostra universitat. El coneixement que generem des dels nostres laboratoris, aules, biblioteques i seminaris de treball ha de revertir a la societat, i José Javier Guidi ha sabut fer-ho presentant un text dens però accessible al gran públic; en definitiva, a la societat per a la qual treballem.

Finalment, voldria expressar la satisfacció que joves investigadors com José Javier Guidi Sánchez puguin desenvolupar els seus treballs sota els auspicis de beques i premis de recerca com el Josep Ricart i Giral. Un suport i incentiu necessari per a donar a conèixer aspectes de la nostra història que no sempre troben una sortida tant a nivell científic com divulgatiu. Un llibre com aquest era necessari i tots hem d'alegrar-nos que hagi arribat a bon port.

RICARDO MAR

Professor titular i director del Departament d'Història
i Història de l'Art de la Universitat Rovira i Virgili.
Barcelona, desembre de 2015.

Introducció

Un dels períodes històrics més descurats o poc atesos per part de la comunitat científica de la història marítima de Catalunya és l'estudi de la gènesi, formació i desenvolupament dels ports del litoral de la Catalunya Nova a l'edat mitjana (segles X-XIV). Efectivament, comptem amb nombrosos treballs realitzats per universitats i instituts d'investigació de la història marítima de Barcelona en l'edat mitjana o l'expansió de la Corona Catalano-Aragonesa pel Mediterrani (València, el sud d'Itàlia, Orient, etc.). D'altra banda, comptem amb nombrosos treballs monogràfics i generals dels ports i les formes de navegació d'època medieval (sobretot dels segles XIII-XV), especialment vinculats als ports de Barcelona o València.

Els congressos, als quals hem participat: *XIII Congrés d'Història de Barcelona* (Barcelona i el mar, Homenatge a Antoni Capmany, 2013), el *IV Congrés de la xarxa marítima d'Història del Mediterrani* (2014) o el seminari *El Mediterrani, un mar ben viu!* celebrat al Centre d'Estudis de L'Hospitalet de l'Infant (2015), han vingut a incorporar matisacions, correccions i major amplitud de visió al treball aquí presentat per part d'altres investigadors. En aquest sentit volem subratllar l'excel·lent oportunitat que va suposar integrar tots dos congressos al llarg de la redacció del present text. Les taules de treball, conferències i debats han vingut a sumar altres perspectives al present text.

Encara que el present treball de recerca s'ha centrat a la xarxa portuària, aquest s'integra en un projecte més ampli l'objectiu del qual és l'estudi de la història i les formes d'evolució poblacionals del sud de Catalunya entre l'antiguitat tardana i l'edat mitjana. Aquest treball més ampli està sent desenvolupat en el context de la nostra tesi doctoral i altres projectes finançats per institucions públiques i privades. La convocatòria del XIII Premi de Recerca Josep Ricart i Giral (2012) va suposar un recolzament al nostre treball de recerca, podent-nos facilitar un major enfocament a les activitats portuàries durant l'edat mitjana en el sud de Catalunya. Ni l'espai geogràfic ni cronològic ha estat objecte d'una anàlisi diacrònica per part de la comunitat acadèmica. Aquest buit historiogràfic, unit al nostre interès personal per abordar l'evolució del territori entre el final del regne visigot i la consolidació del sistema feudal cristià en pugna amb l'estat andalusí, ens va animar a presentar la nostra proposta. Durant anys havíem abordat les transforma-

cions, canvis i ruptures entre el poblament urbà i rural d'època visigoda i la consolidació del comtat de Barcelona i un sistema polític-econòmic (social i ideològic) plenament feudal. El premi de recerca ens ha permès augmentar el *zoom* en un espai vital: el mar i les relacions portuàries.

Evidentment, com succeeix en la recerca i en la vida, dels plantejaments inicials a les conclusions finals hi ha un bon tros. Si inicialment havíem plantejat un catàleg sistemàtic de ports o espais portuaris, activitats marítimes i la caracterització de rutes, la recerca ens ha portat per altres camins. Finalment hem traçat una visió diacrònica d'aquests ports que abasta la baixa edat mitjana, encara que fixant-nos en els condicionants tant naturals com arqueològics o històrics precedents o preexistents. Lluny de realitzar un catàleg sistemàtic, hem integrat els ports de la Catalunya Nova en un mateix discurs, incidint en la necessitat d'interrelacionar-los entre ells, establint analogies però també remarcant les notables diferències existents. D'altra banda, hem volgut distanciar-nos d'una visió tradicional que només tingués en compte les fonts textuais (recopilades i ben treballades en altres treballs per altres autors) per sumar-hi les dades que ens aporta l'arqueologia, la topografia històrica i la geografia. En conclusió, tenint l'objectiu de caracteritzar el sistema o xarxa portuari medieval de la Catalunya Nova, hem acabat plantejant més dubtes i obrint més problemàtiques que tancant-les.

Els nostres agraïments van dirigits a nombroses persones que amb amabilitat han facilitat dades i perspectives, ànims i suports, en la realització d'aquest treball. Especial esment mereixen Imma González i Enric García (Museu Marítim de Barcelona), Joaquín Ruiz de Arbulo i Ricardo Mar (Universitat Rovira i Virgili), Antoni Cartes (Museu de les Terres de l'Ebre), els tècnics i investigadors de l'Arxiu del Port de Tarragona, el Centre d'Estudis de L'Hospitalet de l'Infant, biblioteques, arxius i centres de documentació... i finalment a Silvia.

Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana. La xarxa portuària, les rutes i els sistemes de navegació entre Al-Àndalus i la Corona Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)

1. Objectius i metodologia

L'objectiu principal del nostre treball és l'anàlisi i estudi dels ports i la navegació a l'edat mitjana al litoral de la Catalunya Nova (de Tarragona al Delta de l'Ebre). A partir de l'estudi de les restes materials (arqueològiques i arquitectòniques), així com de l'anàlisi en comú i revisió dels documents històrics (fonts textuais) pretenem arribar a un estat de síntesi i estudi dels diferents espais portuaris, xarxa de rutes (comercials i militars) i sistemes de navegació. El marc cronològic de la nostra proposta abasta els segles X-XIV. L'espai geogràfic o físic ho constitueix la xarxa portuària de la Catalunya Nova (àrea d'influència des de Tarragona al Delta de l'Ebre).

Hem reunit tota la informació disponible en referència als espais portuaris, sistemes de navegació i la seva rellevància històrica de la Catalunya Nova entre els segles X-XIV. Comptem amb treballs monogràfics excel·lents com els realitzats per M. Bonet per a Tarragona, A. Curto i J. Massip per a Tortosa o per J. Tomàs Gilabert per a Portfangós. Aquests estudis reuneixen de forma excepcionalment útil les fonts textuais històriques, així com plantejaments i hipòtesis de recerca dels que som deutors. D'altra banda, els treballs d'autors ja clàssics com J. Zurita o investigadors com M.T. Ferrer i Mallol constitueixen referències ineludibles en un treball com el present.

La nostra atenció s'ha fixat en la identificació, anàlisi i estudi dels ports i espais portuaris (ports, molls, ancoratges...) de la Catalunya Nova a l'edat mitjana. Hem dividit aquests espais portuaris en l'àrea de Sant Vicenç de Calders, Creixell, Torredembarra i Tamarit per una part; dedicant una atenció especial al port de Tarragona i a la xarxa d'espais portuaris del Golf de Sant Jordi –Salou, Cambrils i Miramar– i finalment la densa xarxa portuària de la desembocadura i el delta de l'Ebre, encapçalada pel de Tortosa, però amb ports subsidiaris i complementaris com Portfangós, Els Alfacs, Grau, etc. No hem pretès realitzar un catàleg sistemàtic i sí subratllar els trets i característiques ben coneguts de cadascun d'aquests espais, intentant respondre a preguntes com: On se situaven aquests ports? En quin marc natural i urbà es van desenvolupar? Van tenir una gènesi romana o són producte d'un desenvolupament particular medieval? Quines infraestructures físiques donaven cobertura a la navegació (drassanes, molls, magatzems, fars, dics)? Quines institucions (cristianes i islàmiques) s'encarregaven del seu mante-

niment i funcionament? Quines eren les funcions de les activitats portuàries en aquestes cronologies?

D'altra banda, hem analitzat, estudiat i caracteritzat els sistemes de navegació, rutes i relacions marítimes de la Catalunya Nova durant la baixa edat mitjana a partir de fonts textuales com són els llibres de registres o les grans cròniques, actes municipals, judicis, emissió de privilegis, cartes de franqueses, etc. Tota aquesta heterogènia base documental ens permet plantejar com i quins eren els sistemes i quines les formes de navegació, com es defineixen les xarxes comercials i militars, caracteritzar el volum d'embarcacions, quin tipus de vaixells o quins eren els nexes i l'articulació entre els diferents ports. Hem prestat una atenció especial a la relació entre el port i la ciutat/vila medieval. Segons el nostre plantejament, els espais portuaris d'aquest període històric són la base sobre la qual es va articulant el creixement de ciutats històriques rellevants en aquest període (és el cas de Tarragona i Tortosa, però també d'altres poblacions menys conegudes en l'actualitat com són Salou, Cambrils, L'Ampolla, etc., que formarien una xarxa perfectament articulada que donaria suport logístic a la progressiva conquesta comtal dels territoris d'*Al-Àndalus* i finalment constituïria la punta de llança a partir de la qual es conquistarien territoris peninsulars com València o insulars com Eivissa o Formentera).

Aquest tipus de treball és, per la seva naturalesa, necessàriament interdisciplinari. L'estudi de la topografia històrica, les condicions naturals, la geografia i l'arqueologia han estat instruments de coneixement fonamentals i complementaris a les fonts textuales ben conegudes i estudiades per autors precedents. En aquest sentit, resulta fonamental la identificació, anàlisi i estudi del marc natural (paleo-costes, corrents marins, espais naturals propicis per a l'activitat portuària, etc.). Una de les nostres hipòtesis de treball parteix de la rellevància dels precedents antics i sobretot romans; és per aquesta raó que analitzarem la rellevància dels orígens romans (com són el cas de Tarragona o Tortosa) o fundacions medievals *ex novo* (com és el cas de Portfangós o Miramar), la formació i desenvolupament de les àrees i barris portuaris d'aquestes poblacions del litoral. En aquest sentit establim paràmetres o *leitmotifs* de continuïtat, transformació i ruptura entre el món antic i el medieval, però també la base material sobre la qual es desenvoluparan les activitats portuàries durant l'edat moderna. Amb aquest treball pretenem posar de rellevància una de les nostres hipòtesis, segons la qual el litoral de la Catalunya Nova a l'edat mitjana va ser de vital importància no solament per a la conquesta feudal del territori, sinó també en el procés d'expansió marítima de la Corona d'Aragó.

2. Les condicions naturals

Evidentment, per a poder entendre els orígens, formació i evolució dels diferents espais portuaris en l'edat mitjana, així com les estratègies de navegació marítima, és necessari conèixer les condicions físiques, el perfil i característiques del litoral i l'entorn medi-ambiental. Però considerem fonamental ampliar el zoom de la nostra visió sobre l'àrea d'estudi. Com veurem en capítols successius, l'espai que abasta des de Tarragona a Tortosa, el sud de Catalunya, constitueix un espai privilegiat enquadrat en època romana en el denominat *Mare Balearicum* (el Mar de les Balears) per als romans, avui en dia el Mar Català. Durant l'edat mitjana la franja entre Tamarit i Salou, abastant el cap de Salou, apareix denominada com "mar de Tarragona". Aquest mar de Tarragona i la seva continuïtat pel Golf de Sant Jordi, fins arribar al delta i la desembocadura de l'Ebre, constitueix el marc físic del nostre treball.

Per què considerem que l'espai marítim objecte d'estudi és privilegiat? Amb solament fer un cop d'ull a un mapa del Mediterrani Occidental queden clares les raons: pel nord es comunica amb l'àrea septentrional del la Costa Daurada, el port de Montjuïc, Barcelona, el Maresme, la costa de Girona fins al sud de França. Més enllà del sud del Delta de l'Ebre, trobem nombroses poblacions costaneres del litoral valencià tan rellevants com Castelló, Sagunt, València, connectant amb el sud de la Península. Aquest espai, des del sud de França fins al litoral valencià, ha vingut a anomenar-se l'Arc del Mediterrani, un espai geoestratègic de primer ordre.

Aquest espai litoral mediterrani de la Península Ibèrica queda necessàriament articulats per al nostre objecte d'estudi, dit d'una altra forma, el sud de la Península i la costa valenciana queden units al nord de Catalunya i el sud de França per la nostra franja objecte d'estudi. Un segon factor subratlla les potencialitats d'aquest territori; és el sector del litoral català més proper a les Illes Balears (Mallorca, Menorca, Eivissa, Formentera, Cabrera). Evidentment, el litoral valencià facilita els accessos a les Balears per via marítima, no obstant això, com veurem més endavant, aquesta proximitat dels territoris conquistats al segle XII pel comtat de Barcelona condicionarà la conquesta de les Illes Balears i València, és a dir, preludiarà la gran expansió pel Mediterrani de la Corona d'Aragó.¹



1. Àrea geogràfica d'estudi (la Catalunya Nova) i principals ports documentats durant l'antiguitat. Dibuix de l'autor.

Gran part de l'actual Costa Daurada forma part del marc geogràfic del nostre estudi. Recordem que aquest litoral de 92 km. comprèn des del municipi de Cunit i Sòl de Riu fins a Alcanar, amb un heterogeni paisatge costaner molt poblat avui en dia. Aquest extens espai abasta el litoral de les comarques del Baix Penedès, el Tarragonès, el Baix Camp, el Baix Ebre i el Montsià. El nostre estudi se centrarà des del Tarragonès, des de Roda de Barà i el Creixell (amb punt neuràlgic a Tarragona) fins al Montsià (l'àrea del Delta de l'Ebre) amb el punt més meridional de l'actual litoral català. En el present capítol descriurem les característiques físiques del litoral, incidint en aquelles que, evidentment, van condicionar l'origen, formació i evolució dels ports i les formes de navegació a l'edat mitjana. Naturalment, hem incidit en les profundes transformacions que ha sofert l'àrea més meridional, on se situa el Delta de l'Ebre. Aquesta introducció a les formes del paisatge i el perfil litoral resulten fonamentals per a poder entendre l'evolució tant dels ports com dels sistemes de navegació als segles X-XIV d.C. Com veurem més endavant, a la necessitat de comprendre el paisatge litoral i la seva evolució cal afegir els precedents al poblament medieval per a entendre les estratègies portuàries i de navegació del territori. Hem considerat fonamental traçar un quadre general de caràcter descriptiu de la costa i els agents geomorfològics, així com la transcendental evolució del Delta de l'Ebre.

De forma generalitzada, es pot afirmar que el perfil litoral ha sofert un procés de regularització geològica que s'ha vist afavorit pels règims torrencials dels rius, torrents i rierols; una tendència que ha fomentat la distribució dels sediments en direcció nord al sud. Aquesta progressiva transformació de la costa ha facilitat la generació de refugis naturals que han actuat a manera de ports, espais protegits de les tempestes que al seu torn han anat gradualment erosionant els sortints rocosos, accentuant la rectificació del litoral en espais com les extenses platges del Camp de Tarragona o del Golf de Sant Jordi. A nivell geogràfic (i com veurem en capítols successius a nivell històric) hem dividit l'anàlisi del territori litoral en tres grans àrees: l'entorn de Tarragona (de Tamarit al Cap de Salou, amb Tarragona com a centre neuràlgic), el Golf de Sant Jordi i l'àrea del Delta de l'Ebre (dins de la qual englobem la problemàtica de Tortosa). Aquesta subdivisió no resulta aleatòria; considerem que facilita una major i millor comprensió de les tres realitats físiques de la costa al sud de Catalunya.²

2.1. L'àrea de Tarragona

Existeix una tendència generalitzada per a descriure l'àrea que va des de l'actual municipi de Roda de Barà al Cap de Salou (que de forma genèrica hem denominat l'àrea del litoral de Tarragona) per a definir aquest extens

espai de costa com a homogeni. Lluny de veure aquest espai com un continu de platges, en analitzar les seves característiques físiques, és obligat fer referència a la constant alternança entre aquestes platges (relativament extenses), caps, petites cales, petits penya-segats, petites badies i espais vinculats a torrents i rierols que van a morir al mar. Els actuals municipis de Roda de Berà, el Creixell, Torredembarra, Altafulla, Tarragona, Vila-seca i el vessant septentrional de Salou, constitueixen una successió d'espais amb una gran riquesa morfològica, ambiental i paisatgística. El Mar Mediterrani, a la Costa Daurada, és calm i facilita la navegació des dels períodes pre-romans fins a l'actualitat, on destaquen nombrosos ports esportius o recreatius i el gran port industrial de Tarragona. Aquestes condicions materials, així doncs, han beneficiat al llarg dels segles medievals, la formació de poblacions portuàries, així com les formes i estratègies de navegació.

Els principals agents del litoral del Tarragonès el conformen la Punta de la Guineu, que dona pas a una llarga platja (la de Torredembarra i Creixell) fins a la Punta de la Galera. En aquest espai, molt urbanitzat recentment, es localitza la rellevant vila romana d'Els Munts, un autèntic *palatium ruralis* (palau rural). La Punta de la Galera presenta un relleu irregular amb la presència de la petita Platja dels Capellans. Des d'aquest lloc fins a la Punta de la Mora discorre l'anomenada Platja d'Altafulla fins al castell de Tamarit, situat just a la costa. Des del Castell de Tamarit (on el litoral és irregular amb presència de barrancs) fins a la Punta de la Mora es localitza la Cala o Platja i la Caleta de la Mora. En aquest espai, el perfil litoral de nou és abrupte fins a la Cala dels Becs, on es localitza una pedrera romana en un excepcional estat de conservació junt al mar. L'espai de Roca Plana i la Punta de la Creueta (espais abruptes però amb la presència de la petita Platja de l'Arboçar). La Punta de la Creueta marca l'inici de la Platja Llarga, que com indica el seu nom, constitueix una extensa platja que s'estén fins a la Punta del Morrot. Des d'aquest punt fins a la Platja de la Savinosa, la costa és abrupta amb presència de petites platges com la dels Capellans. El promontori rocós on se situa el Sanatori de la Savinosa constitueix una ruptura enfront a la successió de platges entre la Savinosa i l'Arrabassada fins a arribar a la Punta Grossa, espai molt urbanitzat en l'actualitat. Des de la Punta Grossa fins a la Punta del Miracle la costa és abrupta, amb presència de les restes dels fortins del segle XVIII, si bé es localitzen espais aptes per a l'accés al mar com la Platja dels Cossis. Des de la Punta del Miracle fins a l'actual port esportiu i industrial de Tarragona, es localitza la Platja del Miracle. En aquest punt es on se situa la ciutat de Tarragona, lligada al port modern i separada de la Platja del Miracle per la via del tren i el Mirador del Mediterrani.

L'extens espai que ocupa el port de Tarragona no es correspon amb el perfil del litoral a l'antiguitat, l'edat mitjana o l'època moderna. Des de mitjans del segle XX aquest espai s'ha estès guanyant terreny al mar i modifi-

cant radicalment la façana marítima. No obstant això, aquest espai albergava a l'antiguitat el port romà i en segles posteriors el medieval, aspectes que, lligats a l'evolució de la línia de costa, tractarem en capítols posteriors. El port industrial de Tarragona és un dels més rellevants del Mediterrani, vinculat a les mercaderies i el transport industrial a més del de passatgers, el nàutic i el port pesquer. És una entrada i sortida fonamental per a la indústria química, constituint una de les bases econòmiques de la ciutat i del Camp de Tarragona. Des del port contemporani de Tarragona s'estén la Platja de la Pineda fins a arribar als promontoris costaners de La Sella i Rocabona. En aquest punt és on destaca el Cap de Salou i on comença la segona àrea objecte d'estudi, el gran Golf de Sant Jordi.

2.2. L'àrea del Golf de Sant Jordi

El golf de Sant Jordi deu el seu nom a la fortificació medieval del castell de Sant Jordi d'Alfama, situada a un dels extrems del propi golf. Aquest espai, també conegut com la mar de la Frau, és l'accident geogràfic més rellevant de la Costa Daurada, abastant tot el litoral del Baix Ebre. El golf s'estén des del coll de Balaguer fins al cap de Tortosa, on es localitza la desembocadura i Delta de l'Ebre. Com veurem a l'apartat següent, l'origen d'aquest golf és recent, vinculat a la formació del propi Delta i a l'acumulació de materials fluvials en pugna amb l'erosió del mar Mediterrani. Del seu relleu s'ha de destacar la presència de nombrosos caps i cales, especialment a la banya septentrional del Delta, on es localitza la Punta del Fangar. Des del punt de vista hídric, especialment rellevant per a l'origen i formació dels nuclis poblacionals medievals, hem d'assenyalar la presència de nombrosos barrancs, rieres i torrents que constitueixen les conques del Calafat i el propi golf de Sant Jordi. Entre aquests barrancs i rieres destaquen, en primer lloc, el de l'Estany, el del Pi i el de Santes Creus. Com veurem a continuació, aquest espai del litoral és resseguit al seu interior per vies de comunicació contemporànies que són una fossilització de camins antics (la *Via Heràclia* i posteriorment *Augusta*) i medievals. En paral·lel a aquestes importants vies es realitzaven de forma transversal el transport naval, des de l'antiguitat fins a l'actualitat. És en aquest espai del litoral on es localitzen –de nord a sud– Calafat, Sant Jordi d'Alfama, L'Ametlla de Mar i L'Ampolla. Es tracta d'un conjunt de poblacions actuals que ja a la plena i baixa edat mitjana s'han de considerar com ports de rellevància (si més no el seu passat i vinculació marítims es remunten a l'antiguitat pre-romana i romana). La relativa linealitat i la manca d'espais abruptes fa de la costa del golf de Sant Jordi un espai idoni per al transport marítim en el sentit nord-oest/sud-est i viceversa. Al Cap de Salou es localitzen les cales de la Morisca, dels Crancs, la Punta del

Cavall i la Cala de la Font, citades en direcció nord-sud. Des de la Penya Tallada fins a la Punta de Porroig s'estén la Platja Llarga, ja al municipi actual de Salou. Des de la punta de Porroig fins a la Punta d'Els Pions el terreny és més abrupte, amb la presència de la petita platja dels Capellans i els promontoris de la Punteta Roja i les Ferreries. Des d'Els Pions fins a l'actual port de Salou s'estén la Platja de Llevant. Les platges de Ponent i del Cap de Sant Pere s'estenen des del port modern de Salou fins al promontori costaner del Cap de Sant Pere.

Des del Cap de Sant Pere fins a la Punta de la Riera de Riudoms s'estenen les platges (sempre en sentit nord-sud) de Sant Pere, Vilafortuny i l'Esquirol. En aquest punt es localitza l'actual nucli urbà de Cambrils, de gran rellevància (com és el cas de Salou) a l'edat mitjana. Des de la Punta de la Riera de Riudoms fins a les construccions del port modern de Cambrils, que han guanyat terreny al mar, es localitzen les platges del Calvet, la del Prat d'en Fores i del Regueral. Espais que en l'actualitat formen part del paisatge urbà de Cambrils, fortament urbanitzats. Des d'aquest punt fins a la Punta de la Riera de Riudecanyes se succeeixen platges fortament antropitzades i modificades amb dics i estructures que han modificat la línia de costa. Des de la Punta de la Riera de Riudecanyes fins a la Punta de la Pixerota s'estén la platja homònima Punta de Porquerola. Des de la Punta de Porquerola fins a la Punta dels Penyals s'estenen les platges de l'Estany Salat i de la Casa dels Lladres. Des de la Punta dels Penyals fins a la Punta del Riu s'estenen diverses platges fins a arribar al port esportiu de L'Hospitalet de l'Infant i el seu nucli urbà. Des de L'Hospitalet de l'Infant fins a la Roca del Torn i la Cala Justell se succeeixen platges. És en aquest punt on es localitza el Coll de Balaguer. L'agent geogràfic del litoral més rellevant és la Punta Grossa, un espai abrupte on en l'actualitat es localitza la Central Nuclear de Vandellós. Des de la Punta Grossa en direcció sud es localitzen l'Almadrava, lo Codolar de l'Almadrava, el nucli urbà de Calafat i el seu port esportiu, separat de la Punta de Calafat per la Cala Llobeta. Com veiem, a mesura que anem cap al sud els topònims cada vegada tenen més reminiscència islàmica (aspectes que tractarem més endavant).³

De Calafat a Sant Jordi d'Alfama s'alternen les platges com la de Ribelllet, amb un relleu més irregular que les precedents. Més al sud se succeeixen la platja de Sant Jordi, el castell homònim, les Tres Cales, Cala Bufador, la Punta de Cala Mosques, Cala Mosques, Cala del Torrent del Pi, la Cala Nova, la Platja de l'Estany Tort (amb la cova del Llop Marí), les platges de l'Alguer i la de Pixavaques, fins a arribar a L'Ametlla de Mar. El port i el nucli urbà modern de L'Ametlla de Mar modifiquen la línia de costa. Al sud de L'Ametlla de Mar es localitza la Platja de Bon Capó, les Roques Daurades, el Port de l'Estany fins a arribar al Cap de Santes Creus. El Cap de Santes Creus està integrat per la Platja de Port Olivet, la Platja de Santes

Creus, el Cap de Santes Creus, la Platja de la Llenya, l'Avenc del Xertolí, la Cala de l'Estany Podrit. El cap de Santes Creus acaba amb la Punta de l'Àliga. De la Punta de l'Àliga al Cap Roig se succeeixen la cala de l'Àliga, l'Illot, la Platja de Cala Moros, Cala Garretes, Platja de l'Adolç del Me, Cala la Buena, la Platja de Santa Llúcia i el Morro de Gos. Del Cap Roig al Delta de l'Ebre trobem Punta de Pinyana, Cala Maria, el Baconer, el nucli urbà i el port esportiu de L'Ampolla i una successió de platges en un perfil costaner bastant irregular.

Com veiem, en l'extens llistat de cales, platges, caps i poblacions actuals de gran passat històric, el Golf de Sant Jordi constitueix un espai privilegiat per al desenvolupament dels nuclis portuaris. D'altra banda, igual que al sector septentrional de la Costa Daurada, al Golf de Sant Jordi les condicions climàtiques i marítimes són excel·lents per a la navegació des de temps remots. Com veurem en capítols posteriors, aquest excepcional marc físic va constituir durant tota l'edat mitjana, des d'Al-Àndalus fins a la conquesta del comtat de Barcelona-Corona d'Aragó, una xarxa portuària rellevant. En la Butllofa finalitza el litoral tal com l'hem descrit per a començar el Delta de l'Ebre, un espai natural extraordinàriament complex que per les seves pròpies característiques mereix un apartat propi.

2.3 El Delta i la desembocadura de l'Ebre

Hom coneix que l'actual Delta de l'Ebre és el resultat de l'erosió i acumulació de les terres transportades per la conca hidrogràfica del riu Ebre, un espai natural de vital rellevància a tota la història de la regió des del neolític fins els nostres dies. Els quasi 350 km² de superfície de l'actual Delta, així doncs, no es correspon amb el marc cronològic del nostre estudi, des dels segles postclàssics fins a la fi de l'edat mitjana. En l'actualitat el Delta està travessat d'oest a est pel riu Ebre, formant illes. A la desembocadura el riu es divideix en tres goles (la de llevant, la de migjorn i la nord). A l'extrem sud es localitza la Punta de la Banya, tancant la Badia d'Els Alfacs, i al nord la Punta del Fangar, tancant el Golf de Sant Jordi. De nord a sud es localitzen diverses basses bordejant la costa com són la Goleta, l'Estela, els Calaixos, l'Alfacada, la Platjola, la Tancada i l'Encanyissada. Com hem apuntat anteriorment i és ben sabut, l'actual fesomia del Delta no es correspon amb el passat més llunyà, amb l'antiguitat romana, l'edat mitjana (que és el període que ens interessa), l'edat moderna o fins i tot la contemporaneïtat, ja que aquest espai geofísic ha patit nombroses transformacions, sobretot en els últims mil anys. Per a entendre els ports, formes i sistemes de navegació en època postclàssica i en l'edat mitjana, és necessari conèixer la seva evolució i sobretot l'estat en el qual es trobava aquest espai natural entre els segles VII-



2. Àrea geogràfica d'estudi (la Catalunya Nova) i principals ports documentats durant l'edat mitjana. Dibuix de l'autor.



3. "Tarragona, por D. Martín Ferreiro", Ferreiro, Martín; Alaber, Ramón, Gaspar y Roig (editors), any 1860 (original). Núm. de registre RM. 210099. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

XV d.C. Sant Carles de la Ràpita se situa just a la banda més meridional del Delta. Cap al sud es localitzen la Platja de Capri, la de les Delícies, Atzavara, les Tres Palmeres, els nuclis moderns de Montsià de Mar, el port industrial d'Alcanar, les Platges del Camaril i Ametllers. En aquest punt comença València i és l'espai o frontera –no natural– on hem decidit aturar el present estudi. Si més no, en realitat l'àrea del Delta de l'Ebre amb Sant Carles de la Ràpita suposa els límits reals del treball.

Naturalment, la pròpia natura del Delta de l'Ebre ens obliga a aturar-nos en aquest espai geogràfic. No pretenem abordar aquí els orígens, formació i evolució del Delta de l'Ebre. Existeixen nombrosos treballs de gran excepcionalitat científica que aborden aquesta problemàtica. Sí considerem necessari apuntar alguns d'aquests trets que caracteritzen l'espai natural i que van ser condicionants inequívocs dels sistemes i formes portuaris i de navegació a l'edat mitjana. En primer lloc, cal recordar que els deltes són el resultat –en constant evolució– d'acumulacions de materials detrítics a la desembocadura d'un riu com és l'Ebre. L'origen, formació i evolució del Delta de l'Ebre queden condicionats, així doncs, per la interacció de complexos processos fluvials i marins, ambdós en constant equilibri dinàmic entre les aportacions que dona el component fluvial del mar Mediterrani.⁴

Durant la glaciació de Würm (fa 18.000 anys) el nivell del mar es localitzava a -90 metres. En aquell moment va començar a pujar amb l'acumulació de dipòsits de materials detrítics sobre la plataforma continental. Aquest conglomerat va començar a constituir el que denominem el sòcol deltaic. L'evolució del Delta va durar milers d'anys amb la progressiva acumulació de sediments geomorfològics fins fa 4.000 anys, moment en què es produeix la darrera fase d'evolució, és a dir, quan es desenvolupa l'aflorament sobre el nivell del mar de la seqüència superior arenosa. Sabem que és complex definir l'evolució de la plana deltaica des dels seus inicis per la manca de dades sedimentològiques. A més, segons els experts resulta difícil considerar l'evolució des d'Amposta, ja que aquesta evolució va començar des de les àrees annexes a la vall al·luvial.⁵ No obstant això, es pot definir l'evolució d'aquest darrer mil·lenni basant-nos en dades històriques i arqueològiques (per la mancança de dades sedimentològiques detallades). La cartografia ens ofereix dades del Delta, ja en època molt tardana en relació al nostre treball objecte d'estudi, com és un mapa de 1497 del Mediterrani Occidental. En aquest mapa es pot observar una protuberància que s'ha identificat amb la Punta de la Banya (es tractaria d'un aflorament del lòbul meridional que evolucionaria afavorit pel corrent de la deriva litoral). Resulta curiós com al mapa de l'any 1580 es detecten diverses contradiccions.

Els geòlegs i cartògrafs han incidit en el traçat irregular de la línia de costa en època antiga i medieval fins que arriba la contemporaneïtat, moment en què és molt més rectilínia. Així doncs, haurem d'imaginar un li-

toral entre la Ràpita i Alcanar irregular als segles postclàssics i medievals,⁶ possiblement relacionat amb una barra de material deltaic a la Punta del Codonyol o la Martinenca.⁷ Pel que sembla, entre finals del segle XVIII i la primera meitat del XIX el Delta estava quasi configurat com en l'actualitat, amb la formació total dels lòbuls meridional i septentrional, mentre que el central s'estava ja formant amb les desembocadures de Llevant i Migjorn. Possiblement aquesta és la fase de més ràpid creixement. És a finals del XIX i fins a l'any 1915 quan el perfil del Delta és molt ben conegut i es pot definir com l'actual, si bé des de l'any 1915 s'ha produït un lent retrocés, canvis i noves formacions (com l'illa de Sant Antoni o les illetes del Garxal) degut a les derives litorals i/o sedimentàries i als temporals.

En pàgines precedents hem esmentat com a l'antiguitat i a l'edat mitjana el Delta de l'Ebre encara s'estava constituint i que hem d'imaginar Tortosa (la *Dertosa* romana i la medina islàmica) com un port natural fluvial però tanmateix marítim. L'existència i importància d'aquest port ha estat citada per autors clàssics romans i medievals (islàmics i cristians), confirmant el que en l'actualitat és impossible de veure: el valor portuari de Tortosa. Gran part de la recerca històrica i geològica de Tortosa apunta al fet que a l'antiguitat el riu Ebre desembocava constituint un estuari que s'estenia fins a Tortosa i Roquetes o Amposta⁸ amb una amplada màxima de fins a 2 quilòmetres.⁹ En l'actualitat aquest espai és inundable amb les fortes pluges i les anomenades terres d'al·luvió. Els autors antics aporten diverses versions a l'hora d'ubicar el port de Tortosa. Estrabó diu que se situa a la desembocadura del riu Ebre (“... anant cap a les boques de l'Iber...”). Suetoni, al segle II d.C., afirma que al segle I d.C. *Dertosa* era, de forma explícita, un port de mar. En realitat aquests testimonis no s'han de contradir, com veurem més endavant, a l'hora d'analitzar monogràficament el port medieval de Tortosa i els seus precedents. Per altra banda, comptem amb el valuós treball dels geòlegs, que situen el front del Delta durant l'antiguitat romana i visigoda a l'anomenada Illa de Gràcia.¹⁰

La documentació textual ens aporta molta informació de la medina i port islàmic de Tortosa. Al segle XII el geògraf musulmà Idrisi situa la ciutat de Tortosa a 19 quilòmetres del mar, dada que situa la desembocadura del riu Ebre en un espai septentrional respecte a l'Illa de Gràcia.¹¹ Al-Himyari (als segles XIV-XV) situa la distància entre Tortosa i el Delta en 20 quilòmetres, en un espai que anomena Al-Askar (que es pot traduir com “el campament”). Segons Al-Himyari, en aquest lloc es va establir un campament de normands amb un fossat.¹² Aquest lloc s'ha identificat amb l'actual població de La Cava.¹³ Segons els geòlegs, el Delta de l'Ebre ocuparia una superfície de 130 Km². Més endavant, l'any 1557, l'historiador Cristòfor Despuig situa el Delta de l'Ebre respecte a la ciutat de Tortosa a 25 quilòmetres.¹⁴ Si seguim aquesta successió de dades veiem que entre els segles X-XIII d.C. el



4. "Accuratissima principatus Cataloniae et comitatum Ruscinonis, et Cerretaniae descriptio", Frederick de Wit, any 1660. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geogràfic de Catalunya.



5. "Accuratissima principatus Cataloniae et comitatum Ruscinonis, et Cerretaniae descriptio", Frederick de Wit, any 1660. Detall del Delta de l'Ebre en formació amb els noms dels principals espais. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Delta creix paulatinament, donant-se el major moment d'extensió entre els segles XIV-XVI. Com hem vist a l'apartat anterior, aquestes dades encaixen perfectament amb els estudis geològics realitzats al Delta.¹⁵

Com veiem, la ciutat i port de Tortosa s'han vist condicionats al llarg de l'edat mitjana per l'evolució del Delta conseqüència de l'acumulació dels dipòsits sedimentaris del riu Ebre. Sabem que al segle XII l'Ebre es va dividir en dos braços que van constituir la llacuna de les Olles (al nord de L'Ampolla) i el Riet Vell (on se situa l'actual Platjola), molt a prop del Port Fangós.¹⁶ El Riet Vell va ser el desencadenant de la formació posterior del lòbul meridional del Delta. Els geòlegs han establert que la seva penetració no va superar els 25 quilòmetres mar endins, originant ja al segle XVI la Barra del Trabucador i la Península d'Els Alfacs. La ràpida evolució del Delta va motivar, evidentment, que els pobladors medievals s'adaptessin a les necessitats d'explotació del territori i als recursos fluvials i marítics, com es manifesta en el fet que l'any 1380 la boca del Riet Vell adquireix la funcionalitat de desguàs de les Salines.

Finalment, volem esmentar com es considera que els ports de Tortosa (altrament anomenats "de Beseit") constitueixen l'espai orogràfic més rellevant i alt de l'àrea de Tortosa. Aquests espais interiors delimiten la vall del riu Ebre i les terres del Matarranya, la Terra Alta i el Baix Maestrat. Per altra banda, el riu Ebre amb els seus canals de reg constitueixen orogràficament una xarxa de barrancs (com els del Pinyolriu o el de la Cervera), rieres i torrents que es nodreixen de les aigües de les pluges i que finalment faciliten l'augment del cabal del riu. Aquesta xarxa ha facilitat l'eclosió de pous, cisternes i sínies al llarg de la història. Com hem vist, la ciutat de Tortosa i en conseqüència el seu port, s'han vist notablement condicionats per l'evolució natural de la desembocadura del riu Ebre, la progressiva formació de l'estuari deltaic i la formació en els últims mil anys d'un espai geofísic radicalment diferent al que existia en l'actualitat. Naturalment, aquest fet geomorfològic i hidric fa que en l'actualitat plantejar la dualitat de l'existència d'un port fluvial i marítim sigui difícil. No obstant això, tant els estudis dels geòlegs, els investigadors de l'evolució diacrònica de la línia de costa, així com els nombrosos testimonis històrics, sí poden facilitar-nos un coneixement aproximat de com seria el litoral en les centúries medievals. Per a l'historiador i arqueòleg resulta fonamental conèixer i familiaritzar-se amb aquests profunds canvis en el paisatge; un paisatge que, lluny de ser estàtic, resulta totalment dinàmic i que de forma diacrònica ha constituït el major condicionant tant en els orígens com en l'evolució de la xarxa portuària i les estratègies de navegació marítima en el sud de Catalunya i a la importantíssima xarxa fluvial que constitueix el riu Ebre.

3. Els precedents antics dels ports medievals. Continuïtat, ruptura i transformació

Els plantejaments conceptuals de Pere Izquierdo¹ per als ports romans del sud de Catalunya poden aplicar-se perfectament als ports de cronologies posteriors, postclàssics i medievals (ja siguin de poders islàmics o cristians). Per a aquest autor, resulta totalment necessària l'existència d'un conjunt d'infraestructures que donin suport a l'activitat marítima. No obstant això, altres autors han posat en relleu com la navegació en l'antiguitat estava més condicionada pels factors naturals que per la pròpia existència d'aquestes infraestructures portuàries.² Pere Izquierdo i altres autors, no obstant això, opinen tot el contrari: no n'hi ha prou amb platges o ancoratges naturals, resulta totalment indispensable la construcció d'infraestructures com molls, carregadors, magatzems, drassanes, espigons, etc.³ Els ports romans anaven, necessàriament, complementats per un complex teixit urbà constituït per duanes, tendes, tallers, dipòsits d'aigua, termes, edificis d'espectacles, prostíbuls, temples, hostals, etc. El port romà millor conegut del territori objecte d'estudi és, sense cap dubte, el de Tarragona. Moltes menys dades tenim del port romà de Tortosa, fluvial i marítim al mateix temps.⁴

A les dades arqueològiques que tenim dels ports romans del sud de Catalunya hem de sumar les informacions que ens proporciona la iconografia, ja sigui de mosaics o pintures. És el cas del fresc de Stabias, datat entre els anys 55 i 79 d.C., o el mosaic marítim del Museu Arqueològic de Trípoli. Malgrat que el nostre coneixement sobre els ports romans del litoral de la Tarragonina ha augmentat considerablement en els últims anys, encara avui dia falten monografies que hagin caracteritzat els ports romans de Tarragona i Tortosa. Dels restants espais portuaris de la costa sud de Catalunya, el nostre desconeixement és major, i en gran part les dades que tenim es deuen a la caracterització d'ancoratges naturals o de troballes arqueològiques puntuals.

Si el nostre coneixement per a les xarxes d'infraestructures portuàries és limitat per a l'època romana, més complex és definir-lo als segles postclàssics (V-VIII d.C.). Els arqueòlegs s'han centrat, com és habitual, en les troballes ceràmiques i en molt reduïdes ocasions s'ha projectat la imatge del teixit urbà portuari. A les limitacions pròpies del nostre desconeixement de les formes del teixit urbà portuari de Tarragona i Tortosa, tant per a l'època romana com per a la visigoda, hem de sumar un segon factor que dificulta

el nostre treball: la falta de dades per a l'època alt medieval (segles VIII-X d.C.) i ple medieval (X-XIII d.C.). Com veurem en pàgines successives, les intervencions arqueològiques realitzades en les últimes dècades no han pogut, per a cap de les dues ciutats, definir o caracteritzar trets de continuïtat entre els ports romà-visigots i els medievals. És en aquest sentit quan planeja l'ombra del tradicional tòpic historiogràfic dels *darkages* (segles foscos), característic d'aquestes centúries. Naturalment, rendir-se davant aquestes dificultats plantejaria un estancament científic, l'única conseqüència del qual seria la de reiterar o repetir tòpics historiogràfics. Com veurem en pàgines successives, creiem que és possible anar més enllà i plantejar que, en certa forma, si bé no va haver-hi una continuïtat, tampoc va haver-hi una ruptura. Considerem que al llarg d'aquest dilatat període de temps entre l'antiguitat tardana i l'alta edat mitjana es van produir uns canvis i transformacions a tots els nivells que, evidentment, van afectar de forma radical a les infraestructures que donaven cobertura a les activitats portuàries.⁵

Per a poder establir aquestes ruptures, continuïtats i sobretot transformacions, és necessari caracteritzar els ports romans, base indiscutible de la formació de les xarxes portuàries medievals al sud de Catalunya. És mèrit de Pere Izquierdo haver apuntat que “al sud de les Sorres, i fins a arribar al camp de Tarragona, tan sols l'establiment de Darró devia tenir serveis portuaris... potser hi havia altres embarcadors, però, entre els quals el més important sembla que era el d'Altafulla, vinculat a la seva gran vila romana i a la pedrera del Mèdol”.⁶ La veritat és que el nostre coneixement sobre les infraestructures portuàries de Darró o Altafulla brilla per la seva absència. Resulta una hipòtesi suggestiva l'existència d'algun tipus de molls i carregadors que donessin cobertura a les diferents activitats que tenien lloc en aquests espais. La producció de vi a Darró i el seu posterior transport per via marítima apunten a la necessària existència d'un mínim d'infraestructures portuàries. Un fet similar s'ha de plantejar a Altafulla, on l'extracció de pedra i el seu posterior trasllat a Tarragona necessitava d'un moll i un carregador. Però és una altra pedrera romana, localitzada al costat del mar, la que mostra de forma explícita la necessària existència d'infraestructures que donaven cobertura a la sortida per mar del material petri extret. Es tracta de la pedrera romana de la Punta de la Mora, al Tarragonès. Avui dia constitueix un paisatge sorprenent per al visitant, que pot apreciar amb nitidesa com la roca ha estat tallada i laminada formant graons impossibles. Aquest paisatge antropitzat al costat del mar és un clar indicatiu de les potents infraestructures tècniques de caràcter marítim que van haver d'existir en època romana per a traslladar els grans blocs de pedra als vaixells i dels vaixells al port de Tarragona.

3.1. El port romà i tardoantic de Tarragona

Les paraules de J. Ruiz de Arbulo i R. Mar en relació a Tarragona són explícites: “En realitat, el port i les seves activitats van ser els autèntics motors de la història urbana de *Tarraco* al llarg de tota la seva història.”⁷ Tarragona segueix sent avui dia una ciutat eminentment portuària. El seu potent port industrial i mercantil, així com el de passatgers, constitueix un dels principals referents econòmics i socials del territori i un dels motors de la vida urbana. Existeixen nombroses obres que tracten de forma monogràfica diferents aspectes de la història del port de Tarragona. El període menys conegut és, sense cap dubte, el medieval. Però per a conèixer el port medieval hem de conèixer el port precedent, el romà (i visigot). Existeixen nombrosos treballs que han tractat el port romà de Tarragona des de diferents vessants. No obstant això, encara avui emmalaltim de la falta d'una monografia que reculli tots els resultats arqueològics i les fonts documentals. A continuació traçarem un quadre general del context natural de la badia portuària de Tarragona i l'impacte que va constituir els orígens, consolidació i evolució del port romà i tardoantic. Com veurem, es tracta d'un procés extraordinàriament complex que escapa als objectius del present treball. No obstant això, no podem obviar la necessitat d'aproximar-nos a la realitat romana per a poder establir les pautes de transformació, ruptura o continuïtat en relació a la medieval.⁸

El paisatge portuari natural de Tarragona era radicalment diferent al de l'actualitat. La construcció del port modern va motivar les destruccions de part dels barrancs que en aquest sector limitaven el paleo-port. Al segle XIX aquests promontoris van ser radicalment transformats en ser utilitzats com a pedreres per a la construcció del port modern. En l'actualitat, el límit topogràfic d'aquests penya-segats el trobaríem a la plaça dels Carros. És precisament a la plaça dels Carros on començava l'escullera de pilars romana, protegint la rada marítima del port republicà i altimperial.⁹ La desembocadura del riu Francolí es constitueix com el segon límit de la badia portuària, en una àrea imprecisa però que devia d'estendre's al marge oest entre l'actual desembocadura i el barri del Serrallo. Pel nord, la badia portuària estava comunicada amb extensions de plans tradicionalment agrícoles que en l'actualitat correspon amb espais urbanitzats residencials, comercials i naus industrials. Aquest pla, entre la línia de costa i en major graduació cap al riu, es composava de terrasses al·luvials. Els promontoris i barrancs orientals es perllongaven cap al perfil litoral, constituint-se en el cap natural que protegia el port natural, romà i medieval tant al segon com al tercer quadrant. A les excavacions de la plaça del General Prim núm. 2 i del carrer de la Pau del Protectorat núm. 3 es van identificar testimonis del front d'excavació de la pedrera portuària del segle XIX.¹⁰ En el perfil mitjà de la línia

de la badia portuària trobaríem el promontori on al segle XVIII estava bastit el Fortí Real i en l'antiguitat l'*oppidum* ibèric.¹¹

La façana marítima del port estava presidida per aquest gran tossal i en conseqüència per la presència de penya-segats o barrancs que seccionaven la plataforma superior fins a la badia portuària. Un torrent va exercir de pas natural entre la badia portuària i la plataforma superior. Aquest paisatge natural i històric és ben conegut gràcies a les troballes arqueològiques¹² i l'estudi de la cartografia històrica. Les intervencions arqueològiques realitzades a l'actual carrer de Castaños, núm. 1, carrer Damenhoff, núm. 2 o carrer Sant Miquel, núm. 2, faciliten la nostra comprensió de la paleo-costa i el port romà. Tota aquesta àrea corresponia a espais de platja i aiguamolls amb el gran penya-segat del carrer Dr. Zamenhoff. Durant el segle I d.C. es va projectar un important teixit urbà portuari. Els edificis altimperials es van bastir amb fonamentació d'*opus caementicium* soterrats als nivells de sorres per a evitar els nivells freàtics, humitats i el colgament de les seves estructures.¹³

Com indiquen J. Ruiz de Arbulo i R. Mar, abans de l'arribada dels romans amb motiu de la Segona Guerra Púnica, sabem que existia un ancoratge natural al costat de la desembocadura del riu Francolí (conegut com el *Tulcis* durant l'antiguitat).¹⁴ L'autor Eratòstenes fa referència a aquest port natural i al fet que no devia de ser molt segur. J. Ruiz de Arbulo ha estudiat la problemàtica derivada de l'existència o no d'un bon port natural a Tarragona a partir de les fonts escrites clàssiques i les troballes arqueològiques. En capítols successius incidirem en els problemes en època medieval per a la construcció d'un port marítim a la ciutat. De les fonts documentals antigues es desprèn que les condicions d'ancoratge de Tarragona no afavorien l'existència d'un port natural. Però aquest, com hem vist, existia.

Resulta significatiu que el gran *oppidum* de Kesse se situés a la part alta del gran promontori que presidia el litoral costaner (a l'àrea que s'estenia per l'actual plaça de Toros), mentre que als segles III-II a.C. el gran campament militar romà (que correspon a tota la Part Alta de l'actual ciutat) es construïu en els promontoris septentrionals, allunyats del litoral. La polaritat entre l'*oppidum* ibèric i el campament militar romà no pot entendre's sense la presència de la badia portuària. Aquesta badia era fonamental, explotada pels indígenes i progressivament monumentalitzada entre els segles II a.C.- I d.C. Recordem que la guerra entre l'imperi púnic i el romà va motivar l'establiment de la base d'operacions romana a Tarragona: era fonamental l'existència d'un port. Tenim moltes cites d'autors antics que fan referència al port de Tarragona, però una de Plini, en la qual descriu les unitats administratives de la República, resulta especialment significativa.¹⁵ Segons Plini, Tarraco seria una creació del geni militar romà contraposada a la Carthago Nova púnica. Plini no diu que els Escipiones "fundessin" la

colònia de Tarraco. Per contra, el sentit d'*opus* com a obra o creació, descriu una realitat diferent: la conversió d'un humil poblat ibèric en destacada base militar fortificada, i, al costat d'ella, la seva transformació gradual en una *ciuitas foederata*, la societat de la qual es va desenvolupar als dos segles següents a l'empara de la vida econòmica generada per la presència.¹⁶ Seguint una metàfora que juga amb la morfologia i significat de les paraules: el port de Tarragona era la porta de Roma a Hispània.¹⁷

La presència de l'exèrcit i els comerciants romans modificaria la badia portuària, constituint-la com el principal precedent i condicionant del port medieval (del qual, com veurem, deriven moltes problemàtiques). Es pot afirmar amb rotunditat que el poder estatal romà és el que, progressivament, anirà antropitzant la badia portuària, modificant-la, transformant-la i dotant-la de les infraestructures necessàries per a donar cobertura a tot tipus d'activitats marítimes.¹⁸ En treballs precedents hem subratllat la radical rellevància de conèixer aquests factors, ja sigui a les ciutats (en els centres històrics urbans) o en àmbits rurals (parcel·lacions agràries, camins, espais poblacionals...), la petjada romana en el litoral català va ser tan important que va condicionar de forma radical l'evolució històrica d'èpoques posteriors preindustrials (medieval, moderna i fins i tot en alguns casos contemporània). Tot el poder militar romà va desembarcar a Tarragona en aquestes cronologies, fet que va motivar la construcció progressiva de les infraestructures del necessari port artificial. Al costat dels militars van arribar comerciants d'origen romà i itàlic. El comerç va començar a intensificar-se en paral·lel a l'establiment i consolidació de les xarxes portuàries de Roma al Mediterrani. J. Ruiz de Arbulo explica que l'*epineion* supera les característiques naturals dels ancoratges, *saloï* i *hormoi*, introduint nous elements artificials construïts per l'home: un *epineion* significa esculleres, molls, magatzems, carrers, cases i edificis públics. En definitiva, el port romà va començar com a base d'operacions militars, d'hivernada, caserna general portuària, residència del general i de les seves tropes, centre d'assemblees amb els aliats, tresor del botí de guerra aconseguit, presidi dels ostatics, magatzem d'intendència i taller de recanvis. També lloc de contacte amb els publicans proveïdors de l'exèrcit i amb els *negotiatores* que convertiren en diners líquids el botí i els presoners esclavitzats, subministraments i vendes que precisaven en tant que fos possible d'instal·lacions portuàries.¹⁹ L'autèntic *portus Tarraconis* sorgiria com una obra artificial motivada pels esdeveniments bèl·lics entre els anys 218 i 206 a.C. La utilització contínua i progressiva consolidació de la rada portuària, l'augment constant del tràfic naval (militar i comercial) va consolidar les infraestructures portuàries durant els segles II-I a.C. La construcció d'una escullera que protegís la gola del Francolí dels temporals de llevant i del drenatge intensiu d'aquesta gola per a facilitar l'aproximació a terra dels grans vaixells va significar l'expo-

ment més monumental d'aquesta transformació de la badia natural.²⁰

El campament militar romà i l'*oppidum* ibèric van seguir evolucionant al llarg dels segles II-I a. de C. fins a la formació de la Colònia romana. La progressiva consolidació del teixit urbà i la presència de Roma van determinar la construcció de les potents infraestructures portuàries. En l'actualitat aquestes no s'han conservat, encara que moltes d'aquestes eren encara visibles al segle XIX, per la qual cosa, evidentment, van deure de ser reutilitzades o condicionar el port medieval de Tarragona. No obstant això, els treballs d'autors com J. Ruiz de Arbulo,²¹ R. Mar, I. Fiz o les intervencions arqueològiques realitzades en l'actual entorn portuari, sí permeten definir elements que segons la nostra hipòtesi van condicionar la del port medieval. S'ha plantejat que la línia que marca l'actual traçat del carrer del Mar coincideix de forma aproximada amb la posició dels molls i platja del port romà,²² en definitiva, la paleo-costa.

Les dades provinents de les excavacions d'urgència així el suggereixen. Si aquesta lectura és correcta, hem de pensar que entre els segles V i VI d.C., una part del mateix es trobava coberta amb sediments.²³ En qualsevol cas, per a l'època republicana disposem ja de dades referides a les instal·lacions portuàries. En primer lloc destaca la presència d'instal·lacions per a regular el proveïment d'aigua a les naus. També sabem de la construcció d'estructures lleugeres realitzades amb elements ceràmics, toves i fusta. Malgrat l'escassetat de les dades estratigràfiques per al període republicà, tot apunta al fet que ja existia un primer sistema portuari.²⁴

Al sector dels aiguamolls o platges transformades al segle I d.C. es van documentar dos horrea i un angiportus.²⁵ Les intervencions arqueològiques del carrer de Sant Josep, núm. 10, i el carrer Nou de Sant Oleguer, núm. 9, són les més properes a la línia portuària romana i l'escullera de pilars.²⁶ Malgrat les limitacions de les excavacions (motivades per intervencions d'urgència i que encara avui no han estat objecte d'estudis sistemàtics) es pot establir una seqüència històrica del solar. En època alt imperial van ser construïdes unes naus d'emmagatzematge (*horrea*) realitzades en *opus caementicium* reforçades amb carreus. El paviment d'aquestes naus, igual que el d'uniques altres del port romà, estava realitzat per còdols. S'ha datat aquestes infraestructures al segle I d.C. Al segle II d.C. la nau va ser compartimentada, segurament transformant els seus usos i en conseqüència la seva morfologia arquitectònica. Després de diferents fases de transformacions, entre les quals s'ha volgut interpretar un possible incendi, el sector segueix la seva activitat constructiva canviant radicalment la seva morfologia. En època tardoantiga, segle V d.C., s'espolien els murs i els edificis canvien. Les noves construccions són de pedres unides amb fang i les seves orientacions no corresponen a les romanes. També es van documentar pous que alimentaven el subsòl freàtic. Els seus excavadors daten el final de l'ocupació al

segle VII d.C.; procés d'abandó no solament poblacional, també relacionat segurament amb l'avanç discontinu de la línia de costa.²⁷ Els edificis i la dinàmica documentada al Carrer Nou de Sant Oleguer i Sant Josep són similars als excavats als carrers Felip Pedrell (núms. 10-12) i l'avinguda de Vidal i Barraquer (núms. 44-46).²⁸ Després de més de dues dècades d'intervencions arqueològiques motivades pel *boom* urbanístic, els diferents solars excavats ens permeten tenir una visió àmplia del port romà. Encara avui dia falten monografies que tractin l'evolució urbana del sector portuari de la gran capital tarragonina; no obstant això, sí comptem amb aproximacions generals que faciliten el nostre estat del coneixement.

Entre les actuals plaça dels Carros i el Serrallo s'han identificat fins a tres eixos o sistemes ortogonals que girarien entorn de la badia portuària de la línia de costa antiga. El primer dels eixos abastaria la zona del carrer Sant Miquel, lloc on se situava el teatre i les termes monumentals en època romana. El segon correspon a les grans naus o magatzems localitzats a l'àrea del PERI 2 –urbanitzada fa dues dècades–, espai les intervencions arqueològiques del qual no han estat estudiades i publicades amb minuciositat. El tercer espai correspon a la línia que arrencaria de l'eix de la necròpoli tardo romana i visigoda fins al front marítim. Una densa xarxa de camins –convertits en carrers durant el procés d'urbanització– travessaria aquest espai. Els vials de majors dimensions correspondrien als que creuaven en paral·lel a la línia de costa l'espai portuari, les construccions del qual van deure adaptar-se constantment a les terrasses al·luvials i als processos de sedimentació no solament del mar, sinó també dels tàlvegs dels promontoris superiors i del riu Francolí.²⁹ La suposada ortogonalitat que es tendeix a projectar per a l'urbanisme romà no és rígida a l'àrea portuària. Aquests tres grans eixos no responen en sí a tres fases constructives, sinó que resulten propis de la readaptació de l'urbanisme als propis condicionants naturals, geomorfològics i físics de la badia portuària. Al segle I d.C. aquesta xarxa o teixit urbà ja està plenament consolidat, però en èpoques posteriors es produirien constants canvis i transformacions, no solament funcionals, sinó també estructurals, tant a l'interior com a l'exterior dels edificis.³⁰ Un exemple paradigmàtic el trobem al solar del carrer Castaños (núm. 1) on es van identificar la línia original del penya-segat costaner i les actuacions urbanístiques altimperials del segle I d.C., formada per grans naus amb contraforts externs. En la tardoantiguitat el solar va romandre ocupat, però amb la construcció d'estructures residencials entre les quals destaca un absis i una llar.³¹

El port romà de Tarragona, com la resta del teixit de la ciutat, no va ser mai una entitat estàtica. Si al segle I d.C. tenim dades arqueològiques per a definir els tres grans eixos entorn de la badia, eixos que articulaven les *insulae* de magatzems, tendes, cases, mausoleus, al segle III d.C. es manifesten canvis radicals en la morfologia del port. Alguns edificis són destruïts, uns

altres són espoliats, uns altres són abandonats, uns altres són transformats, compartimentats per dins, o fan de suport per a noves construccions. Una cosa sembla clara: a partir del segle III, i de forma manifesta ja al segle V d.C., les grans naus portuàries han donat pas a una altra realitat ben diferent. El port romà va patir profunds canvis a la fi dels segles II i III d.C. Un dels exemples més paradigmàtics és la transformació d'un dels magatzems en una casa (*domus*). Altres magatzems, llunyans a la línia portuària, serien abandonats o canviarien radicalment la seva funcionalitat. El port va seguir sent un centre de comunicacions de primer ordre en aquest període. Les transformacions s'accentuarien. Novament manquem de monografies que estudiïn de forma extensiva el port postclàssic de Tarragona (segles V-VIII d.C.). Aquesta tasca no ens ocupa en el present treball. No obstant això, les mateixes intervencions arqueològiques que han ajudat a traçar un quadre general de la zona ens facilita definir de forma extensa el port tardoantic.

En línies generals, Tarraco va tornar durant els segles visigots a una fesomia en el seu traçat urbà similar a l'experimentada durant els segles III-II a.C. El paper del campament militar és ara el de l'acròpoli, el denominat fòrum provincial amb les tres monumentals terrasses, envoltada per la potent muralla, ocupada als segles postclàssics per espais residencials. El rol de l'oppidum de Kesse ja ha desaparegut, en el seu lloc s'erigiria durant l'antiguitat tardana les ruïnes del fòrum de la Colònia i la xarxa urbana altimperial que mostra símptomes d'abandó. Durant els segles V-VII d.C. els contingents poblacionals i les elits s'han desplaçat a l'àrea portuària i a la denominada Necròpoli del Francolí. Parlar de la Necròpoli pot induir a engany; lluny de ser un extens cementiri cristià es tractava d'un dens teixit urbà format per palaus, cases, basíliques de culte cristià, grans mausoleus, espais de premsatge de vi o d'oli, camps de cultiu i vies de comunicació que articulaven les diferents estructures. La ciutat dels morts, en realitat, ha d'interpretar-se com la ciutat –fora muralles– dels vius. Aquest espai privilegiat estava unit a la badia portuària. Les línies que separen l'àrea de la Necròpoli del Francolí i el propi port són extraordinàriament tènues i encara avui constitueixen una problemàtica. Són línies tan difuses que en algunes ocasions l'historiador i arqueòleg ha de plantejar-se si en comptes de parlar d'una àrea cristiana i un port no hauríem de considerar tot aquest espai com un autèntic suburbi portuari. En època visigoda es mantindran els tres grans eixos que s'articulaven al voltant de la badia.³²

Sabem que els grans magatzems que constituïen la xarxa urbana portuària desapareixen com a tals. La gran majoria són desmuntats total o parcialment, els seus materials, especialment els carreus exteriors, són espoliats –per a ser reutilitzats en altres construccions–. Altres naus portuàries transformen radicalment la seva morfologia interna, donant cobertura material a noves funcionalitats de caràcter tant residencial com a comercial. Alguns

carrers que articulen el port són tallats per noves construccions, i alguns edificis desapareixen després de l'espoli sistemàtic dels materials dels murs que l'integren. Els carreus i el sòlid aparell dona lloc a una època en la qual predomina l'ús de pedres de petita grandària lligades amb fang o argila. Els exemples documentats en les termes de l'actual carrer Sant Miquel mostren com les estructures són compartimentades i a l'interior s'instal·len diverses residències, la presència de llars ho confirma. Les infraestructures de caràcter públic pateixen el mateix fenomen d'espoli sistematitzat i en algunes àrees es detecta abandó; no obstant això, la població s'aglutina a l'espai portuari per a viure. La funció residencial abandona el sector intramurs però es desplega en el port. Encara que els testimoniatges són molt parcials, tant l'arquitectura com la ceràmica confirmen aquests usos residencials. Les activitats portuàries continuaran durant tot el període visigot (segles V-VIII d.C., almenys fins a les primeres dècades d'aquesta centúria).

Un dels elements més grandiosos de l'enginyeria romana que perduraria fins al segle XIX és el moll de pilars. Aquest gran moll d'escullera realitzat amb pilars –*opus pilarum*– va ser segurament de pedra encara que s'ha plantejat la possibilitat de la seva construcció amb fileres d'estaques de fusta clavades a la terra. No obstant això, la seva pervivència al paisatge portuari de Tarragona fins el segle XIX apunta a la presència de carreus. L'obra tenia la seva arrencada a l'actual plaça dels Carros, espai davant el qual s'obriria la badia natural i els molls que alternarien les estructures de carreus i fusta. La fesomia en aquest punt del port no seria molt diferent a les de les megalòpolis mediterrànies de l'antiguitat com Alexandria, Ostia i més tardanament Constantinoble. La construcció del port modern de Tarragona entre els segles XIX i XX va soterrar qualsevol resta arqueològica d'aquesta estructura. No obstant això, comptem amb els mapes, cartografies històriques i descripcions del passat per a poder restituir la seva traça i forma.³³

L'erudit Lluís Pons d'Icart va escriure al seu “Grandesas i coses memorables de la Antiquissima Insigne i Famosa ciutat de Tarragona” (publicat en castellà l'any 1572) un capítol dedicat al port romà de Tarragona i a la conveniència de recuperar el seu ús. Així doncs, al segle XVI encara podien reconèixer-se estructures arquitectòniques del port romà, en convivència amb les noves construccions medievals i els projectes de construcció d'edat moderna que, amb dificultats, s'estaven executant. Sabem que les crisis econòmiques d'inicis del segle XVII i el setge que va patir Tarragona durant la Guerra dels Segadors entre els anys 1641-1644 van paraitzar les obres de construcció del nou moll, que no serien represes fins a l'any 1790. De l'anàlisi de la cartografia històrica de finals del segle XVIII i el XIX s'ha pogut reconèixer les monumentals restes arquitectòniques que encara eren visibles de les construccions romanes del moll, i per tant també durant l'edat mitjana. Aquestes estructures eren a finals del segle XIX “una barrera ero-

sionada, acabada en un massís de major grandària, situada a ponent del moll medieval”.³⁴ Durant aquests segles de transició entre l’edat mitjana i la moderna, gran part de l’extensió de l’àrea portuària era una successió de camps de cultius que se sobreposaven a les estructures d’època romana.³⁵

L’any 1867 B. Hernández Sanahuja va deixar escrites en el seu “Indicador Arqueològic” una sèrie d’anotacions que descriuen les estructures romanes del moll. Les dades proporcionades per Hernández Sanahuja són fonamentals, ja que poc després aquestes estructures, en ser ja una molèstia, van ser destruïdes. Des d’una posició situada al costat del Fort Real, Hernández Sanahuja descriu la presència d’un moll de pilars vinculada a la tradició oral de troballes arqueològiques de primer ordre.³⁶ Novament el mosaic del Museu d’Arqueologia de Nàpols procedent de Stabias ens ofereix una imatge de com seria aquest tipus de moll de pilars. L’estudi de J. Ruiz de Arbulo i R. Mar apunta al relatiu èxit d’aquest tipus d’estructures portuàries. Pel que sembla, la seva difusió solament va tenir lloc a l’àrea del Laci i la Campània entre finals del segle I a.C. i principis del segle I d.C., data en la qual presumiblement s’ha de datar la construcció del moll de Tarragona.³⁷ El més cèlebre dels paral·lels coneguts és el de Puteoli, construït de la mateixa forma i representat en els gravats del segle XVIII. El moll de Puteoli i el de Tarragona guarden extraordinàries analogies, sent l’italià d’unes dimensions superiors. Una mostra del relatiu èxit constructiu d’aquests molls la trobem en la reforma necessària que es va realitzar l’any 139 d.C. en el de Puteoli. El port de Miseno, situat a l’oest del de Puteoli, també tenia un moll de pilars, però aquest doble. El moll de pilars de Tarragona, igual que els de Puteoli o Miseno, tenia l’objectiu de deixar circular els corrents d’aigua marines, evitant així l’acumulació o sedimentació natural de l’ancoratge.

L’arqueologia urbana d’urgència ha permès obtenir dades sobre el procés de colmatació de l’àrea portuària. Sense cap dubte, un dels sectors millor coneguts és el que correspon a unes monumentals termes públiques datades al segle III d.C. que serien transformades en habitatges en època visigoda (segles V-VII d.C.). La monografia realitzada sobre aquest sector del port (situat a l’actual carrer Sant Miquel) ha posat en relleu com després de l’ocupació del solar en època postclàssica es produeix un progressiu colgament i erosió de les estructures existents. Durant el període comprès entre els segles VIII i XII es van cobrir les estructures de les termes-residències mitjançant aportacions sedimentàries procedents de l’alt del turó on se situava el temple de Fortuna i el fòrum de la colònia. J.M. Macías ha descrit el fenomen: “El període comprès entre els segles VIII-XII ha de considerar-se una fase temporal d’erosió i de colgament del sector, afavorit per la situació just als peus del promontori sudoccidental. Durant aquesta època, desconeguda per l’actual investigació històrica, es desenvolupà un dilatat procés de deposició estratigràfica que no es limità a cegar la dàrsena, sobretot per

aportacions del Francolí i del barranc del turó, sinó que també es van cobrir les estructures portuàries romanes edificades pràcticament al nivell del mar. L’àrea termal va quedar soterrada per una plana fèrtil i de regadiu, alimentada per diversos pous que extragueren l’aigua del ric subsòl hídric i per una ramificació del Rec Major”.³⁸ Diferents intervencions arqueològiques dutes a terme a l’antiga àrea portuària han revelat un fenomen similar, ja sigui per la deposició de sediments arrossegats pel riu Francolí o caiguts des de l’alt del turó annex; tota la badia portuària, amb la seva densa xarxa urbana de camins, magatzems, cases, termes, molls, dipòsits, fonts, etc., va desaparèixer sota l’acumulació de terres. No es tracta d’una hipòtesi: l’arqueologia urbana, molt intensa en aquesta àrea de la ciutat, revela com el port romà i visigot de Tarragona, va desaparèixer durant l’alta edat mitjana.³⁹

El procés de colmatació seria el resultat de dos processos simultanis. D’una banda, el del transport de material per part del riu Francolí, així com pel flux i reflux de les marees. Volem recordar que malgrat que el riu Francolí en l’actualitat a penes sí arrossega cabal, encara avui dia en les seves crescudes es produeixen casos de desbordament i inundacions. D’altra banda, la formació de bancs de sorra conseqüents al reflux de les marees no faria sinó incrementar la formació d’un estuari sorrenc en el perfil portuari postclàssic. En segon lloc, la progressiva colmatació dels porus existents entre les seves partícules, amb materials fins transportats en suspensió per l’aigua que es va infiltrant, en les etapes inicials del procés, acabaria de formar les capes de sedimentació que cobriria la badia portuària.

En l’extens sector del PERI 2, amb les seves nombroses intervencions arqueològiques, s’han pogut identificar, entre l’època republicana i l’antiguitat tardana, els problemes d’ensorrament i colgament de les estructures d’origen romà o visigot. De nou la transformació d’aquests grans magatzems en cases de caràcter senyorial durant l’antiguitat tardana plantegen una continuïtat ocupacional de l’espai. Una continuïtat que, no obstant això, es va truncar a principis del segle VIII d.C. Els problemes d’ensorrament van ser els més comuns i generalitzats entre els ports de l’antiguitat.⁴⁰ Comptem amb nombrosos exemples que constaten com el procés de sedimentació, fruit ja sigui de la sedimentació conseqüent d’un riu o del propi flux de marees, va acabar modificant les paleolínies de costa clàssiques i enterrant els seus ports. Com va dir J. Ruiz de Arbulo per al cas de Tarragona: “els ports no eren eterns”.⁴¹ No obstant això, algunes estructures monumentals, com el moll de pilars, van continuar en peu fins a ben entrat el segle XIX. És en aquest punt quan no es pot traçar una imatge completa del sector portuari de Tarragona sense plantejar-nos si altres estructures també van sobreviure sense que tinguem notícies d’aquest fenomen. Recordem que el registre arqueològic és fràgil i limitat, no sempre arriba fins a nosaltres. Va condicionar el port romà-visigot al medieval? No podem parlar de continu-

ïtat plenament, i com veurem més endavant, si cal utilitzar el terme transformació serà matisat per “transformació radical”. En pàgines successives analitzarem el procés.

3.2. El port romà i tardoantic de Tortosa

El centre històric de Tortosa i l'espai intramurs de la muralla medieval alberguen nombrosos jaciments arqueològics que permeten definir la ciutat romana, visigoda, islàmica i cristiana medieval. No obstant això, les dades són esbiaixades, heterogènies i molt fragmentàries. A diferència de la ciutat de Tarragona, la de Tortosa no conserva monumentals restes arqueològiques o arquitectòniques en peu que hagin perviscut al llarg de la seva història urbana. Si en el cas de Tarragona els seus grans condicionants urbans han estat els romans, en el de Tortosa es podria plantejar que van ser els medievals-renaixentistes. Malgrat les notables diferències en els orígens, evolució i desenvolupament històric dels urbanismes d'una i altra ciutat, ambdues comparteixen un *leitmotiv* comú: la dificultat per a estudiar el seu port romà-medieval.

Igual que Tarragona, la ciutat romana de Tortosa es va originar i va desenvolupar en un entorn accidentat partint d'uns precedents ibers dels quals tenim molt poca informació. Entre el turó de la Suda i la línia fluvial del riu Ebre es va consolidar un teixit urbà amb tendència a expandir-se cap al barranc del Rastre. El principal element que sobresurt és el turó de la Sua o del Castell de Sant Joan, que delimita per la part occidental la ciutat, arribant gairebé fins al perfil fluvial. El turó és el producte de les formacions de terrasses fluvials del quaternari, moment en el qual les glaciacions van accelerar el ritme de pujades i baixades de les aigües del riu Ebre. El segon element morfològic de Tortosa destacable és el denominat turó del Sitjar; situat cent metres al sud del de la Suda. En l'actualitat l'Hospital o Residència Sanitària Verge de la Cinta presideix el conjunt del turó. Els turons de la Suda i del Sitjar constitueixen sense cap dubte els dos elements geomorfològics que “abracen” i protegeixen la ciutat històrica i el port natural, especialment el de la Suda, el promontori del qual s'estén gairebé fins al riu. Entre aquests espais (Suda, Sitjar i riu Ebre) es constitueix una petita vall, que alberga els barrancs del Rastre i de la Suda, lloc en el qual estendria el nucli de la ciutat romana i medieval; espai que actualment concentra el nucli del casc històric de Tortosa.⁴²

Les restes materials del poblat iber de Tortosa, anomenat Híbera per Titus Livi, apunten a un poblament ja consolidat entre els segles VII-VI a.C.; no obstant això, no s'ha pogut identificar el lloc exacte de l'*oppidum*. D'aquest *oppidum* es coneixen troballes de ceràmiques o sitges, però no de

restes arquitectòniques d'entitat. S'ha plantejat la situació d'aquest poblat dels ilercavons en el turó de la Suda o en el del Sitjar. Com en el cas de Tarragona, el procés de romanització transformaria radicalment el poblament de la zona. En l'espai entre el turó de la Suda, el del Sitjar, resseguint el barranc del Rastre i el pla de Remolins, al costat del riu Ebre s'edificaria la ciutat romana de *Dertosa*. La seva fundació va respondre a pautes diferents a les de *Tarraco*, ja que segurament va tenir lloc al segle I a.C. en el context de les guerres civils de la República Romana. De la muralla i l'urbanisme romà de la ciutat romana poc sabem. Com hem apuntat anteriorment, malgrat les nombroses intervencions arqueològiques a Tortosa les fases medievals o modernes “van devorar” les restes romanes i visigòtiques. Alguns indicis apunten al fet que el carrer major de Remolins, resseguint una orientació Nord-Sud, va actuar com un eix o camí històric que podia tenir orígens romans.

No obstant això, és l'àrea de la catedral l'espai on més materials romans (ja al segle XVI) han aparegut vinculats a un possible fòrum i temples. Encara que descontextualitzats, un conjunt de columnes i el propi emplaçament del turó de la Suda apunta a la presència d'un temple no identificat. Diferents excavacions puntuals han localitzat cases, restes de la possible muralla i sobretot enterraments. L'àrea funerària més extensa localitzada fins a l'actualitat s'estendria entorn de la via d'entrada de la ciutat al Coll de Sant Joan, en la vessant nord-oest del turó del Sitjar; un espai que era extra-murs. El perímetre de la *civitas* romana va haver d'adaptar-se als diferents desnivells entre turons, barrancs i planes, amb la presència d'un port fluvial en el riu Ebre, cas anàleg als de Saragossa i Lleida. Port fluvial, però també marítim, ja que la proximitat de la boca de l'Ebre (el Delta encara no s'havia format), donava sortida directa al Mediterrani. I què sabem del port romà de Tortosa? És en aquest punt quan, a diferència del cas de Tarragona, les dades són extraordinàriament escasses.

R. Miravall va plantejar la presència d'un estuari natural en l'espai comprès entre l'actual plaça Alfonso XII i el promontori de la Suda.⁴³ No obstant això, és davant de l'edifici de l'Escorxador on s'haurien de localitzar les estructures portuàries. Els plantejaments són els següents: la badia portuària constituïda per l'espai entre la plaça Alfonso XII i la Suda constituïria un espai natural ben protegit dels corrents del propi riu Ebre que facilitaria posteriorment la sortida en l'últim tram al mar. D'altra banda, també l'entrada del mar al riu seria possible, arribats els vaixells a *Dertosa*. Aquesta badia natural es veuria colmatada per les aportacions sedimentàries, obligant a una posterior ubicació del port en l'espai de l'actual Escorxador. L'absència de testimoniatges arqueològics arquitectònics no desmereix la hipòtesi de R. Miravall, el mèrit del qual és la identificació i revaloració d'aquesta badia portuària actualment desapareguda. Una segona hipòtesi, d'alguna manera

hereva de la de R. Miravall, correspon a P. Izquierdo. Segons aquest autor, el port fluvial aprofitaria la badia natural existent en l'antiguitat entre el turó de la Suda i el del Sitjar, en la línia fluvial annexa al barranc del Rastre, situant a la plaça d'Alfonso XII estructures que podrien identificar-se com a magatzems portuaris.⁴⁴

Les propostes de R. Miravall i P. Izquierdo, així doncs, plantejarien l'existència d'una badia protegida dels vents pels dos turons, una cala fluvial les característiques naturals de la qual serien favorables a l'existència d'un espai portuari que necessàriament s'hauria de posar en relació amb el poblat iber –no localitzat– i la ciutat romana de *Dertosa*. J.M.V. Arbeloa va analitzar un document datat al segle XII en el qual se cita una propietat de narbonenses. L'alfòndec estaria situat a l'àrea de l'actual plaça Cabrera, un espai d'altra banda molt proper als embarcadors del Club de Rem, antigues platges fluvials naturals. J.M.V. Arbeloa planteja que el port fluvial de Tortosa, a l'àrea de la plaça Cabrera, donaria suport logístic a embarcacions de reduïda grandària que posteriorment desembarcarien en el litoral marítim.⁴⁵ Les troballes ceràmiques d'àmfores d'importació en aquesta zona podrien ser un argument a favor de la presència en aquest punt del port; no obstant això, l'absència d'estructures arquitectòniques de nou constitueix un problema. D'altra banda, la distància cronològica entre la cita de l'alfòndec del segle XII i el port romà (que ja havia d'estar en ús al segle I d.C.) resulta massa llunyana. Els plantejaments de R. Miravall, P. Izquierdo i J.M.V. Arbeloa són, no obstant això, fonamentals.

Sense entrar en les problemàtiques derivades del port medieval i les seves activitats, els indicis d'època moderna i contemporània (pràcticament fins a principis del segle XX), indiquen que les propostes de R. Miravall,⁴⁶ P. Izquierdo⁴⁷ i J.M.V. Arbeloa⁴⁸ són correctes. Recordem que el barri residencial dels pescadors i l'àrea de l'alfòndec se situaven entre la línia fluvial i el gran promontori natural del Sitjar. El turó del Sitjar pel sud i el de la Sua pel nord exercirien el resguard dels vents d'aquesta petita badia natural i de la força dels corrents de l'Ebre en el seu recorregut cap al mar. J. Diloli ha apuntat que, a causa dels problemes derivats dels processos de sedimentació a la zona, l'espai més idoni per a la situació del port va haver de ser l'antic carrer del Moll del Mercat, un espai meridional en relació al perfil fluvial que d'altra banda hauria fossilitzat les seves activitats de moll en la pròpia toponímia urbana.⁴⁹ Com en el cas de Tarragona, el port de Tortosa va patir problemes derivats dels processos de sedimentació i colmatació per les aportacions de terres conseqüents al flux del riu Ebre. Recordem que l'extens Delta de l'Ebre és en realitat una formació relativament nova: amb prou feines té 1.500 anys. Recordem que fins als processos de canalització i desguàs de la zona el perill d'inundacions i les humitats constituïen un greu problema per a l'àrea constituïda entre la costa fluvial i el barranc del

Rastre.⁵⁰ Així doncs, el cas de Tortosa, malgrat les notables diferències, en trets generals planteja una problemàtica similar al de la badia portuària de Tarragona; en primer lloc, les bones condicions naturals per a la presència d'un port, però en segon terme, les conseqüències negatives per a la presència a llarg termini d'aquest espai portuari conseqüència de les progressives transformacions derivades de les aportacions sedimentàries. De nou podria dir-se que “els ports no són eterns”.

En capítols successius entrarem en la problemàtica del port medieval de Tortosa. Però establir de nou els seus condicionants i precedents naturals o romans resulta fonamental. Des d'un punt de vista diacrònic, la presència a la cartografia històrica moderna d'una badia amb prou feines urbanitzada en l'espai entre el turó del Sitjar, barranc del Rastre i la línia fluvial de l'Ebre, constitueix una dada a tenir molt en compte. D'altra banda, els dibuixos entre conquerits del segle XVI i XIX mostren de forma explícita la presència d'embarcacions en aquest espai.⁵¹ J. Diloli va subratllar la rellevància de les troballes arqueològiques en aquest sector de la ciutat, especialment les relacionades amb l'antic Mercat del Peix.⁵² En aquest punt es van localitzar murs relacionats amb la contenció de les pujades de les aigües fluvials datades entre els segles XVII-XVIII, així com estructures vinculades amb l'amarrat de vaixells. Destaca un bloc amb una argolla de gran solidesa constructiva. Aquests indicis han fet plantejar a J. Diloli la presència de l'embarcador medieval a l'àrea del Mercat Municipal.⁵³ De nou aquests indicis, de cronologies modernes, han estat “estirats” fins a fer-los retrocedir més de 1.500 anys fins a plantejar al costat del Mercat Municipal la ubicació del port romà. El fet que la zona no estigués urbanitzada no constituïria més que una projecció gràfica d'una realitat històrica: es tractaria d'una zona de càrrega i descàrrega de les embarcacions. La presència de murs de contenció que podrien al seu torn donar cobertura material a estructures portuàries, així com instal·lacions al costat de la presència de vaixells en la documentació gràfica moderna, apunta a la presència d'un port que, amb el pas del temps, va quedar colmatat per l'aportació sedimentària fins a desaparèixer entre els segles XIX i XX.

Els estudis ceràmics i les fonts textuais o epigràfiques han demostrat la presència d'un potent port en l'antiguitat a la ciutat de Tortosa. Les pròpies condicions del riu Ebre feien d'ell una artèria navegable. Ciutats com Saragossa o Lleida constituïen part de la xarxa portuària fluvial que connectarien amb Tortosa, ciutat que seria l'últim nus de la xarxa fins al Mediterrani. Aquesta dualitat del port tortosí, fluvial i marítim, constitueix sense cap dubte el motor econòmic de la ciutat en l'antiguitat, però també a l'edat mitjana. No obstant això, les pròpies condicions naturals, tan propícies per a la navegació en l'antiguitat, van trastocar radicalment aquesta navegació a l'edat mitjana. La formació del Delta de l'Ebre constitueix, sense cap dubte,

el principal problema a salvar de la navegació. Problemes que, no obstant això, van ser salvats. Durant l'antiguitat, tant pre-romana, romana o post-clàssica, tot indica que les grans embarcacions que arribaven al Mediterrani descarregaven en el port de Tortosa.

Si les dades arqueològiques per a poder definir la ciutat alt-imperial són escasses, per a l'antiguitat tardana encara són més reduïdes. Els segles V-VIII d.C. constitueixen ara com ara un autèntic “darkages” de la història de Tortosa.⁵⁴ No tenim cap tipus de testimoni que permeti aclarir dades en relació al port. Sí tenim les troballes ceràmiques i epigràfiques, molt fragmentàries, que constitueixen un indicador indirecte de certa activitat portuària. En aquest punt caldria plantejar-se si les àmfores africanes documentades provenien directament d'Àfrica o de Tarragona, principal espai portuari durant l'antiguitat tardana a la regió. La veritat és que aquestes troballes són cada vegada més escasses a mesura que s'avança entre els segles V-VIII d.C. Podem parlar de la dissolució de fórmules urbanes i en conseqüència de la pèrdua de rellevància del port? La veritat és que totes les dades i hipòtesis de treball se sustenten en dades indirectes.

3.3. Els precedents de la xarxa portuària de la Catalunya Nova

Els dos epicentres portuaris de l'antiguitat i el període postclàssic els van constituir, sense cap dubte, Tarragona i Tortosa. No obstant això, tot el litoral de la denominada Catalunya Nova mostra indicis d'una gran activitat marítima. La costa mediterrània entre Tarragona i el Delta de l'Ebre està esquitxada de diferents jaciments arqueològics, ja sigui en terra o en el mar (conseqüència de naufragis que posen en evidència una densa xarxa d'activitats marítimes a escala regional). Es tracta d'emplaçaments o troballes arqueològiques (alguns citats en les fonts textuals) que devien estar íntimament relacionades amb les *civitates* de *Tarraco* i *Dertosa*, donant cobertura logística i material a les activitats portuàries urbanes de major abast. Comptem amb els treballs de P. Izquierdo⁵⁵ i J. Diloli⁵⁶ per a calibrar la rellevància d'aquesta xarxa portuària regional, la continuïtat de la qual en època medieval serà alterada pels importants canvis polítics, socials i econòmics.

Es poden definir dues àrees íntimament relacionades entre si, però que, per les característiques naturals de les quals i la pròpia dinàmica històrica, han de tractar-se diferenciadament. D'una banda, la de Tarragona i la meitat septentrional del Golf de Sant Jordi; en segon lloc, la del sector més meridional del Golf i tot el Delta de l'Ebre. En la primera àrea el centre d'influència principal és, naturalment, *Tarraco*. En la segona, la capitalitat l'exercia

Tortosa, la influència de la qual no solament s'estenia pel litoral mediterrani, sinó també pel riu Ebre.

La concentració de jaciments arqueològics en el litoral entre Tarragona i el Coll de Balaguer, abastant tot l'arc nord de la costa de Tarragona, Salou, Cambrils i Golf de Sant Jordi, és considerable. Ja en època protohistòrica tenim testimoniatges d'activitats marítimes en aquest segment del litoral català. Els jaciments de l'Antic o Lligallo del Roig (a Camarles) està datat a la fi del primer mil·lenni a.C. No gaire lluny del Lligallo del Roig se situa el Bordissal (també a Camarles), on s'ha plantejat un punt de desembarcament d'època ibèrica vinculat al comerç amb elements hel·lens. A l'àrea de Cambrils i de Salou s'han documentat tant viles romanes com assentaments d'època visigoda. En l'àmbit territorial de Salou es localitzen les viles romanes de La Llosa, Sant Pere i L'Esquirol, per citar les més significatives i ben conegudes. En el terme municipal de Salou es localitzen les viles de Barenys, el Bosc del Quec i la de Platja Llarga.

En la desembocadura del riu Llastres (L'Hospitalet de l'Infant) s'ha plantejat l'existència d'un santuari-port (*emporium*) Foceu datat al segle V a.C.⁵⁷ Aquesta desembocadura i les condicions geomorfològiques de la badia portuària natural constitueixen un espai privilegiat en el qual ja s'hauria realitzat un comerç marítim en la protohistòria i on posteriorment seria edificat un port medieval.⁵⁸ Les referències històriques confirmen la presència d'un emplaçament romà de rellevància en aquest punt; a mitjan segle XIX B. Hernández Sanahuja cita la presència d'un pont romà que creuaria el riu Llastres juntament amb altres restes arqueològiques vinculades amb la gestió de l'aigua.⁵⁹

Abans de passar el Coll de Balaguer es localitza l'actual terme municipal de L'Hospitalet de l'Infant, on es localitzaria en època romana les restes del jaciment del Tossalet,⁶⁰ poc abans de creuar el riu Llastres. Aquest jaciment s'ha posat en relació amb la *mansio Oleastrum* (citada en el cèlebre Itinerari Antoní) i citada per Estrabó.⁶¹ Aquesta *mansio* seria la primera entre *Tarraco* i la *mansio Traia Capita*. En el Coll de Balaguer s'ha plantejat la *mansio sub saltus*, una *mansio* romana no localitzada arqueològicament. No obstant això, l'advocació “sub saltus” fa referència a “baix / als peus d'una muntanya”, que podria fer referència al Coll.

Abans de les profundes transformacions del Delta de l'Ebre, amb l'acumulació de sediments, la línia de costa passava per L'Ampolla i El Perelló, espai geogràfic en el qual s'ha de situar la *mansio Traia Capita*.⁶² En L'Ampolla s'han localitzat restes arqueològiques romanes, en la Punta Àguila, Cap Roig i en Tres Cales. L'espai de Cap Roig constituïa en època romana un espai privilegiat d'ancoratge. L'abundància de troballes arqueològiques d'època romana així ho confirma. Dos ceps d'àncora de plom, àmfores, ceràmiques i un zunxo.⁶³ Documentades en algunes intervencions realitzades

l'any 1968 i les prospeccions en el litoral del riu Ebre dutes a terme l'any 2007.⁶⁴ La cala portuària de Cap Roig va ser durant l'època romana un port de primer ordre depenent del de Tortosa. Dit d'una altra manera, la badia portuària de Cap Roig donava cobertura material a les activitats portuàries marítimes necessàries per a connectar el Mediterrani amb el riu Ebre, amb la ciutat de Tortosa, centre redistribuïdor de mercaderies del territori. Al Cap Roig es realitzarien els canvis de vaixells (de les *onerariae* a les *actuariae*).⁶⁵ L'any 1969 es van localitzar a Morro de Gos (Perelló) restes arqueològiques d'un cep de plom i en la propera Punta Espín un cep d'àncora de plom; és a dir, restes de vaixells romans naufragats.⁶⁶ A aquestes dades, fragmentàries però explícites, cal sumar la presència de dos vaixells romans enfonsats. A la cala de Bon Capò, molt propera al nucli de L'Ametlla de Mar, on es van identificar restes d'un vaixell naufragat carregat amb àmfores d'origen greco-itàlic datades al segle III a.C. Les recerques realitzades en aquest sector han pogut confirmar que es tractava d'un naufragi i no d'un ancoratge, espai que s'ha de situar a Cap Roig. A l'àrea també es van localitzar les restes d'un derelictat datat al segle I a.C. i un gran carregament d'àmfores Dressel 12.⁶⁷

A Tres Cales es van localitzar restes d'àmfores romanes procedents d'Itàlia al costat de materials l'origen de les quals era la Bètica, així com púniques. Aquest important lot ceràmic datat al segle I a.C. posa en relleu la vitalitat mercantil en època republicana a la zona. D'altra banda és en aquest espai, a les Tres Cales, on s'ha plantejat l'existència d'un moll o ancoratge militar romà.⁶⁸

La documentació ceràmica mostra una activitat portuària de caràcter comercial important durant tots els segles VI i VII d.C., dinàmica en l'òrbita de la qual devia estar la ciutat de Tortosa. De l'anàlisi dels conjunts ceràmics documentats en les diferents intervencions arqueològiques es desprèn que tant Tarragona com Tortosa estaven plenament integrades a les xarxes comercials del Mediterrani. Disminueixen les exportacions radicalment i en relació a les importacions en el cas de Tarragona s'ha posat en relleu l'arribada de materials del Nord d'Àfrica i Orient Pròxim (especialment de l'àrea de Palestina); Tortosa no seria receptora directa del comerç oriental o nord-africà, però sí es deixaria portar per la dinàmica de recepció de mercaderies de la gran capital Tarragona.

La xarxa comercial marítima local va deure disgregar-se gradualment. En època visigoda va deure potenciar-se les xarxes comercials terrestres en detriment de les marítimes. El principal espai portuari secundari identificat és el localitzat a les Roques de la Barbada (Peñíscola), ja fora de l'àrea geogràfica objecte del present estudi. En aquest espai natural, propici per al desembarcament d'embarcacions, s'han pogut identificar àmfores en grans quantitats datades entre els segles VI-VII d.C., fet que manifesta certa activitat portuària que, no obstant això, avui dia no ha pogut localitzar-se entre

Tarragona i el Delta de l'Ebre. Aquest fet planteja un problema complex de resoldre: la desaparició dels espais portuaris al llarg del litoral del sud de Catalunya ja en època tardoromana malgrat la presència d'espais d'hàbitat al costat de la costa, com seria el cas de Torre Bargallona (Cambrils). Aquest "buit" o "absència" de dades podria canviar amb futures troballes; no obstant això, en l'actualitat tots els indicis apunten a una fallida d'aquests petits ports. Aquest fet no significa la desaparició de les activitats portuàries i marítimes durant els segles VI-VII d.C., ja que la tendència general apunta al manteniment i continuïtat dels ports urbans vinculats a les ciutats de Tarragona i Tortosa.⁶⁹

El món postclàssic, l'antiguitat tardana, va donar pas a l'alta edat mitjana, al sud de Catalunya, a un procés de radicals transformacions en les formes d'hàbitat i les activitats portuàries, que com hem apuntat anteriorment, venia produint-se des de molt temps abans, ja en l'alt imperi. Des del punt de vista diacrònic es podria dir que els eixos de continuïtat es reconeixen en els espais urbans, a les ciutats de Tarragona i Tortosa, mentre que gradualment van anar disminuint (si no desapareixent) altres espais portuaris secundaris. Durant els segles VI-VII d.C. es va mantenir la "unió" del Mediterrani com testifica la intensa activitat en el sector portuari de Tarragona de forma explícita i indirectament a Tortosa. El panorama canviaria radicalment a partir de principis del segle VIII d.C. Malgrat les tendències historiogràfiques actuals de relativitzar o fins i tot dissimular l'impacte de la conquesta islàmica, els indicis arqueològics i les fonts textuais de la primera meitat del segle VIII d.C. fan plantejar una ruptura radical amb les centúries anteriors. En realitat el procés de transformació ja venia donant-se des d'abans, però a principis del segle VIII d.C. el panorama polític i ideològic va canviar amb la irrupció de l'islam en el nord-oest peninsular.

4. L'inici del “mar de Tarragona”. L'àrea de Sant Vicenç de Calders, Creixell i Torredembarra

El “mar de Tarragona” abastava la costa des de la punta de la Móra fins a Salou, una franja litoral extensa adscrita a la ciutat i port de Tarragona des del moment de la restauració de la seu arquebisbal i ciutat de Tarragona. Resulta significatiu que Tamarit va tenir el seu “mar de Tamarit”, segons les fonts documentals dels segles XII i XIII. Els casos de Sant Vicenç de Calders, Creixell i Torredembarra, malgrat ser ports secundaris a la xarxa comercial i marítima portuària de la Corona d'Aragó, constitueixen els principals enclavaments en l'òrbita septentrional del “mar de Tarragona”. La seva història està vinculada al desenvolupament de les viles medievals, poblacions que aglutinen contingents demogràfics però també recursos econòmics; és a dir, espais de redistribució comercial. Al llarg de l'edat mitjana, especialment durant la moderna, es consolidaran com a entitats portuàries rellevants al sud de Catalunya, sobretot pel que fa a l'àrea d'influència de Tarragona. Si bé Tamarit constitueix l'inici *de facto* del “mar de Tarragona”, considerem fonamental per a caracteritzar els segles baix medievals apuntar que els ports de Sant Vicenç de Calders, Creixell i Torredembarra estaven íntimament lligats als fluxos i rutes marítimes que es van desenvolupar a la ribera meridional del Principat.

Abans d'arribar al port i fortalesa de Tamarit, les platges de “Caulers”, és a dir, de Sant Vicenç de Calders, platja que correspondria a l'actual Coma-Ruga, la de Creixell i la de Torredembarra tenien una certa activitat en el transport marítim que s'ha de relacionar amb la seva posició geogràfica. L'estany de Calders és citat l'any 938, sent una propietat del monestir de Sant Cugat del Vallès des de l'any 1017. En aquestes cronologies fou bastit el castell de Calders (que apareix ja l'any 1011) sense que tinguem cap evidència del seu emplaçament a la part alta de la població. No serà fins l'avanç comtal del segle XII i sobre tot a partir del segle XIII que els seu port guanyi un protagonisme a nivell regional.

Aquests ports estaven situats en una bona posició en relació amb la capital comtal, però també amb les cada vegada més actives ciutats de Tarragona i Tortosa. No obstant això, sabem que van existir rutes més complexes. Així, sabem que diverses embarcacions procedents de Tossa van desembarcar a Sant Vicenç de Calders i Torredembarra.¹ Ja en cronologies relativament tardanes, l'hivern de l'any 1357 tenim documentada l'arribada

d'una barca al port de Barcelona procedent de Torredembarra. El vaixell portava una càrrega d'ordi. Tanmateix, sabem que altres dues embarcacions van sortir de Barcelona amb destinació a Torredembarra carregades amb robes de cotó i fustany. Com va indicar M.T. Ferrer i Mallo, l'articulació d'aquests espais portuaris en relació amb el desenvolupament de les viles de l'interior faciliten comprendre les activitats marítimes i la consolidació de determinades rutes comercials.² Així, sabem que molts carregaments i mercaderies que tenien com a destí Vilafranca del Penedès passaven abans per Torredembarra i el seu port. Les platges de Torredembarra permetien la càrrega i descàrrega dels productes gràcies a la utilització de barques més lleugeres. Aquest fet estava vinculat a l'abaratiment dels costos de transport vinculats amb les rutes marítimes; molt més rendible que fer-ho per transport terrestre resseguint l'antiga *Via Augusta* o altres camins. Al segle XIV, moment en què conservem més documentació textual i més explícita, sabem que era relativament comú la càrrega d'ordi i civada procedent del Vendrell que tenia com a destí poblacions relativament llunyanes com és el cas de València. Precisament l'hivern de l'any 1357 van ser enviats cinc carregaments de blat a la ciutat de València. Dues de les embarcacions van sortir des de Torredembarra, mentre que les altres tres van sortir des de Sant Vicenç de Calders. Aquell mateix any es documenta que un vaixell carregat de gra va sortir des de Creixell en direcció a Barcelona.³

Per a principis del segle XV la documentació textual tampoc és generosa. Sabem que al període entre els anys 1400-1410 hi ha constància d'una sortida de Barcelona vers Torredembarra.⁴

La morfologia de Creixell i Torredembarra va condicionar la seva història durant l'edat mitjana i moderna, amb accidentats contraforts a la seralada prelitoral, planures suaus i una llarga platja de fins a dos kilòmetres que constitueix una prolongació de la platja de Torredembarra. Precisament aquesta morfologia del litoral que lligava Creixell amb Torredembarra és un dels factors que més van afavorir l'episòdica presència d'embarcacions comercials procedents o amb destinació a ciutats com Barcelona i València. Aquest litoral privilegiava el desenvolupament d'activitats comercials. A aquest fet hem de sumar l'existència de camins i vies de comunicació preexistents des d'època romana que articulaven Tarragona i Barcelona. Destaca el camí de Vilafranca i el de Montblanc, que passaven per la Riera. L'existència de platges i badies relativament segures i la bona comunicació d'aquestes poblacions amb altres de l'interior van constituir els elements definitoris d'aquests petits ports naturals al nord de Tamarit i Tarragona. No obstant això, volem subratllar l'escassa presència d'embarcacions tarragonines documentades a Sant Vicenç de Calders, Creixell i Torredembarra. No serà fins a arribar a Tamarit que podem parlar, seguint la denominació de les fonts textuais medievals, d'un “mar de Tarragona”.



6. Platja de Torredembarra. La població ha sofert un fort procés urbanitzador producte del *boom* turístic que ha modificat radicalment la fisonomia del seu litoral. Fotografia de Silvia Gómez.



7. Cala de Torredembarra. Fotografia de Silvia Gómez.



Dels escassos documents que fan referència a activitats marítimes, ens interessa un datat el 27 de març de l'any 1326. En aquest document apareix Pere Güell, un patró de barca que promet a un tal Berenguer Oller –del Catllar– transportar seixanta feixos de senalles fins a Cotlliure o Narbona.⁵ Ens interessa aquest text perquè resulta significativa la presència de rutes comercials amb el sud de França des de Torredembarra a principis del segle XIV. En altres documents posteriors apareixen tractes comercials del mateix Güell amb mercaders procedents de Barcelona i Tamarit. Fins i tot apareix una compra-venda d'una barca.⁶ El detallat i valuós estudi realitzat per I. Companys i Farrerons aplega un conjunt de documents vinculats amb Torredembarra dipositats en arxius locals, que mostren una realitat molt més complexa que els llibres de registre contemporanis. L'estudi realitzat per I. Companys i Farrerons mostra una Torredembarra molt dinàmica i productiva. La seva economia estava basada en l'explotació agrícola i ramadera, també en l'aprofitament de les salines o la pesca, però de forma episòdica s'identifiquen patrons de barques i la presència de mercaders del territori que utilitzen la posició privilegiada de la població com a port natural per a donar sortida als productes i béns.

Existeixen aspectes del transport marítim que són difícils de resoldre. Sabem, per exemple, que l'arròs cultivat en els aiguamolls de Torredembarra va ser un producte molt valuós durant la segona meitat del segle XIII a Tarragona. L'explotació d'arròs també estava lligada a les planures fèrtils del riu Francolí. No obstant això, sabem que en aquestes cronologies existien comerciants d'arròs a Tarragona que exportaven el producte a poblacions llunyanes com la Sevilla andalusina. Tenim documentats els noms d'aquests comerciants: P. Isarno, Berenguer Oliver i G. de Castlà. Resulta plausible plantejar la producció d'arròs a Torredembarra, d'on es carregaria en barques fins a Tarragona. Un cop al port tarragoní, es tornarien a carregar en vaixells amb major capacitat per a ser exportades posteriorment. El port de Torredembarra, així doncs, actuaria com a port subsidiari del de Tarragona en determinades ocasions, encara que al mateix temps tenim documentats tractes amb ciutats com Barcelona, València o Narbona.⁷

8. "La Tovr Danbare (Torredembarra)", Les Plans et profils des principales villes, et lieux considerables de la Principauté de Catalogne : avec la carte générale et les particulières de chaque gouvernement, Beaulieu, sieur de, pàgina 67, any 1668. Núm. de registre RL. 9731-147. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

5. Tamarit. Del control militar al control del cobrament de la lleuda

En l'actualitat les monumentals restes arquitectòniques del castell de Tamarit revelen la natura del seu passat: espai de control militar i marítim. Des del segle X d.C. la fortalesa damunt del mar controla la desembocadura del riu Gaià i la punta de la Móra; des del moment en què la frontera entre Al-Àndalus i el comtat de Barcelona es va fixar precisament a l'entorn del riu Gaià. El castell, reformat intensament les darreres dècades, i la seva església, són un símbol de l'avanç cristià feudal i posteriorment la consolidació d'un sistema d'organització territorial lligat a la gestió de les activitats portuàries i/o marineres. La fortalesa fou conquerida per Bernat Senfred de Gurb a mitjans del segle XI, qui l'any 1049 se la vengué al comte Ramon Berenguer I. Posteriorment, el comte de Barcelona infeudà a Sunyer i després a Bernat Amat de Claramunt (l'any 1055), qui va assolir també el títol de vescomte de Tarragona. En aquestes cronologies Tamarit es constituïa com el punt més avançat de l'avanç comtal enfront Al-Àndalus. La família dels Claramunt, i després els Cardona, van posseir-hi el seu domini infeudant les seves propietats constantment, seguint la dinàmica habitual de cessió de propietats però adquirint obligacions concretes.

La història de la vila de Tamarit està lligada al mar; durant els primers segles enfront a Al-Àndalus i posteriorment amb el desenvolupament econòmic de la Corona d'Aragó fins a la fi de l'edat mitjana. Malgrat la importància que hi va tenir el port de Tamarit i les activitats marítimes, les referències són escasses i molt fragmentàries durant tota l'edat mitjana. No serà fins a la modernitat que disposem de bones col·leccions textuales. Aquestes referències ens remetent a l'explotació de les salines –propietat del monestir de Santes Creus– o un fort estancament econòmic i demogràfic fruit dels reiterats atacs pirates dels segles XV-XVI. Precisament seran aquests atacs el que van motivar a la Universitat de Tarragona a edificar la denominada Torre de la Móra, que encara avui presideix entre les roques la costa del terme. La situació de Tamarit va exercir una doble influència en la seva història i desenvolupament: per una banda es tractava d'un espai privilegiat per al control de la costa i del mar, fonamental per a consolidar l'expansió i posteriorment per al cobrament de la lleuda; però també feia de la població un reclam per a les ràtzies sarraïnes.

Una vegada consolidat l'avanç comtal sobre el sud de Catalunya, però sobretot després de la conquesta de València i les Illes Balears, el rol de base d'operacions militars de Tamarit va donar lloc a un altre de caire més comercial. Així és després que en paral·lel al procés d'expansió de la Corona d'Aragó durant el segle XIII, la vila de Tamarit comença a aparèixer reiteradament a les fonts textuales com una població eminentment marinera. Tamarit apareix citat al *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*, possiblement per la presència de la fortalesa costanera, però també per allotjar un espai portuari del què ens manquen moltes dades.¹ Amb el nom de *Tramarici*, així doncs, la presència de Tamarit al *Liber* manifesta la seva importància geoestratègica. Sabem que a partir de l'any 1243 s'establí un tipus de lleuda vinculada a la població que cobraven el rei i la família dels Claramunt. Els conflictes derivats del pagament d'aquesta lleuda afectaren a comerciants i mariners de Tarragona, Salou i Cambrils durant la resta de l'edat mitjana, constituint-se com una de les més rellevants lleudes del litoral sud català. El cobrament de la lleuda de Tamarit es va exercir sobre totes les embarcacions que passessin pel mar davant Tamarit, encara que la ciutat de Barcelona va pugnar perquè només es cobressin als llenys que tinguessin Múrcia com a destinació. Els conflictes jurisdiccionals vinculats amb el cobrament de la lleuda van ser habituals encara que el rei Jaume I va intervenir. El monarca va establir que només havien de pagar aquesta lleuda aquelles embarcacions dotades amb rem, ja fossin o vinguessin del nord d'Àfrica, Mallorca, Al-Àndalus o ultramar. Les embarcacions amb veles no estaven obligades a pagar aquest impost.²

Poques son les dades que tenim sobre el comerç marítim durant l'edat mitjana a Tamarit. Sí apareix l'arròs com un dels productes que durant la segona meitat del segle XIII era cultivat als aiguamolls de Tamarit. El seu transport per via marítima resultava més econòmic que per via terrestre. L'any 1243 el monarca Jaume I havia establert que la lleuda no s'havia de cobrar enterament, ja que va fixar una sèrie condicionants com que les embarcacions barcelonines procedents de Mallorca, Al-Àndalus o el nord d'Àfrica no havien de pagar més de cinc besants. Sabem que l'any 1244 una sentència obligava al pagament de la lleuda de Tamarit als tarragonins aplicant-la sobre setze productes i no quatre. L'any 1323 una embarcació procedent de València propietat d'un tal Ferran Foia es va negar a pagar la lleuda de Tamarit.³ Els conflictes derivats pel cobrament de la lleuda de Tamarit van ser una constant fins que el rei Pere el Gran finalment va decidir adquirir els drets sobre la vila i la gestió del "mar de Tamarit" l'any 1275. Posteriorment, aquests drets van passar a l'arquebisbe de Tarragona (any 1339). Resulta significatiu que les dues màximes autoritats, el rei i l'arquebisbe, van haver de fer-se amb el control directe d'un assumpte –el cobrament de la lleuda– que manifestava la intensa activitat comercial de les costes però al mateix temps



9. Castell de Tamarit. Abans del gran avanç de la primera meitat del segle XII, el castell o fortificació de Tamarit va constituir la punta de llança del comtat de Barcelona. A mesura que anava avançant la conquesta, aquest punt geo-estratègicament militar es va consolidar com un espai portuari de primer ordre en relació a Tarragona, especialment vers el cobrament de la lleuda i el control de la costa. Fotografia de Silvia Gómez.

s'estava convertint en una font constant de conflictes. Amb l'adquisició per part del monarca i l'arquebisbe de la lleuda es buscava privilegiar el comerç tarragoní en un moment en què les rutes i els fluxos mercantils s'havien obert cap al Mediterrani.⁴ En aquest context no resulta estrany que l'any 1372, sota el regnat de Pere el Cerimoniós, no aparegui citat Tamarit dins del reguitzell dels tretze ports autoritzats pel monarca.⁵

Encara que les disposicions de la lleuda de Tamarit estaven fixades, els conflictes van ser constants, producte sense cap dubte del xoc d'interessos econòmics dels senyors de Claramunt amb comerciants, institucions o altres senyors. Resulta significatiu l'episodi datat l'any 1339, en què el veguer de la ciutat de Tarragona va reclamar al lleuder de Tamarit un conjunt de productes i mercaderies confiscades a un lleny procedent del port de Tarragona. El lleny, un vaixell dotat de remes, havia de pagar la lleuda, però no va realitzar aquest pagament. El lleuder de Tamarit finalment va requisar les mercaderies. L'existència de privilegis pels comerciants tarragonins a poblacions marineres com Tamarit i Mallorca, o fins i tot de l'interior com Lleida, no eximia de l'esclat d'aquest tipus d'episodis en què les jurisdiccions i interessos econòmics xocaven. Lluny de veure aquest fenomen com un impediment per al desenvolupament de les activitats comercials, considerem que aquest fet és símptoma del gran poder de control i gestió de la costa que va arribar a tenir la població de Tamarit.

L'adquisició dels drets de lleuda de Tamarit l'any 1339 per part de l'arquebisbe va constituir el moment en què els interessos dels comerciants de Tarragona van guanyar la batalla contra els vells sistemes d'execució tributària de caràcter feudal. L'arquebisbe va actuar, com en altres moments ho va fer el veguer de la ciutat de Tarragona, com a defensor dels interessos econòmics de la ciutat i la seva burgesia mercantil. M. Bonet ha plantejat en aquest sentit que la compra de la lleuda va significar l'establiment definitiu de les condicions més favorables possibles per a la centralitat econòmica tarragonina.⁶

La fortalesa de Tamarit, amb el seu extens control del litoral, va constituir la principal base d'operacions durant el període d'avanç comtal durant l'alta edat mitjana, quan Tarragona encara estava sota control de la fortalesa andalusina de Siurana. És a dir, Tamarit es va constituir durant els segles XI-XII en la punta de llança del sistema militar cristià. Des de la posició del castell de Tamarit es podia aconseguir un fàcil control visual no tan sols de la pròpia ciutat de Tarragona, sinó també del seu litoral. En aquest context, una vegada consolidats a la desembocadura del riu Gaià, els poders feudals comtals van desenvolupar, com indica M. Bonet, tot un programa d'encastellament del mateix riu. Es van fortificar espais com la Riera del Gaià i el Catllar, a més de fortificar el litoral a espais de control que serien els precedents de les poblacions de Creixell, La Pobra de Montornès, Clarà

i Altafulla. Tamarit va jugar un rol fonamental en el control del territori i la consolidació d'aquesta xarxa castral que resseguia la línia del perfil marítim, però que també assimilava la *Via Augusta*, la principal via de comunicació terrestre. Com apunta M. Bonet, tots aquests espais responen a una mateixa lògica militar vinculada al procés de conquesta: les torres i fortalezes es van bastir en espais enlairats a una distància prudencial de la costa per a evitar la possibilitat de ser atacats per mar.⁷ El cas de Tamarit, com encara avui veiem en el seu castell, quasi totalment reformat des de llavors, és diferent. La seva ubicació i la seva dinàmica de port secundari amb relativament poca importància comercial, indiquen que la funció de control de la costa va ser el seu tret principal.

6. El port de Tarragona

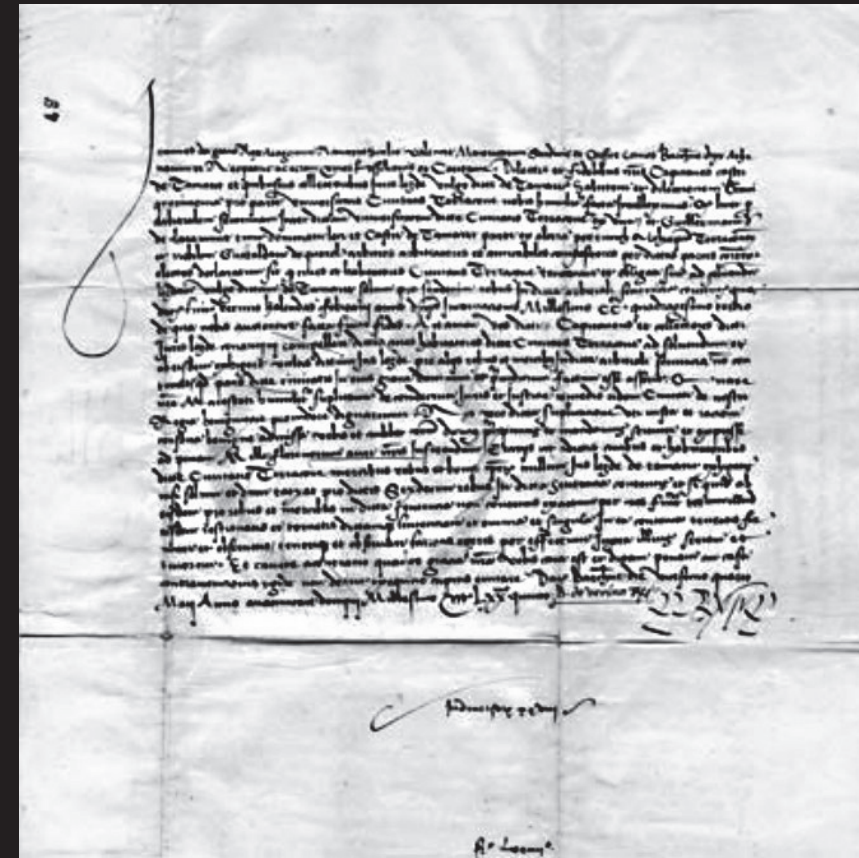
El port de Tarragona és (juntament amb el de Tortosa) el més rellevant de l'àrea objecte d'estudi durant tota la baixa edat mitjana (segles XIII-XV), si bé desconexem les seves activitats durant tota l'alta i plena edat mitjana (VIII-XII). Com hem apuntat en capítols anteriors, coneixem relativament bé l'estructura del port romà de la ciutat. El port de l'antiga Tàrraco-Tarragona es va constituir com el motor econòmic i social de la capital romana i visigoda (II a.C.-VII d.C.). El teixit urbà que integrava les estructures materials del port romà es va transformar paulatinament al mateix temps que gran part d'aquestes estructures eren abandonades o devorades pels processos de sedimentació. En definitiva, tenim una visió relativament bona de la formació i evolució del port romà-visigot i el seu progressiu abandó durant el final de l'antiguitat tardana. Les desenes d'intervencions arqueològiques han permès definir aquest traçat suburbà portuari; treballs que han estat editats en publicacions disperses però que ens permeten caracteritzar un espai extens i densament ocupat. No obstant això, no comptem amb monografies sobre el port medieval de Tarragona i la seva articulació en relació al paisatge urbà o periurbà o les seves activitats marítimes. Sí comptem amb algunes publicacions de caràcter general, o massa puntuals; però manca una visió diacrònica del port medieval de Tarragona que constitueixi un relat coherent dels orígens, formació, desenvolupament i la història d'aquest espai.¹

Segons M. Bonet, les rutes comercials del litoral es van anar reeixint durant tot el segle XI,² consolidant-se al segle XII en paral·lel a la restitució de la seu metropolitana de Tarragona. Segons aquesta autora, l'increment de les comunicacions entre Al-Àndalus i el comtat de Barcelona va ser l'autèntic impulsor de que la *Via Augusta* i el seu recorregut pel litoral patís un fenomen de *revival*. Així doncs, durant el segle XI i amb una progressiva continuïtat durant tota la baixa edat mitjana, l'antiga *Via Augusta* esdevindrà un dels principals eixos de comunicació del sud de Catalunya i en conseqüència la seva àrea d'influència junt a la costa. En aquest moment diversos nuclis poblacionals i fortificats es comencen a identificar en l'espai litoral. Alguns d'aquests nuclis tenen un clar origen andalusí, com és el cas de la Ràpita de Cascall (l'actual Sant Carles de la Ràpita), on sabem que les caravanes comercials descansaven abans de retornar a la ruta cap als comtats cristians i viceversa.³ Altres tenen un origen menys conegut, com és el cas del Tama-

rit, que se situava en un espai geo-estratègic junt a la sortida al mar del riu Gaià (suposada frontera natural entre Al-Àndalus i el comtat de Barcelona durant el segle XI).

La consolidació de la xarxa de castells constituïda a Altafulla, La Pobla de Montornès, La Riera de Gaià, El Catllar, Roda de Barà o Creixell, amb Tamarit com a posició avançada, va consolidar la presència comtal a la desembocadura del riu Gaià i el litoral al segle XI. És en aquest moment quan Tarragona i el seu port esdevenen un objectiu prioritari per a les forces militars cristianes. Especialment significatives van ser les fortificacions de Roda d'Altafulla, Clarà, La Pobla de Montornès, Creixell i Roda de Barà, que resseguien el perfil litoral però també exercien funcions de control i vigilància pel pas de l'antiga *Via Augusta*, artèria de comunicació que va continuar en ús fins a l'actualitat. L'activitat constructiva vinculada al poblament i fortificació del litoral no podia estar deslligada de l'interès per part de les elits cristianes de restituir la ciutat i port de Tarragona en el seu procés d'expansió en detriment d'Al-Àndalus.⁴

En un moment imprecís del segle XII, relacionat amb la restitució de la seu metropolitana de Tarragona, el port va començar una nova etapa de la seva història. No obstant això, la tradició historiogràfica local ha subratllat sempre les carències d'aquest port medieval sense incidir en la relació entre la constitució del nucli urbà a l'actual part alta de la ciutat i l'àrea portuària durant els segles XIII-XV. Com veurem en els següents apartats, el port (o les activitats portuàries) i la ciutat de Tarragona van estar íntimament lligades des del principi de la restauració urbana i de la xarxa de poblacions litorals del sud de Catalunya. La construcció d'un descarregador d'obra a Tarragona i els posteriors conflictes d'aquesta ciutat amb altres poblacions durant el segle XV medieval són fenòmens il·lustratius de la rellevància que va a arribar a adquirir el port tarragoní. L'any 1373 tenim notícies de l'autorització per part de Pere el Cerimoniós d'un descarregador de fusta d'obra que seria gestionat pel Consell Municipal a càrrec de la ciutat i la Comuna del Camp de Tarragona. Aquest privilegi seria confirmat un segle després, l'any 1483, sota el govern de Ferran II. L'esdeveniment més cèlebre relacionat amb el port de Tarragona serà el conflicte entre les poblacions que formaven la Comuna del Camp de Tarragona i la pròpia ciutat. Les negatives de la Comuna del Camp a pagar les obres va desencadenar el conflicte: Tarragona va rebutjar qualsevol ús del seu port per aquestes comunitats. Aquest fet motivà el desviament del tràfic comercial i mercantil cap a Salou. Després d'una intensa querrela la ciutat de Tarragona va aconseguir que el rei prohibís l'ús del port de Salou. Uns anys després es van reconèixer els drets dels pobles de la Comuna i el port de Salou.⁵ Aquest conflicte entre Tarragona i el seu port amb les restants poblacions de la Comuna del Camp a les darreries de l'edat mitjana és, segons els nostres plantejaments,



10. Carta de Joan II del 1475 per la qual s'impedeix el cobrament de la lleuda de Tamarit als ciutadans de Tarragona. Cartes reials, calaix 13, número 59. Fons: Arxiu Històric de la Ciutat de Tarragona.

un símptoma inequívoc de la rellevància que havia adquirit el port tarragoní i la seva complexa relació amb altres nuclis portuaris del sud de Catalunya.

7. Topografia, precedents i condicionants: els orígens i formació del port medieval de Tarragona

La configuració de l'espai natural del perfil costaner de Tarragona, el port romà i les seves profundes transformacions en època visigòtica van ser els precedents del port medieval, que es va haver d'adaptar durant tota l'edat mitjana a les condicions, espais i estructures preexistents. La parcialitat de les fonts textuais i l'escassetat de restes materials obliga a reflexionar fins a quin punt el port medieval va ser (o no) un espai i conjunt d'estructures que aprofitaven les condicions naturals i les restes arquitectòniques existents des d'antic. Així doncs, considerem que els factors topogràfics i els precedents romà-visigòtics van condicionar els orígens i el desenvolupament del port medieval de Tarragona.

L'actual ciutat de Tarragona s'estén des d'un promontori de vuitanta-un metres sobre el nivell del mar fins al litoral per la seva vessant més meridional, on avui en dia s'erigeixen les infraestructures del port modern. Aquesta imatge actual del perfil portuari de Tarragona no es correspon amb la situació del port en època romana, visigòtica i medieval. L'espectacular desenvolupament del port de Tarragona durant els segles XIX i XX va modificar radicalment la posició dels anteriors ports històrics a mesura que el modern anava guanyant "terreny" a la mar. Així doncs, la topografia del port romà i visigòtic sobre el qual es va instal·lar el port medieval l'hem de buscar en una posició molt més reculada que la del port modern. Durant l'antiguitat i l'edat mitjana el turó de Tarragona s'estenia fins a la plaça dels Carros, constituint-se en dues cales. La cala est es corresponia amb la platja del Miracle, i l'oest amb els actuals carrers de Caputxins i del Doctor Zamenhof, on es localitzaven promontoris. Avui en dia aquest paisatge desnivellat entre la badia i els promontoris és difícilment perceptible sota les edificacions actuals. La cala que s'obriria des dels carrers Caputxins i del Doctor Zamenhof fins a la desembocadura del riu Francolí (en l'actualitat també integrada dins el teixit urbà del port modern). La cala oriental, corresponent a la Platja del Miracle, mai va poder ser utilitzada com a base natural per a la construcció d'un port. La cala occidental va ser l'espai escollit pels romans per a l'edificació del gran port de la *urbs* de Tàrraco, fixant així l'espai on progressivament, al llarg dels segles, va allotjar les instal·lacions portuàries.¹ Aquesta cala estava parcialment protegida pel Cap de Salou al sud-oest i la Punta de la Mora al nord-est. Tant el Cap de Salou com la Punta de la Mora oferien

més protecció a la línia de costa de la badia del port històric de Tarragona; sobretot quan els vents o temporals del segon quadrant amb les orientacions est-nordest a sud-sudoest es desencadenaven al litoral.²

La ciutat romana i visigoda es va desenvolupar ocupant tot el promontori de l'actual part alta en direcció al mar, salvant els desnivells que es perllonguen des de la Rambla Nova fins a la plaça dels Carros, resseguint el carrer Unió. Però l'aspecte d'aquesta ciutat romà-visigoda, que es constituirà com la base material sobre la qual es desenvoluparà la ciutat i el port medieval, és molt diferent geomorfològicament al d'ara. La construcció del port modern al segle XIX va requerir l'ús d'una ingent quantitat de material petri. Tota l'àrea de la part més baixa i propera a la badia del tossal tarragoní va ser convertida en una pedrera, modificant-se radicalment la fesomia d'aquest sector de la ciutat.

L'actual zona urbanitzada de la plaça dels Carros i els carrers de Santian, de Clavé, de Barcelona, d'Orosi, del Comerç, del General Contreras i de la Pau podria formar part de l'antic port si atenem que en l'actualitat es disposen en una extensa plataforma plana amb un cert desnivell. No obstant això, precisament tota aquesta zona és "artificial". Aquesta àrea va ser explotada com a pedrera durant el procés constructiu del port modern, essent modificats o fent desaparèixer els riscos del tossal superior. La prolongació d'aquesta plataforma va ser rompuda, així com els espais rocosos que donaven protecció material a la badia portuària. Per tant, el port romà i visigòtic de Tarragona estava molt lluny de poder tenir les seves instal·lacions materials resseguint la línia imaginària que lliga els actuals carrers de la Pau-Plaça dels Carros, que en l'antiguitat haurien estat a una altura d'entre 30 i 40 metres sobre el nivell del mar.

Els sondejos realitzats a l'actual port industrial i de viatgers fins a arribar al fons del mateix han donat dades que permeten caracteritzar la morfologia natural de les cales del port natural antic i medieval. Entre les places de Ferran VII i el barri de pescadors del Serrallo, la roca natural es va localitzar molt propera a la cota de la superfície del nivell del mar. Especialment rellevant és que junt al Lazareto l'aigua i la roca estan quasi al mateix nivell. Aquest anivellament entre les aigües i la roca natural ha fet plantejar que els romans escollissin aquest sector per a l'adequació progressiva d'instal·lacions portuàries orientades a donar cobertura material al que seria el port i la seva línia de molls. Per altra banda, en l'antiguitat existia una prolongació del tossal que es perllongaria per sota del nivell del mar per la banda de la plaça dels Carros que continuaria en direcció a l'actual barri del Serrallo. Aquesta formació rocosa, actualment desapareguda, com la major part d'aquesta part del tossal a partir de la seva conversió en pedrera del port al segle XIX, es trobaria a molt poca profunditat, assolint fàcilment la cota o altura en la que es trobaria el nivell del mar. L'actual barri del Serrallo tin-

dria la fondària necessària per al pas de vaixells cap a la línia de molls d'obra totalment desapareguts d'origen romà.

La història urbana de Tarragona està íntimament lligada al seu port. Es podria dir que sense el port no hagués existit la Tarragona que coneixem. Anant més enllà: la història urbana de Tarragona comença amb la necessitat de tenir un port. Hom coneix el rellevant passat romà de Tàrraco. Acceptant l'existència d'un *oppidum* iber a l'actual plaça de Bous a partir de l'any 218 a.C. els exèrcits dels germans Escipions instal·len un monumental campament militar a la part alta de l'actual ciutat. La cèlebre frase de Plini "Tarraco Scipionum Opus" deriva d'aquest important fet. Amb anterioritat ja hi havia presència de navegants iber, grecs o ebusitans; però va ser amb l'arribada del poder de Roma a la Península Ibèrica quan es porten a terme les obres de construccions de ports. Aquest és el cas de Tàrraco.³

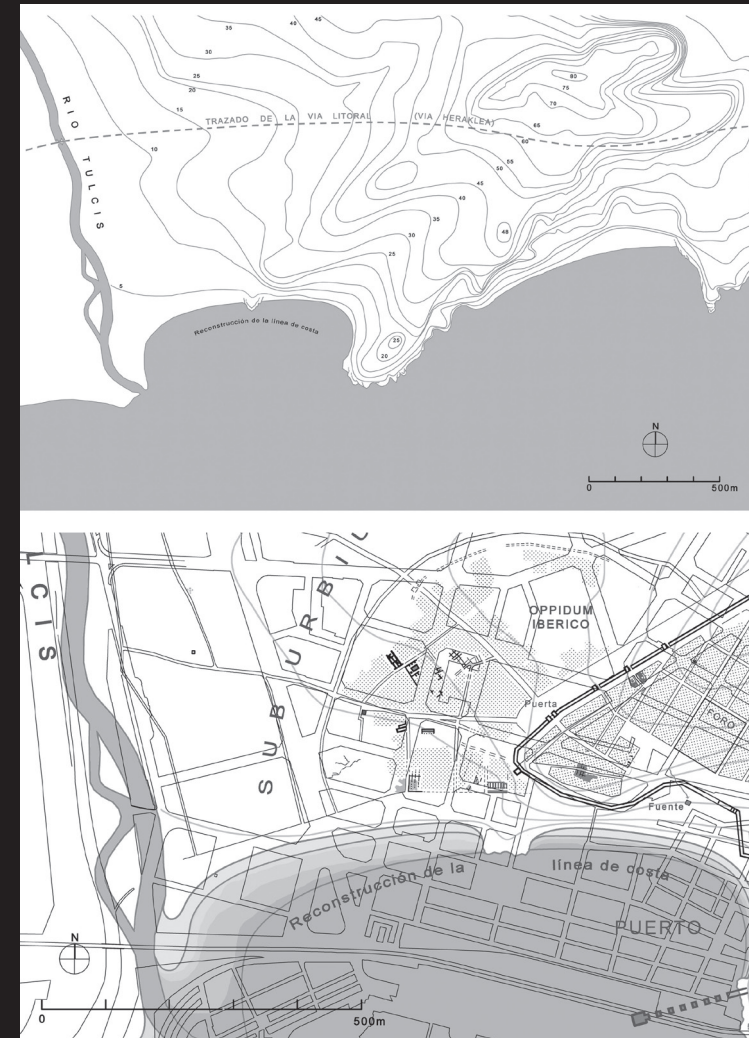
Recordem que en el context de guerra entre Roma i Cartago l'elecció per Gneu Escipió de Tarragona com a base militar durant el segle II a.C. és en certa part anàloga amb la posició de Tarragona durant els segles XI-XII de frontera entre el comtat de Barcelona i Al-Àndalus. Salvant les enormes diferències i contextos històrics, en ambdós casos Tarragona va esdevenir una base militar de primer ordre en un context d'enfrontament bèl·lic. Per als romans del segle II a.C. la morfologia del lloc i la necessitat de posseir un refugi per als temporals i el mar obert que poguessin connectar fàcilment les Illes Balears amb els rius Ebre i Llobregat, així com el pas de la Via Augusta, van cristal·litzar en la necessitat de bastir un important port.⁴ El riu Ebre constituïa la frontera entre el sud, dominat pels cartaginesos, i el nord, controlat pels romans. La base militar no es podia bastir a l'Ebre tot i la importància com a via de penetració interior de la vall del mateix riu. S'ha plantejat fins a quin punt van ser importants les vies de penetració cap a l'interior en relació amb els nuclis portuaris en relació a Empúries, que va perdre rellevància política i militar a mesura que avançava la conquesta de la Península i el poder es va anant desplaçant fins a Tàrraco.⁵ Els intensos temporals que afectaven a Empúries, originaris de la zona del Golf de Lleó, van ser probablement un important motiu pel qual Gneu Escipió va escollir Tàrraco com a base militar portuària.

La proximitat entre Tarragona i les Illes Balears va ser un altre factor comú entre els militars romans del segle II a.C. i el comtat de Barcelona als segles XII-XIII. El mateix Estrabó diu a favor de la situació de la ciutat de Tarragona que "està ben situada per a la residència dels Pretors i és la metròpoli no sols de la regió al nord de l'Ebre, sinó també de la major part de la regió al sud d'ell. I també les illes Gimnèsies i Ebussus, illes importants que no són lluny de la costa, assenyalen la situació favorable de la ciutat".⁶ La importància de Tarragona (i de Salou) en la conquesta de les Illes Balears al segle XIII posa de relleu la importància d'aquesta proximitat i facilitat

de navegació entre ambdós espais. Salvant novament les distàncies entre el període romà-republicà del segle II a.C. i el medieval del XII d.C., considerem que en els dos moments Tarragona i el seu port van tenir un rol militar donant suport a una potència que –des del nord– tenia la voluntat d’avançar cap al sud i fer-se amb el mar Mediterrani. Després d’aquesta primera fase “militar”, es van consolidar les funcions comercials, prioritzant-se el flux de mercaderies, fixant-se la ciutat i el seu port com un important nus en les xarxes del Mediterrani Occidental.

Com han posat en relleu els treballs de J. Ruiz de Arbulo, després de la conquesta i assimilació de la Península Ibèrica, Hispania ja formava part de l’Imperi Romà a finals del segle I a.C., moment en què sabem (gràcies als autors clàssics i l’arqueologia) va tenir lloc la definitiva adequació del port de Tàrraco.⁷ Les condicions naturals van afavorir la construcció d’aquest port. El litoral sud de Catalunya no és accidentat i afavoreix la navegació des de l’antiguitat. Les condicions morfològiques de la costa, així com els factors naturals dels vents, són els principals condicionants en les societats pre-industrials per al desenvolupament d’una xarxa portuària i de navegació. Condicions similars a les que es van trobar els romans al segle II a.C. són les que van haver d’afrontar els conqueridors del comtat de Barcelona en el seu procés d’expansió cap al sud durant el segle XII i durant la conquesta de les Balears al XIII.⁸

La cala que va allotjar el port romà-visigòtic de Tàrraco està situada quasi en mig d’un extens arc de 120 quilòmetres que té per extrems els deltes de dos importants rius navegables a l’antiguitat, el Llobregat al nord i l’Ebre al sud. Aquest fet confereix a la cala tarragonina una protecció natural respecte als vents de ponent i de direcció sud-oest. No obstant això, la mateixa extensió de l’arc li resta protecció als vaixells o ports en relació als mateixos vents.⁹ Un segon factor que afavoreix la instal·lació d’estructures portuàries a Tarragona és l’acció protectora de la badia que formen la Punta de la Mora a l’est i el cap de Salou a l’oest,¹⁰ essent la corda entre aquests dos elements d’uns 16,5 quilòmetres amb una distància màxima de fletxa de tres. Aquesta badia té una orientació d’est-norddest i d’oest-sudoest, conferint a les petites cales de Tarragona una protecció efectiva en relació als vents del primer, quart i part del tercer quadrant. Dit d’un altra forma, les onades perilloses que arriben al port de Tarragona només poden procedir del nord.¹¹ Aquestes serien les mateixes condicions naturals que es van trobar els conqueridors feudals al segle XII i les forces polítiques i econòmiques de Tarragona durant tota la baixa edat mitjana en el procés –no sempre exitós– de construcció d’un port a la ciutat. Condicionants naturals als què hem d’afegir els topogràfics propis de la badia tarragonina. El tram més beneficiat de la protecció dels vents està situat al petit entrant que constitueix el peu del tossal de Tarragona, als solars ocupats en l’actualitat pels carrers Reial i adjacents,



11. A dalt, restitució de l’entorn geogràfic de la badia portuària i turó de Tarragona. A baix, reconstrucció de l’evolució de línia de costa en l’antiguitat i antiguitat tardana i estructures arquitectòniques (dic romà) que van condicionar i allotjar el port medieval de Tarragona. Dibuixos de Ricardo Mar.

amb la punta del Miracle i l'apèndix del tossal que arribava quasi a la plaça dels Carros. Aquest seria l'indret més idoni per a la ubicació d'un port, gràcies als elements anteriorment esmentats, que feien de refugi natural, i a l'abundància d'aigua subministrada pel riu Francolí. Aquestes condicions morfològiques del perfil litoral i les condicions geogràfiques subsisteixen a grans trets encara que molt modificades per l'acció urbanitzadora de les darreres dècades del segle XX o per l'obertura de la pedrera del port al segle XIX.¹²

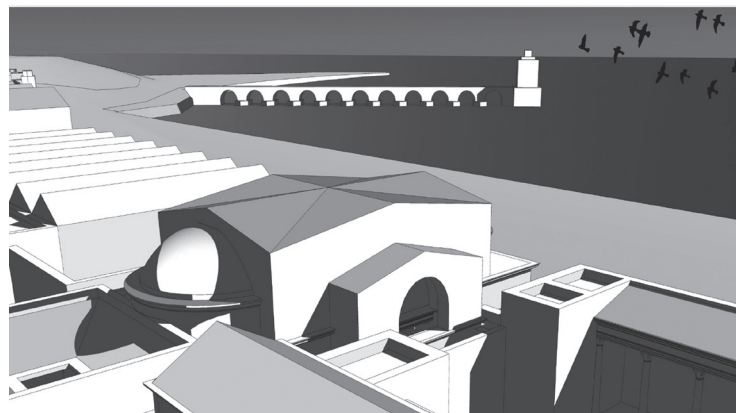
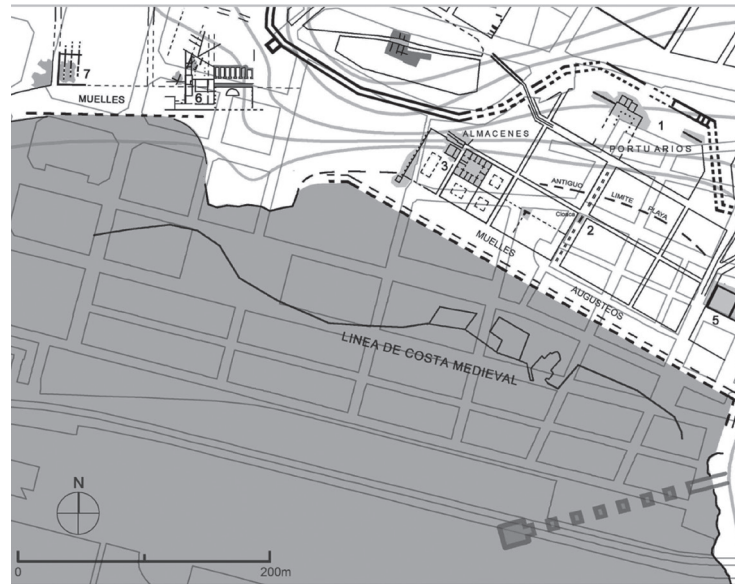
Tots aquests elements van afavorir l'origen i desenvolupament del port durant l'antiguitat romana i visigòtica; de la mateixa forma que van afavorir el *revival* dels segles XII-XIII. Sense entendre les condicions topogràfiques i els condicionants del mar en el litoral tarragoní, és impossible caracteritzar els problemes que es va trobar la ciutat durant tota l'edat mitjana. Problemes que, per altra part, també van estar presents durant segles posteriors, fins a la construcció del port modern. Les onades arriben a la cala portuària fora de la rada esmentada amb anterioritat, essent de poca intensitat, distància i alçada. Els temporals són menors que els que es produeixen a la banda nord del riu Llobregat. No obstant això, els vents més perjudicials tenen lloc en direcció sud-sudoest amb una alçada d'onatge de fins a sis metres. Per altra banda, aquests mateixos vents, encara que poc freqüents (registrats cada deu anys) han quedat neutralitzats per les estructures de contenció actuals; la qual cosa no ens permet caracteritzar amb precisió l'impacte de l'onatge en l'antiguitat o l'edat mitjana.¹³ Un exemple són els temporals de Llevant, que en l'actualitat es produeixen una vegada per any arribant a durar fins a una setmana, documentats els anys 1922, 1927, 1948 i 1970, que van causar grans desperfectes.¹⁴

Els vents anteriorment descrits no suposen un problema greu per a la navegació en l'antiguitat i l'edat mitjana, com posa de manifest la presència de materials arqueològics anteriors a la conquesta romana que només han pogut arribar per transport marítim. Són les marees i el procés sedimentari produït per la desembocadura del riu Francolí els principals condicionants de la "desaparició" del port romà-visigòtic i, en conseqüència, el principal handicap que es van trobar els conqueridors del segle XII. Els corrents marins van contribuir a la deposició de sorres a partir de l'antiguitat tardana (segles V-VIII d.C.) com a conseqüència de l'abandonament del manteniment de les estructures portuàries. Però les pluges i les aportacions sedimentàries i de terres produïdes per la desembocadura del riu Francolí, van ser el principal factor que va incidir en l'obliteració de les estructures portuàries tarragonines durant els segles visigòtics.¹⁵

El dic de pilars bastit pels romans que començava a la plaça dels Carros tenia la finalitat de protegir la cala portuària de Tarragona dels temporals de migjorn, sent bastit sobre la prolongació de la carena rocosa del tossal

tarragoní que s'enfilava prop de la superfície del mar. Sabem que a l'any 1845 encara hi quedaven restes monumentals d'aquesta colossal escullera que aprofitaria en la seva construcció l'escassa fondària de les aigües. Així es desprèn del testimoni, entre d'altres, d'Hernández Sanahuja. Com veurem més endavant, si aquest dic encara era visible a mitjans del segle XIX resulta lògic que durant tota l'edat mitjana aquest mantingués la seva presència, si bé amb una funcionalitat alterada. El dic començava a l'actual plaça dels Carros i es perllongava uns tres-cents metres en direcció sud-oest, fins acabar a l'actual moll de Costa a l'altura del carrer de Castaños.¹⁶ La seva finalitat era preservar la cala interna dels temporals de migjorn, i fou construït damunt la carena rocosa submarina que hem esmentat abans, aprofitant la menor fondària de les aigües. El 1845 encara quedaven restes de l'escullera, i l'enginyer civil Antonio de Echanove y Echanove va poder examinar-les. Segons sembla, el dic no era massís, sinó que era format per una sèrie de pilons units amb arcs. Hernández Sanahuja ens el descriu així: "(l'escullera) la formaba una larga serie de machones alineados, contruidos de un fuerte hormigón hidráulica colocado en grandes cajas de madera dispuestas unas sobre otras a determinadas distancias hasta aparecer en la superficie del agua, y de uno a otro iba un arco de sillería cuyo conjunto venía a formar un gran puente sumergido en el agua".¹⁷

8. La badia portuària de Tarragona: un port actiu



12. A dalt, restitució de la badia portuària de Tarragona entre l'antiguitat i l'edat mitjana. A baix, restitució virtual de l'entorn del port de Tarragona en època romana amb el gran dic de pilars. Dibuixos de Ricardo Mar.

Les ben documentades activitats portuàries de la ciutat de Tarragona manifesten de forma explícita l'existència d'un conjunt d'estructures que li donaven suport físic. Evidentment, dependre únicament de les fonts textuals implica limitacions. Aquestes limitacions poden ser prudentment solucionades gràcies a l'anàlisi de la cartografia històrica i l'evolució del sector al llarg de la seva vida urbana. Així doncs, gràcies a una visió interdisciplinària, és possible dibuixar un quadre bastant complet de l'evolució del port de Tarragona des de principis del segle XII i sobretot entre el XIV i el XV. Lluny de la visió tradicional, que negava l'existència d'un port estable a Tarragona –o com a mínim consolidat– la nostra proposta planteja un espai portuari actiu i dinàmic durant la baixa edat mitjana. Si bé inicialment la badia quedava relativament descontextualitzada d'una xarxa portuària integral, a mitjans del segle XIII la tendència canvia radicalment amb la participació de Tarragona en la gran obertura de conquesta del Mediterrani occidental de la Corona d'Aragó. Aquest espai portuari es va densificant d'activitat i instal·lacions. Les referències textuals no solament esmenten l'existència de molls, carregadors, canals de drenatge, etc. També amb la vitalitat comercial s'apunta clarament a l'existència d'edificis i estructures que haurien de donar cobertura material a aquestes activitats.

Recentment, el treball de síntesi d'història medieval a Tarragona realitzat per M. Bonet ha subratllat la cabdal importància del port en aquest període. Per a aquesta autora és manifesta la centralitat econòmica supra-regional que es va afermar des de mitjans del segle XIV, sent el port l'element fonamental en l'arribada i sortida de mercaderies i centre operatiu de la reactivació de la vida urbana.¹ A partir de les dades arqueològiques i textuals ja hem plantejat que l'abandonament de les elits urbanes a principis del segle VIII d.C. de la ciutat de Tarragona va motivar la desaparició d'aquesta com a entitat urbana, amb la conseqüent desaparició del seu port. La "restitució" de Tarragona a principis del segle XII va significar l'arribada de noves elits, nous poders –locals, regis i eclesiàstics– que tenien la voluntat d'explorar econòmicament Tarragona i el seu territori. En aquesta línia d'actuacions no es podia desvincular la ciutat i capital del Camp de Tarragona de la seva privilegiada posició portuària al Mediterrani. De forma progressiva la ciutat

de Tarragona va assolir durant tota l'edat mitjana un rol portuari que no es pot desvincular de les mesures i les polítiques que van prendre aquestes elits. Mesures que van tendir al llarg del segle XIV cap al monopoli de les activitats portuàries, que estaven íntimament relacionades amb la gestió del comerç i el tràfic de mercaderies, tant a nivell local com regional.

Un exemple significatiu d'aquest actiu dinamisme portuari el trobem al darrer quart del segle XIV: el monarca Pere el Cerimoniós va atorgar a Tarragona l'estatus de port similar al que tenia Barcelona l'any 1372. El privilegi regi posava en relleu i subratllava la importància guanyada pel port de Tarragona des de la seva restauració a principis del segle XII fins a la data d'emissió del nou llistat dels tretze ports que se situaven entre Roses i Tortosa. M. Bonet ha posat en relleu com en aquest document no es fa referència als ports de Tamarit o Salou.² Aquestes dues absències situaven a Tarragona com el principal port de la Catalunya Nova juntament amb el de Tortosa, però sobretot el cap neuràlgic i material de les activitats comercials de tota la regió. El document constitueix un clar exponent de la rellevància que havia adquirit el port tarragoní durant els segles XII-XIV.

El privilegi reial de l'any 1372 constitueix, sense cap dubte, un document fonamental per a entendre el desenvolupament del port de Tarragona des del seu estat d'abandó a principis del segle XII fins al reconeixement, ja al darrer quart del segle XIV, com un dels tretze ports més rellevants al litoral català. El reguitzell d'aquests ports subratllava la vocació per part de la corona i l'entorn regi no tan sols d'impulsar una política que afavorís el trànsit marítim de mercaderies, sinó que també constitueix un significatiu llistat d'aquells ports que ja estaven plenament consolidats en la densa xarxa portuària de la Corona d'Aragó. La preeminència de Tarragona per sobre de Tamarit i sobretot Salou al llistat regi manifesta tanmateix la relació entre els espais portuaris i l'existència de nuclis urbans plenament consolidats. És a dir, l'orientació per part de la corona de consolidar aquells espais portuaris adscrits a ciutats o nuclis urbans d'entitat. Mentre que Salou i Tamarit es constituïen com a petites comunitats bastides quasi *ex novo* durant la conquesta del segle XII, Tarragona partia amb l'estat privilegiat d'haver estat una important ciutat des de l'antiguitat, a més d'estar revestida del prestigi que oferia ésser seu metropolitana arquebisbal. No obstant això, i com va assenyalar M. Bonet, la regularitat dels ports citats al llistat de l'any 1372 subratllava la importància de situar les instal·lacions portuàries, per una banda en distàncies equidistants al llarg de la costa, i per altra la de fer coincidir aquests ports amb entitats capitals en un espai regional des d'un punt de vista d'econòmic.³ Aquest va ésser el cas de Tarragona, nus portuari del sud de Catalunya i a la vegada capital regional de l'anomenat tradicionalment com Camp de Tarragona (Baix Camp, Alt Camp, i bona part de la Conca de Barberà).⁴

Una altra dada indirecta que subratlla l'hegemonia portuària a la Catalunya Nova de Tarragona la trobem en l'absència de Cambrils al llistat de Pere el Cerimoniós. A finals del segle XIV estava plenament consolidat el port de Cambrils, sent dels més actius de tot el litoral. L'àrea d'influència de Cambrils abastava des de l'extrem sud del Camp de Tarragona fins al Priorat (una rica zona minera i agrícola) i limitava amb el riu Ebre.⁵ El fet que Cambrils no surti al llistat de privilegis posa de manifest la política reial vers a l'adscripció dels principals espais portuaris a ciutats o viles d'entitat urbana extensa i consolidada. En aquest context i sota aquesta política, Tarragona s'erigia com l'entitat urbana hegemònica des del punt de vista polític, econòmic, social i ideològic, i per tant, també portuària. Cap de les viles de Tamarit, Salou o Cambrils, encara que tinguessin ports ja consolidats a les darreries del segle XIV, podien competir amb la capitalitat regional que ostentava Tarragona.⁶

El port de Tarragona, així doncs, va experimentar un desenvolupament material i funcional a partir de la restitució urbana del segle XII pel seu paper de nus econòmic regional, finalment consolidat amb els privilegis de Pere el Cerimoniós al darrer quart del segle XIV. Però van ser altres institucions les que van afavorir també aquest posicionament hegemònic a la regió, entre les quals destaca el Consell de la ciutat. Sabem per la documentació textual que a les darreries del segle XIV, i sobretot ja a principis del XV, es va realitzar un conjunt de reformes en el sistema de manteniment de camins de l'entorn de Tarragona. Les actes municipals del Consell de la ciutat ja manifesten l'any 1383 constància de l'interès per afavorir la ciutat de Tarragona amb les reformes de la via de penetració cap al interior.⁷ Són els casos de Montblanc o Vila-rodona en un primer moment, i posteriorment els de Valls l'any 1408 o la Selva l'any 1437. Aquestes reformes vindrien a impulsar el camí que comunicava l'interior (des de Lleida) amb la ciutat de Tarragona, especialment amb el seu port. En aquest context es privilegiaven els carros "carregats", ja que aquests portaven els productes del Camp de Tarragona, Conca de Barberà i fins i tot Lleida cap a la sortida comercial del Mediterrani. En el marc d'aquestes reformes de camins i vials, la ciutat i el port de Tarragona esdevindrien el centre neuràlgic del transport i el comerç dels productes de la regió. Aquest desenvolupament econòmic no tan sols va beneficiar la ciutat i el port de Tarragona, sinó també altres poblacions, que en molts casos van assumir les despeses de les obres. És el cas de Montblanc, que va gastar quatre-cents cinquanta florins en l'adequació dels vials. El port de Tarragona, així doncs, era a finals del segle XIV centre de captació i redistribució dels productes generats a tot el Camp de Tarragona.

La història del port de Tarragona, així doncs, s'ha d'interpretar inequívocament lligada a l'evolució com a nucli econòmic regional de la mateixa ciutat en el context no tan sols del Camp de Tarragona, sinó també de la

Catalunya Nova. Els principals nuclis poblacionals del Camp de Tarragona van quedar fixats entre els anys 1150 i 1160. Aquestes viles són, avui en dia, termes municipals i encara en l'actualitat estan supeditades en major o menor grau a la capitalitat de Tarragona. Un cas apart són Reus i Valls, pel seu desenvolupament durant l'època moderna i contemporània. Així doncs, tal i com apunta A. Virgili en nombrosos treballs, és durant la segona meitat del segle XII que es reestructura el territori sobre les bases andalusines, jueves o mossàrabs precedents. Aquesta xarxa de nuclis poblacionals es va mantenir durant tota la resta de l'edat mitjana. Aquesta continuïtat i les reformes en els camins realitzada a finals del segle XIV i principis del XV, ens fan plantejar que des del principi de la restitució de la vida urbana a Tarragona el port es va convertir en un punt fonamental per a entendre les relacions econòmiques de la regió. Si bé es van desenvolupar altres espais portuaris com els de Tamarit, Salou o Cambrils, Tarragona va mantenir la seva primàcia al perfil costaner. Així doncs, considerem que, encara que manquen documents textuais explícits, el port de Tarragona va mantenir la seva capitalitat o hegemonia a les xarxes portuàries de la Catalunya Nova durant tota la baixa edat mitjana, donant cobertura física a la sortida i arribada de productes, mercaderies i fins i tot en relació amb la construcció naval o les activitats bèl·liques.

El renaixement del port de Tarragona a mitjans del segle XII és contemporani, així doncs, a la reestructuració territorial del Camp de Tarragona i a la necessitat de donar cobertura material a la sortida i arribada de mercaderies de la nova societat feudal. No obstant això, el procés no s'hauria pogut arribar a realitzar sense un context polític-militar relativament estable. La presència d'Al-Àndalus a les Terres de l'Ebre, el Priorat, la Conca de Barberà i la franja meridional del Camp de Tarragona va suposar un impediment no tan sols per a la restitució urbana de Tarragona, sinó també del seu port. Per aquesta raó considerem que la conquesta militar de les ciutats musulmanes de Tortosa i Lleida els anys 1148-1149 va significar un trencament amb les possibilitats precedents de reactivar les activitats portuàries de la Catalunya sud. Com veurem en el capítol dedicat a Tortosa, el cas d'aquesta ciutat és especial, ja que no es tractava de reactivar un espai portuari, sinó d'assimilar-lo. Com van posar de relleu Alemany, Blay i Roquer, l'esdeveniment més rellevant de mitjans del segle XII va ser la restauració de la ciutat de Tarragona, però també la reactivació progressiva del seu port.⁸

La conquesta militar de les medines de Tortosa i Lleida, culminada l'any 1149, consolidava el procés d'expansió, deixant als poders feudals comtal, senyorial i eclesiàstics, via lliure per a la gestió de les xarxes de transport terrestres i en conseqüència marítimes. La restauració de la ciutat de Tarragona esdevé, en aquestes cronologies, l'esdeveniment més rellevant, juntament amb la reactivació progressiva del seu port.

Aquests plantejaments ens fan plantejar l'existència d'un port actiu i dinàmic, en progressiu desenvolupament tant a nivell material com d'activitats de caire comercial o bèl·lic. No obstant això, la posterior conquesta de València, les Illes Balears i Sicília va desencadenar un repartiment d'atribucions funcionals del port tarragoní amb altres poblacions com les de Salou, Tortosa o la xarxa portuària del Delta de l'Ebre. Dit d'una altra forma: amb la conquesta d'altres espais portuaris, Tarragona mai va poder assolir una capitalitat portuària principal a la xarxa de la Corona d'Aragó. Altres ports com els de València, Mallorca o Palerm van prendre aquest rol; per altra banda preexistent sota els control musulmà. Tanmateix, aquest fet, que hem de contextualitzar en el marc de l'expansió pel Mediterrani Occidental de la Corona d'Aragó durant el segle XIII i principis del XIV, no contradiu el paper hegemònic regional del port tarragoní. Així ho considera M. Bonet, qui va posar de relleu com el creixement de la zona portuària entre finals del segle XII i el primer quart del segle XIII es va realitzar en paral·lel amb la conquesta de l'illa de Mallorca i els poders andalusins de les Balears. És més, per a aquesta autora "la conquesta de Mallorca va significar un impuls econòmic i social de primer ordre per a la Corona d'Aragó".⁹ La importància de Mallorca en la Corona d'Aragó ha estat ben coneguda i estudiada tradicionalment, però fins fa poc no coneixíem les seves implicacions amb la ciutat i port de Tarragona. Recentment el minuciós treball monogràfic portat a terme per Guillem Morro Veny sobre la marina a Tarragona i el regne de Mallorca han posat de relleu la rellevància que van tenir les seves relacions durant l'edat mitjana, especialment al segle XIV.

Així doncs, tant a nivell local o regional com a un nivell més extens, emmarcant-se al Mediterrani occidental, el port de Tarragona està lluny de ser un espai "residual" tant a nivell material com funcional. La manca de documentació explícita no pot constituir-se com una expressió d'un buit o absència d'activitats. Així ho posa de manifest la política que va dur a terme el rei Jaume I, qui va renovar els privilegis de l'espai portuari tarragoní l'any 1231. El monarca va enfranquir l'exportació de cereals seguint una línia de continuïtat que trobem en governants precedents.¹⁰ Amb aquesta línia política d'alliberament de les pressions fiscals sobre els ports de la Corona, inclòs el de Tarragona, els diferents monarques van afavorir el desenvolupament de les xarxes portuàries vers el comerç i la sortida o arribada contínua de mercaderies entre les diferents regions del nou imperi mercantil mediterrani. La conquesta de Mallorca va donar un impuls definitiu a aquest procés per dues raons: la integració de les xarxes portuàries insulars i la conseqüent desaparició del perill que significava unes Illes Balears andalusines.

Les mesures preses per l'ambient regi a principis del segle XIII van estar secundades o complementades per altres provinents de l'àmbit eclesiàstic. En aquest sentit és necessari recordar la rellevància que va tenir la figura

de l'arquebisbe metropolità i l'arquebisbat a la ciutat i Camp de Tarragona. La institució eclesiàstica, així doncs, una vegada passats els convulsos anys del segle XII, va consolidar el seu poder d'influència a la ciutat i territori. D'aquesta influència no escapava el port de Tarragona. Quasi contemporani als privilegis dotats pel rei Jaume I, l'arquebisbe va concedir d'altres l'any 1232. Així doncs, a principis del segle XIII, en paral·lel al procés de reurbanització de la Part Alta de Tarragona, els distints poders (ja siguin civils o eclesiàstics) van focalitzar des de principis del segle XIII els esforços en el desenvolupament del comerç, i en conseqüència es va afavorir el desenvolupament dels espais i activitats portuàries.

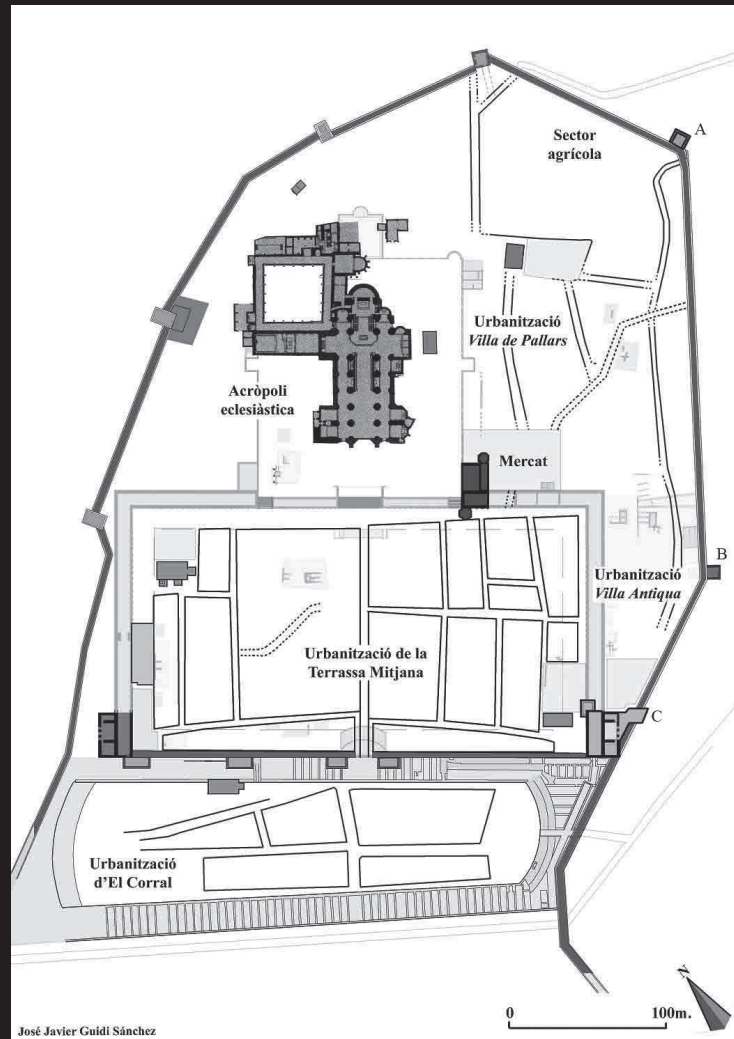
Els privilegis per part dels poders reial, eclesiàstic, i les mesures preses pel Consell de la ciutat de Tarragona, es van mantenir des d'aquest moment inicial durant tota la baixa edat mitjana. Dos nuclis diferenciats trobarem a la topografia de la ciutat medieval. Per una banda, la Part Alta, amb l'acròpoli eclesiàstica i els espais residencials, tots ells emmurallats. D'altra banda, la badia portuària, posicionada a l'extrem septentrional de l'antic port romà. Des del punt de vista físic la comunicació entre l'espai netament urbà i la badia portuària es realitzaria per un camí d'origen històric que coincidiria més o menys amb el traçat de l'actual carrer Unió. Com veurem més endavant, la morfologia física del port i la seva articulació amb la ciutat de Tarragona es constitueix com un dels majors problemes historiogràfics i històrics. Però en relació amb aquest port, la documentació textual, encara que molt parcial, sí apunta directament a l'existència d'un espai portuari rellevant. La dotació de privilegis fiscals per part de l'entorn reial o eclesiàstic i les polítiques del Consell apunten en aquesta direcció.

Tenim més dades que confirmen l'existència d'un port actiu i unes classes socials urbanes directament vinculades amb les activitats mercantils marítimes. Un dels exemples més significatius el trobem l'any 1302, quan dos representants de la ciutat de Tarragona van tenir audiència amb el rei Jaume II de Mallorca. L'objectiu de Berenguer de Recasens i Joan Guanesh era recordar al monarca mallorquí els preceptes segons els quals la ciutat de Tarragona no havia de pagar les lleudes i els peatges vinculats al tràfic de mercaderies. Podem afirmar que es tractava d'una autèntica ambaixada comercial del més alt nivell.

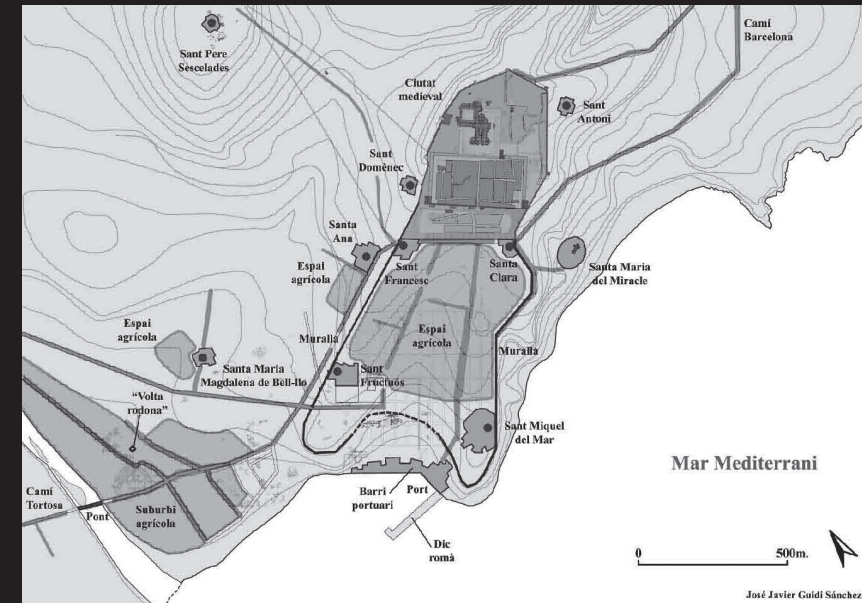
Sabem que l'any 1302, sota el govern de Jaume II de Mallorca, els representants de la ciutat de Tarragona Berenguer de Recasens i Joan de Guanesh, van exposar davant el monarca que els comerciants tarragonins no havien de pagar les lleudes o els peatges per a les seves mercaderies. Coneixem els arguments esgrimits pels dos emissaris de la ciutat, basats en els privilegis concedits un segle abans pel monarca Jaume I. No sabem fins a quin punt durant el primer quart del segle XIV aquests acords i mesures proteccionistes estarien vigents, però queda clar que els representants Berenguer de

Recasens i Joan de Guanesh van defensar la posició de Tarragona a la xarxa mercantil marítima basant-se en una legalitat que va existir des de més d'un segle abans. Els interessos del monarca mallorquí eren compartits amb el d'Aragó, raó per la qual Jaume II de Mallorca no va acceptar els termes dels emissaris tarragonins.¹¹ El port de Tarragona, així doncs, va mantenir la seva capitalitat regional, però a mesura que guanyaven autonomia els regnes de València i de Mallorca, la seva influència a nivell més ampli va quedar estancada, si més no reduïda.

Des de la restitució de la ciutat i seu metropolitana de Tarragona al segle XII fins a les darreries del segle XV, gran part del tràfic de mercaderies i productes de caire agrícola dels espais interiors del Baix Camp, Priorat, Conca de Barberà i Camp de Tarragona es desplacen de forma progressiva cap al port de Salou i la seva ancorada.¹² El port de Tarragona, com hem vist amb els privilegis reials i eclesiàstics, va mantenir la seva hegemonia regional al litoral de la Catalunya Nova; però en paral·lel es va desenvolupant un port de primer ordre tant a nivell comercial com militar: el de Salou. La història d'ambdós ports està, així doncs, totalment condicionada l'una per l'altra; sorgint entre aquests pugnes i conflictes que denoten no tan sols una forta competència, sinó també un espectacular desenvolupament conseqüent a les reestructuracions produïdes a mitjans del segle XII.



13. Recinte de la ciutat medieval de Tarragona als segles XII-XIII amb indicació de les torres bastides orientades cap al Mediterrani: A) Torre documentada arqueològicament al passeig de Sant Antoni, B) Torre de Sa Portella o dels Jueus i C) Castell del Rei (actual Torre del Pretori). Aquestes torres es basteixen consolidant les defenses de la façana litoral de la ciutat de Tarragona. Dibuix de l'autor.



14. Restitució hipotètica de la ciutat de Tarragona i el seu entorn al segle XIII, amb indicació dels principals elements de la badia portuària. Dibuix de l'autor.

9. Estructura i elements del port medieval de Tarragona. Un barri portuari i agrícola

Resulta difícil argumentar que l'única estructura material del port de Tarragona durant tota l'edat mitjana va ser un moll d'escullera que, gràcies a les fonts textuales, sabem que va començar a iniciar-se l'any 1483.¹ Aquesta data posa de manifest fins a quin punt es va endarrerir la construcció d'una nova escullera que substituís les restes monumentals de l'antic dic de pilars romà. Per altra banda, les obres van patir nombrosos problemes relacionats amb el finançament. Per aquesta raó es van implantar nous impostos i tributs per part de les autoritats locals de Tarragona. En el procés de construcció no tan sols va intervenir econòmicament la ciutat de Tarragona, sinó també altres poblacions del Camp; es tractava de l'agrupament de viles denominat Comuna del Camp. No obstant això, el cost de les obres es va disparar i la imposició de més taxes a les viles del Camp va propiciar un conflicte entre aquestes i la ciutat de Tarragona. Aquest conflicte va propiciar l'ús del port de Salou a finals del segle XV i principis del XVI, fins que l'any 1511 el poder reial va intervenir prohibint les funcions de port mercantil a Salou. La resolució règia de l'any 1511 posa de manifest el gran poder de les elits locals de Tarragona i la seva capacitat d'influir en les decisions de Barcelona. Segons els nostres plantejaments, a finals del segle XV el port de Tarragona s'havia consolidat ja com centre neuràlgic, funcional i material de la xarxa portuària de la Catalunya Nova, requerint noves obres i reformes que donessin cobertura a totes les activitats que es portaven a terme. La construcció d'un nou dic era fonamental i, possiblement, la més difícil i costosa de totes aquestes construccions o infraestructures. No obstant això, el seu finançament xoca amb els interessos de les viles del Camp, raó per la qual es va potenciar l'ús de l'ancoratge salouenc.

Per a conèixer l'escullera baix medieval comptem amb un autor clàssic de la historiografia tarraconense, el lletrat Lluís Pons d'Icart. En la seva obra "Grandesas i coses memorables de la Antiquissima Insigne i Famosa ciutat de Tarragona", publicada l'any 1572 en castellà, aquest autor, de cultura renaixentista, descriu les restes monumentals del passat històric de Tarragona. Gràcies a Pons d'Icart, el nostre coneixement de l'urbanisme antic i medieval s'enriqueix, ja que molts dels edificis o espais que descriu detalladament han desaparegut sota les noves construccions d'època moderna i contemporània. Resulta significatiu que un dels capítols del seu "Grandesas

i coses memorables de la Antiquissima Insigne i Famosa ciutat de Tarragona" es dediqués monogràficament a la necessitat de recuperar els usos del port romà. La descripció de Pons d'Icart subratlla així mateix com nombroses estructures d'època romana encara eren visibles a la badia portuària i els horts confrontats, segurament, amb els molls de fusta medievals.

Sabem que les obres de l'escullera medieval van continuar els anys 1592 i 1621. Finalment els esforços per bastir el nou dic de contenció del port de Tarragona no van ser suficients per a fer front a les dificultats històriques; així, durant la primera meitat del segle XVII es van aturar les obres. El declivi de les activitats comercials, els setges que va patir la ciutat durant la Guerra dels Segadors els anys 1641 i 1644 per part de les tropes franceses, la pesta i la conseqüent crisi demogràfica són les principals raons de les paralizacions de les millores del port. Ens interessa el fet que les obres iniciades a finals del XV no es van acabar de finalitzar mai, dilatant-se en el temps fins el seu definitiu abandonament. Com demostra la documentació textual d'època moderna, el port de Tarragona, no obstant això, va continuar actiu i dinàmic. Així doncs, considerem que el port modern va aprofitar les estructures pre-existents necessàriament, heretades d'època baix medieval.

Els setges dels anys 1641 i 1644 van destruir les instal·lacions portuàries que s'articulaven en torn a la rada de la badia portuària al seu perfil septentrional. En aquest context és quan el tràfic de mercaderies o matèries primeres i el comerç es van desviar cap a Salou. Novament la població salouenca va adquirir un rol rellevant a la regió, però aquesta vegada motivada per la destrucció del port tarragoní. Fins a l'any 1790 no es van reprendre les obres del port de Tarragona amb el bastiment d'un moll. La documentació gràfica que va generar el planejament i l'inici de les noves obres mostra en el seus plànols com encara era visible l'escullera romana, caracteritzada per constituir una barrera altament erosionada que discorria fins arribar a un massís de majors dimensions. En direcció oest, resseguint en paral·lel l'eix del dic romà, se situa a la cartografia el dic baix medieval que mai va poder acabar-se.²

La documentació cartogràfica generada a partir de l'any 1790, arran la continuació de les obres de l'ancoratge medieval que mai va ser acabat, posa de manifest la convivència de les estructures de finals del segle XV amb les restes del monumental dic de pilars acabat en un massís més gran denominat "El Farelló". La posterior descripció de B. Hernández Sanahuja (1867) també manifesta de forma explícita aquesta convivència d'estructures al port de Tarragona: "... es caracteritzava per la seva llarga filera de pilars alineats acabats en un bloc major, en la seva època sobrenomenat "El Farelló" (el Faro) que sobresortia del mar uns tres metres. Finalment els pilars van ser volats amb dinamita per a facilitar les maniobres dels vaixells.³ En la documentació textual medieval, ja sigui dels primers temps de la conquesta i restitució

urbana al segle XII, o a les actes municipals, o en la concessió de privilegis regis dels segles XIII-XV, no apareix citada en cap moment l'existència del dic romà. Però això no significa que no va existir, com ho proven els testimonis gràfics i textuals posteriors. Un exemple similar el trobem a la torre documentada arqueològicament a l'actual Passeig de Sant Antoni, junt a la muralla romana, que no apareix citada en cap document. Així doncs, considerem que les monumentals restes arquitectòniques de l'ancoratge romà formaven part del paisatge de la badia portuària medieval de Tarragona.

El riu Francolí ha constituït un problema per a la construcció d'un port d'entitat a la badia de Tarragona. La constant aportació de sediments –probablement més accelerada que en l'actualitat– constituïa un problema per a bastir instal·lacions portuàries junt a la seva gola. Aquest problema ens és descrit per B. Hernández Sanahuja l'any 1859: “Uno de los mayores enemigos naturales que ha tenido siempre el puerto de Tarragona es el rio Francolí, que en lo antiguo desaguaba en la misma boca del puerto: este rio, muy pobre y casi seco en tiempos serenos, es caudaloso en sus avenidas, arrastrando tal cantidad de lodo y piedras que desde entonces le ha hecho mudar de cauce varias veces, pues lleno el antiguo lecho se inclina hacia Occidente excavando en las huertas vecinas un nuevo cauce”.⁴ De la descripció de B. Hernández Sanahuja i de la cartografia històrica emesa arran els setges de la Guerra dels Segadors i de les obres de l'any 1790 podem extreure que l'àrea circumscrita a la badia portuària i la desembocadura del Francolí estava constituïda per horts i parcel·les de cultius. Aquest paisatge està lluny del paisatge portuari barcelonès o fins i tot tortosí. El nucli urbà de Tarragona durant l'edat mitjana es va situar a la part alta, mentre que el port es va instal·lar i desenvolupar annexat a espais de caràcter agropecuari netament rural.

Autors com Pons d'Icart al segle XVI o més modernament els estudis realitzats per M. Bonet subratllen un espai portuari envoltat i articulat vers a terres de cultiu i parcel·lacions que ens remetent a un paisatge periurbà ruralitzat. Efectivament, les fonts textuals suggereixen que des del moment de la restauració de la ciutat i seu metropolitana de Tarragona al segle XII l'àrea circumscrita al port de seguida és transformada en una zona rústica. La documentació testimonia la presència de fins i tot molins. Estructures de caire hidràulic que també apareixen citades a les fonts andalusines altmedievales però que no han pogut ser localitzades arqueològicament. La presència d'hortos, parcel·lacions agrícoles, camps de cultiu, camins i altres elements planteja un espai rural de caire suburbà, lligat a la ciutat, però també al port: espai de sortida comercial i mercantil cap al Mediterrani.⁵ La major part de l'antic port romà va romandre, així doncs, soterrat pels sediments acumulats durant segles, convertit ara en una rica plana fèrtil i cultivada. La presència de regadius alimentats per pous o una ramificació del Rec Major, així

com la cita de molins en aquesta àrea, subratlla el dinamisme agropecuari de la zona, que segons els nostres plantejaments no podia anar deslligada del desenvolupament urbà de la part alta o de la cada vegada més freqüent presència del port de Tarragona als llibres de registres.

Tenim un testimoni arqueològic especialment rellevant a un solar situat a l'actual carrer Sant Miquel, junt al port. En aquesta àrea es va poder documentar unes termes romanes monumentals que formaven part de les instal·lacions portuàries durant els darrers segles antics. En època visigoda l'edifici es va mantenir, però amb un canvi radical funcional: es va transformar en un hàbitat residencial per a distintes famílies. No tenim dades arqueològiques de l'ocupació altmedieval, però el que sí ha pogut reconèixer l'arqueologia és el seu ús baix medieval. Es va documentar una ramificació del Rec Major que tenia la funció d'aprofitar la riquesa hídrica de l'entorn vers als camps de cultiu. Els seus excavadors no van poder datar amb exactitud l'estructura (molt arrasada per construccions posteriors) però sí una funcionalitat agrícola-pecuària que encaixa amb el caràcter rural periurbà de tota l'àrea adscrita a la badia portuària. La construcció medieval, així doncs, tenia com a objectiu subministrar energia als molins que operarien en aquest indret de l'actual carrer Sant Miquel durant els segles XIV-XV, si més no abans.⁶

Lluís Ponç d'Icart, al segle XVI, descriu aquest espai periurbà vinculat al port amb una narració que ens apropa més a un espai rural que urbà en el seu “Llibre de les grandeses de Tarragona”. Un passatge revelador del seu llibre diu “molt claríssim lo fondal ant estan los horts de mossèn Delgada y de Selma y de Mensa y de Yvern, que are és de mossèn Francesch Montserrat, y, en part, de l'ort de la pubilla Masdemunt y per ventura de l'ort de mossèn Sotoeviué”.⁷ De forma directa Ponç d'Icart confronta els horts de diferents propietaris amb l'antiga rada portuària romana i el port medieval de Tarragona.

Aquest caràcter agropecuari de l'entorn immediat a la línia portuària no significa l'absència d'estructures que donaven cobertura material al tràfic marítim de mercaderies i productes agrícoles. Tot i que l'extensió del port havia quedat reduïda notablement vers a les dimensions d'època romà-visigòtica,⁸ aquest va manifestar des de mitjans del segle XII fins a les darreries del XV una activitat incessant. Per exemple, sabem per la documentació textual que al segle XIII el port tarragoní era la base d'operacions d'un incessant tràfic comercial basat en l'exportació de productes agrícoles del Camp de Tarragona, com són les olives, les nous o el safrà. També sortien del port de Tarragona altres productes elaborats com són el vi o la mel, a més de manufactures de cànem, draps de Valls, moles de molí o quitrà. La destinació dels vaixells que fondejaven al port tarragoní eren el sud de França, especialment el Llenguadoc, el Nord d'Àfrica i el litoral sud andalusí i les Illes Balears.⁹ No resulta estrany que amb la conquesta de València i el Regne

de Mallorca s'intensifiqués el tràfic comercial que Tarragona ja tenia amb anterioritat.¹⁰ Efectivament, dels segles XIV i XV tenim més documentació, els llibres de registres, que manifesten la forta activitat del port tarragoní, especialment amb la capital marítima de la Corona d'Aragó: Barcelona. Però no tan sols les activitats comercials o mercantils estan ben testimoniades; els moviments portuaris derivats de les expedicions de conquesta portat a terme per Jaume I¹¹ a Mallorca o l'arquebisbe Guillem de Montgrí a Eivissa manifesten el dinamisme funcional del port tarragoní. Aquest rol plurifuncional del port de Tarragona es va mantenir fins al segle XIV, quan tenim documentades naus tarragonines en la ruta cap a Sicília, el Nord d'Àfrica i el que quedava d'Al-Àndalus a l'actual Andalusia.¹² L'any 1339 el monarca Pere III va atorgar el privilegi o franquícia de duana a la ciutat de Tarragona.¹³ L'any 1372 el rei Pere el Cerimoniós va incloure el port de Tarragona al llistat de ports equivalents al de Barcelona.

La inclusió de Tarragona al reguitzell dels tretze ports del litoral català significava no un impuls concret, basat en mesures que impliquessin una millora de les condicions portuàries de la ciutat. Segons el nostre parer hem d'interpretar-lo com un reconeixement a una realitat material concreta: el rellevant rol que havia adquirit el port tarragoní durant els segles precedents de forma progressiva. Recordem que en aquest llistat no van ser inclosos els ports de Tamarit i de Salou, que jugaven un paper fonamental en la xarxa portuària de la Catalunya Nova a nivell regional, però que no tenien la projecció quantitativa de sortida i arribada de vaixells que sí tenia Tarragona.¹⁴ No obstant això, durant aquest període reiterem la forta competència que va exercir el port de Salou vers el de Tarragona.¹⁵

Però Pons d'Icart ens proporciona més dades indirectes sobre la situació del port medieval citant documentació datada l'any 1203. Així, aquest autor diu textualment: "Y en el Libro Blanco de la Prepositura, (...) en hojas quarenta ay una carta de definición de unos huertos que dize estan al puerto fabricado, y fué hecha la dicha carta a diez y siete de las calendas de deziembre año del Señor MCXCVIII".¹⁶ Aquesta cita de Pons d'Icart és extraordinàriament rellevant, ja que apunta al fet que en cronologies molt primerenques, en el canvi del segle XII al XIII, ja hi havia molins a l'àrea portuària de Tarragona. El fet que sigui propietat de la monarquia també és important, ja que subratlla l'interès de les elits per revitalitzar la zona i explotar-la econòmicament. Una altra dada es desprèn del text citat per Pons d'Icart: l'existència d'un "port fabricat" que fa referència al port romà; lloc on es va bastir el molí reial.¹⁷

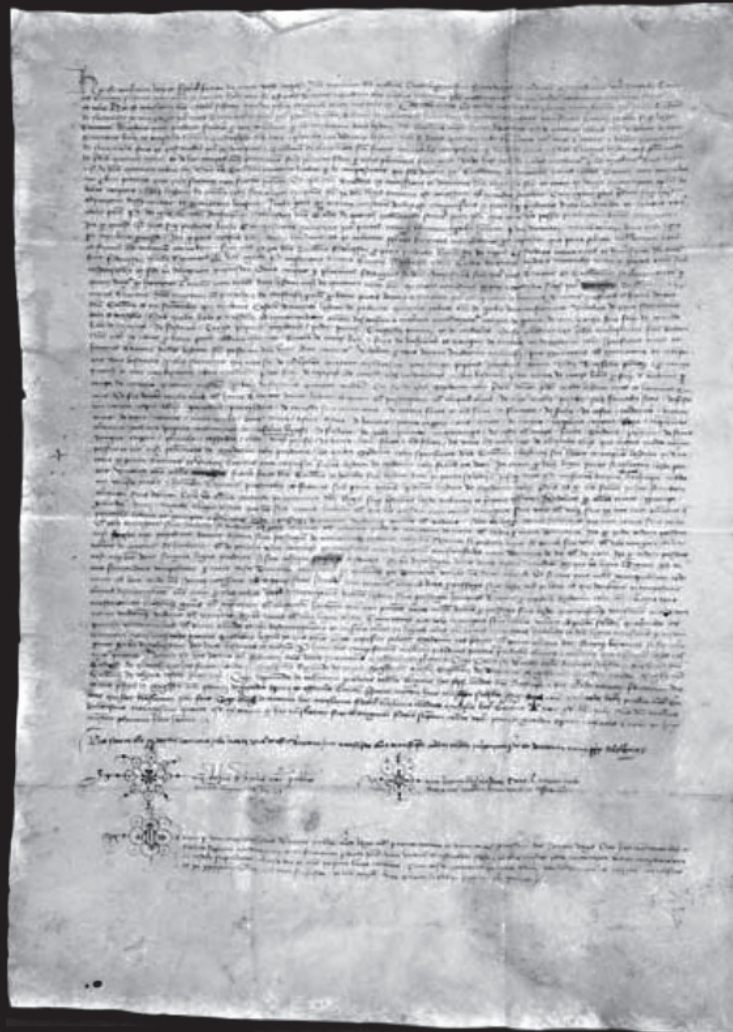
Com hem apuntat referint-nos a les condicions naturals del port medieval de Tarragona, aquest va quedar limitat al sector septentrional de la petita badia portuària que hi romanía entre la desembocadura del riu Francolí i les monumentals estructures del dic romà. La ubicació al sector central i

septentrional de la rada de la cala hi buscava resguardar-se dels temporals de llevant o dels de sud/sud-oest, als que sí estaven exposats. No obstant això, la inseguretat de la cala va haver de ser constant sense la construcció d'un dic protector nou. L'historiador noucentista E. Morera ja va subratllar la inestabilitat del port de Tarragona vers les condicions naturals: "... D. Jaime el Conquistador, en su Crónica, relata su arribo a Tarragona en dos galeras, vuelta de la conquista de Mallorca (1230), y cuenta que tan pronto como se sacó de a bordo su equipaje, levantóse el fuerte leveche, que hizo zozobrar dichas embarcaciones, surtas en la boca del puerto, frente a la capilla de S. Miguel del Mar, saludandose tan sólo dos hombres, de seis que las tripulaban...".¹⁸

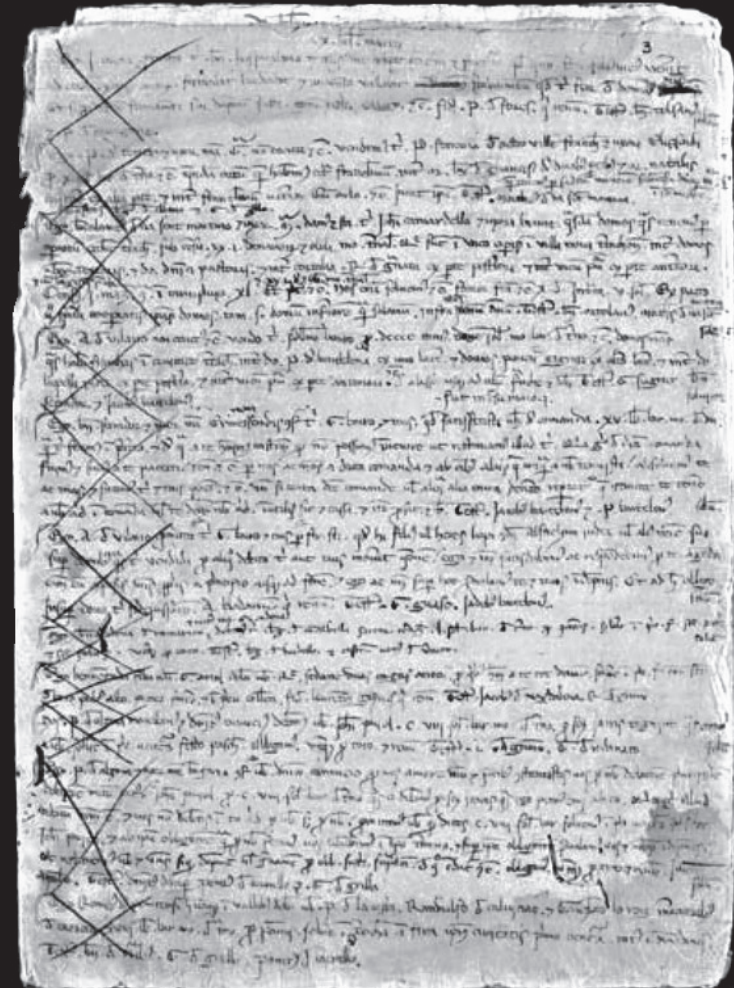
Per altra banda, el text d'Emili Morera cita l'existència de la capella de Sant Miquel del Mar per l'any 1230. És a dir, ja a principis del segle XIII existia la capella consagrada a Sant Miquel a l'àrea de la badia portuària tarragonina.¹⁹ Amb el desenvolupament de les activitats portuàries i en paral·lel al creixement urbà de la ciutat de Tarragona, es va originar i créixer un barri o raval portuari. Aquest espai serà anomenat "Vila nova" i se situava junt als molls del port i els horts de la fèrtil plana fluvial del Francolí. Es considera que a finals del segle XII o principis del XIII ja existia aquest petit nucli poblacional vinculat al port, ja que tenim referències de la presència de la parròquia de Sant Miquel del Mar l'any 1246 adscrita a un cementiri. L'existència durant la primera meitat del segle XIII d'una parròquia i cementiri adscrits a una església advocada a Sant Miquel del Mar fan plantejar que el sorgiment d'aquest barri portuari va tenir lloc al mateix moment en què es posava en marxa la restitució de la seu metropolitana i l'entitat urbana de Tarragona al segle XII.

Alguns autors han considerat que el segle XIV va significar un moment d'estancament en el desenvolupament del barri o raval portuari. Es tractaria d'un moment crític, ja que les guerres, les epidèmies de pesta i una crisi econòmica derivada d'ambdós esdeveniments obligaria a la població del port a resguardar-se dins el clos emmurallat. L'historiador J.M. Recasens va estudiar la demografia tarragonina en aquestes cronologies, arribant a la conclusió que l'any 1428 constaven 4 focs al port. Segons el fogatge consultat per Recasens, el port se situaria "passada de Mur" i aquests 4 focs equivaldrien a un conjunt de no més de 15 o 20 habitants que constituïrien només el 0,5% de la població total d'habitants de Tarragona.²⁰

La progressiva adequació de la badia o cala de Tarragona per a les activitats marítimes no es va beneficiar de la construcció d'un dic fins a finals del segle XV. Segons el nostre plantejament, perquè la funció de protecció la realitzava molt parcialment l'antic dic de pilars d'origen romà. Per altra banda, el port romà "de fàbrica" –tal i com el denomina Pons d'Icart al segle XVI– estaria parcialment reaprofitat als segles medievals. Finalment, com



15. Sentència arbitral promulgada per l'arquebisbe Pere d'Albalat i Gueraua sobre el pagament de la lleuda i el passatge de Tamarit l'any 1244. Trasllat del 1416, pergami 201. Fons: Arxiu Històric de la Ciutat de Tarragona.



16. Foli 3r del registre notarial dels anys 1260-1264 on es recull diverses operacions comercials vinculades al comerç marítim a Tarragona. Manual notarial 1, Tarragona. Fons: Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona.



17. "Plano de la ciudad y del nuevo puerto de Tarragona", Laborde, Alexandre de; Moulinier; Leger, dins "Voyage pittoresque et historique de l'Espagne", any 1806. Núm. de registre RM. 4581. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.



18. "Plan de la ville et molle de Tarragone", Beaulieu Sieur, any 1659. Núm. de registre RM. 3969. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. A dalt plànol general; a baix, detall de les estructures i espais que constituïen el port de Tarragona a principis de l'edat moderna, condicionades per les pre-existents en època medieval.



19. “Peña botada del puerto de Tarragona al mar, en presencia de sus magestades Catoliacs a 12 de novembre del año 1806”, Laborde, Alexandre de; Dequevauviller, any 1806. Núm. de registre RM. 215204. Fons de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.



20. “Plan du fort de Saló, en Catalogne”, Les Plans et profils des principales villes, et lieux considerables de la Principauté de Catalogne : avec la carte générale et les particulières de chaque gouvernement, Beaulieu, sieur de, pàg. 75, any 1668. Núm. de registre RL. 9721-163. Fons de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

en el cas de Barcelona, els ports medievals de la Catalunya Nova i especialment el de Tarragona, no van necessitar noves esculleres fins al segle XV. Si més no les va necessitar, almenys no va ser possible bastir-les fins aquestes cronologies.

Les funcions de càrrega i descàrrega dels vaixells que ancoraven a la badia portuària de Tarragona es realitzaven amb el sistema de gòndoles o petites barquetes que feien la funció de transportar les mercaderies del port a l'embarcació o viceversa. Aquest sistema de càrrega i descàrrega va estar extens per tot el món fins a finals del segle XIX. Considerem que el millor per a aquest ancoratge es devia situar entre el pujol de la part alta i la desembocadura del Francolí al sector circumscrit a l'antic dic romà. En aquesta àrea és on van començar les obres del nou moll a finals del segle XV. Per altra banda, estava relativament allunyada dels processos de sedimentació de la boca del Riu Francolí. Es podria argumentar que “ni al segle XIII ni en bona part del XIV tenim notícies d'obres relacionades amb el port”.²¹ No obstant això, i malgrat l'absència de texts explícits, sí considerem que el port de Tarragona va estar actiu i dinàmic en aquestes cronologies, recolzant-se en les estructures romà-visigòtiques pre-existents i aprofitant les condicions naturals de la cala.

Les disposicions sobre la càrrega i descàrrega de mercaderies constitueixen una dada més del desenvolupament d'activitats al port de Tarragona. La més rellevant d'aquestes disposicions va ser la datada l'any 1372, quan es dotava del privilegi de carregar o descarregar sense impositcions fiscals. Aquest tipus de privilegis afavorien el comerç de mercaderies i l'arribada i sortida de vaixells del port tarragoní, mantenint-se beneficiat d'aquestes polítiques durant tot el segle XIV. L'any 1372 la ciutat obtenia el privilegi de carregar i descarregar sense haver de pagar cap dret, i durant la resta del segle XIV coneixem altres disposicions fiscals referents al comerç de mercaderies. Tot i això, és del tot acceptada la creença que el nivell de la navegació marítima d'aquella època, juntament amb la competència complementària que representava el veí port de Salou, devien fer del tot prescindible una infraestructura portuària important. Diverses notícies del segle XV esmenten obres de reparació de l'embarcador i reflecteixen la precarietat de les condicions portuàries.

Al segle XV els textos reflecteixen l'existència d'un descarregador de fusta, així com la necessitat de reparar un embarcador. S'ha posat èmfasi en assenyalar la “precarietat de les condicions portuàries”,²² però considerem que tant l'emissió de privilegis com la cita d'embarcadors i/o descarregadors apunta a l'existència d'uns espais portuaris plenament condicionats per a donar cobertura a les activitats mercantils o bèl·liques marítimes.

L'any 1372 s'emeten dos privilegis fonamentals per a entendre la consolidació del port de Tarragona a les xarxes marítimes del Mediterrani Occi-

dental i el desenvolupament que va assolir el mateix espai portuari. El 8 de març de l'any 1372 es va emetre un privilegi reial amb l'objectiu de facilitar reformes i millores al port; el privilegi declarava que podia ser descarregat tot tipus de productes i mercaderies al port tarragoní. Resulta evident que l'eliminació de cap tipus d'impediment fiscal o prohibició vers la descàrrega de mercaderies fomentaria un flux comercial més intens. Per altra banda, el 22 de juliol de l'any 1372 es concedeix als mateixos tarragonins el privilegi de carregar i descarregar qualsevol tipus de producte al seu port. En un marge temporal molt reduït de cinc mesos aquestes dues disposicions posicionaven el port de Tarragona al capdavant de qualsevol altre a la Catalunya Nova.

Per al segle XV tenim un tipus de documentació extraordinàriament valuosa. Es tracta dels llibres d'actes municipals de la ciutat de Tarragona. En aquesta centúria les referències al port augmenten, si més no són majoritàriament cites puntuals que no desenvolupen descripcions concretes. Sí comptem amb dades que ens apropen a la realitat material del port. Així, el 26 de juny de l'any 1436 sabem que es disposa d'un acord per a portar a terme la reparació del moll. Segons el document el moll “és molt gastat, com que hi entra l'aygua del rech dels molins que va a la mar”.²³ Aquesta cita, tan breu, ens proporciona dues dades. En primer lloc, que hi havia un moll i que aquest necessitava reparacions; per tant, aquest va existir amb anterioritat. En segon terme, la situació geogràfica del moll, confrontat i proper al reg d'aigua dels molins. Novament apareix el port de Tarragona vinculat a l'existència de molins a la planura de la badia, fixant topogràficament la situació del moll al costat dels sistemes de decantació d'aigua dels regs. Si tenim en compte que es va localitzar arqueològicament part d'aquests regs al solar de l'actual carrer Sant Miquel, resulta versemblant situar en aquesta zona les instal·lacions portuàries del moll tarragoní al segle XV. Per altra banda, la cita d'aquest moll confirma que la badia portuària tarragonina estava plenament dotada d'infraestructures. Sabem, per les actes municipals, que el 18 d'agost de l'any 1439 es va acordar proveir de gòndoles al port tarragoní. La inversió en aquest tipus d'embarcacions estava focalitzada vers a millorar les condicions de la càrrega i descàrrega de productes que estaven ancorats a la badia portuària. Els anys 1442 i 1444 es van dur a terme reformes a l'embarcador.

Sabem que l'any 1447 es va bastir un pont de fusta al port de Tarragona. En aquest mateix any, i vinculat amb la construcció del pont, es va reformar la sèquia portuària amb l'objectiu de millorar les tasques de càrrega i descàrrega de productes i mercaderies. La crisi econòmica i demogràfica conseqüent amb la guerra de Joan II va motivar que l'arquebisbe de Tarragona, Pedro de Urrea, plantegés al monarca Ferran II la necessitat d'aplicar una sèrie de mesures que impulsessin el comerç marítim a la ciutat. Recordem

que l'arquebisbe metropolità era la màxima figura senyorial de la ciutat i Camp de Tarragona. L'actuació de l'arquebisbe Pedro de Urrea va aconseguir la renovació del privilegi de l'any 1372, així com l'autorització per a la construcció d'un descarregador d'obra i la confirmació de l'habilitació perpètua del port tarragoní.²⁴

La presència de descarregadors de fusta està ben documentada a finals del segle XIV i principis del XV. Recordem que l'any 1436 es va realitzar una reparació a un d'aquests descarregadors a causa dels problemes derivats de l'aigua que portava el rec dels molins. Tres anys després, l'any 1439, el Consell Municipal recomanava que "lo carregador é descarregador de la Ciutat sía ben favorit é mantingut",²⁵ fent un especial èmfasi en la necessitat de disposar de més gòndoles a la badia portuària tarragonina. Les disposicions de l'any 1439 són complementàries: tant el descarregador de fusta com les gòndoles tenien la funció de facilitar la càrrega i descàrrega de productes i mercaderies; així doncs, és possible que més que subratllar les carències, el Consell Municipal feia explícita en les seves actes la necessitat d'ampliar i millorar les infraestructures portuàries davant un augment del tràfic marítim.

Juntament amb el descarregador de fusta documentat, afectat per l'aigua del reg dels molins, trobem a mitjans del segle XV la necessitat de reformar l'embarcador. Així, els anys 1442 i 1444 tenim documentades obres de reparació de l'embarcador impulsades pel Consell Municipal. No obstant això, tot indica que aquestes reparacions no van ser efectives i l'any 1447 s'ordena la construcció d'un de nou. Les disposicions de l'any 1447, tanmateix, assenyalen que la sèquia que obstruïa el descarregador havia d'ésser arranjada. Tot aquest cúmul de mesures per part del Consell Municipal culminava l'any 1484. En aquest any el monarca Ferran II concedeix el permís o privilegi de bastir una escullera nova per al port de Tarragona. Es podria plantejar que l'edificació de la nova escullera medieval a Tarragona es va donar en cronologies molt endarrerides; però també va ser al segle XV quan es va bastir la del port de Barcelona.²⁶ Per altra banda, segons els nostres plantejaments, tant les relativament bones condicions de la cala com l'existència d'estructures monumentals del dic romà, no feien especialment necessària l'edificació de la nova escullera.²⁷

Durant la primera meitat del segle XV s'havien reparat, reformat o bastit instal·lacions portuàries com són un descarregador de fusta (més tard d'obra), el moll, l'embarcador, s'havien adequat les sèquies i els canals d'aigua dels regs, els molins i els horts que confrontaven la línia de costa, i al mateix temps s'havien dotat de gòndoles i altres embarcacions de càrrega i descàrrega. A finals del tercer quart de segle s'havia de plantejar la construcció d'una nova escullera que substituís les runes monumentals de la romana. Evidentment, la construcció d'un dic implicava una extraordinària concen-

tració de recursos econòmics, mà d'obra i material; és a dir, un consens entre les institucions que constituïen les elits urbanes de Tarragona i el permís reial. La figura arquebisbal, el Consell Municipal i el capítol catedralici van ser els principals agents promotors de l'obra. La construcció del nou moll implicaria un nou capítol en la història del port i la ciutat de Tarragona, coincidint la seva construcció amb el pas de l'edat mitjana a l'edat moderna. Com va succeir a Barcelona, la planificació i execució de les obres del moll de Tarragona constitueix una fita en el desenvolupament de les instal·lacions portuàries. Però en el cas de Tarragona les obres, com hem apuntat anteriorment, es van endarrerir fins al segle XVII, quan es van aturar sense finalitzar-les.

10. Els ports de Tarragona i Salou: història d'un conflicte

La perillositat inherent a les condicions naturals de la badia portuària de Tarragona van afavorir l'ús com a port natural de Salou.¹ Naturalment, els conflictes entre la ciutat de Tarragona i la Comuna del Camp en les darreres dècades del segle XV van consolidar la rivalitat entre aquests dos ports. Tant el port de Tarragona com el de Salou es van desenvolupar progressivament, però en el cas de Tarragona, vinculat a una entitat urbana plena, mentre que en el de Salou, vinculat a una vila. Efectivament, la badia d'ancoratge de Salou ofereix més protecció enfront als temporals i els vents de la mar oberta; no obstant això, no sempre és condició indispensable aquesta protecció. En el cas de Tarragona, trobem característiques semblants a les condicions del port de Barcelona, que no oferia protecció vers als vaixells i altres estructures.² En realitat, l'únic port de la Corona d'Aragó que tenia un port artificial seria el de la ciutat de Mallorca.³ L'existència del port "d'obra" de la ciutat de Mallorca és conegut ja en època de la conquesta al segle XIII. Al segle XV Barcelona iniciaria les obres de l'escullera per a donar cobertura material a la protecció d'embarcacions dins la badia portuària, al mateix temps que ho feia la ciutat de Tarragona. Així doncs, si posem d'exemple Barcelona, no era estrictament necessària l'existència d'un dic o escullera abans de mitjans del segle XV.

El principal problema per a l'execució de les obres del nou moll va ser, sense cap dubte, el finançament de les despeses derivades del procés constructiu. Els agents locals van haver d'acordar quines mesures impositives s'haurien d'adoptar en un moment no especialment bo econòmicament per a la ciutat. En un primer moment es va realitzar una imposició d'arbitri damunt el pa i la carn, dos productes bàsics en la dieta dels tarragonins, la qual inicialment podia haver aportat suficients diners per a començar les obres. No obstant això, de seguida va quedar patent que la captació de nous ingressos per a la construcció del moll no seria tan senzilla. Les actes municipals recullen els problemes derivats de la insuficient captació tributària el 3 de setembre de l'any 1489: "donada la gran cantitat en pagar i satisfer la despesa que per tant s'ha de fer o se fa, ans encara en les steps que de necessitat s'han de fer de les propietats que per causa de fer dir moll. S'han preses e de cada dia se fan prendre a molts particulars".⁴ A partir d'aquesta data es generaren nous arbitris i entre altres mesures es va manllevar un censal de

tres-centes lliures. Però constantment apareix el problema del finançament com a rerefons de la interrupció o demora de les obres.

Com va succeir en el passat, les elits urbanes de la ciutat van promoure que part de les obres del port les sufragessin les viles del Camp de Tarragona. L'argument que es va donar per a aquesta participació a nivell regional va ser que aquestes viles es beneficiarien de les millores del port, i que per tant, hi haviem de contribuir econòmicament. La mesura, com era d'esperar, no va ser ben rebuda per les poblacions del Camp de Tarragona, però les elits urbanes ja havien aconseguit el favor reial. Així va ser que el monarca Ferran II va sancionar la mesura l'agost de l'any 1491. No obstant això, es va trigar un any en fer la sanció efectiva, i no va ser fins el 24 de setembre de 1492 que el monarca va emetre el privilegi des de la seva capital de l'interior peninsular, a Saragossa.⁵

El privilegi de Ferran II vers la ciutat de Tarragona en relació a la construcció del seu moll, podria constituir-se com la fita del procés de renovació generalitzat de les infraestructures portuàries al llarg del segle XV. Però també és un dels exemples més significatius de les dificultats per a dur a terme obres d'enginyeria portuàries en aquestes cronologies. El privilegi reial concedeix a l'arquebisbe de Tarragona, al vicari general, canonges i pabordes la "llicència, facultat e permís que per la subvenció e ajuda de la fàbrica del dit moll proveiau e vos sia lícit e permès de imposar statuir e ordenar en sobre les viles, castells, llochs e masos del dit Camp de Tarragona a la jurisdicció de vosaltres y de cadahú de vosaltres subiectes e cadahú dels qualsevol dret e drets, sizes e imposicions que a vosaltres serà ben vistes e oportunes e conexareu en les dites viles e llochs poder e deurer imposar axí sobre lo pa, vi e carn com sobre qualsevol altres vituales, mercaderies e coses de qualsevol spesia sien que en los dits lochs, viles, castells e massos e termens de aquells se vendran e compreran e con tractaran en qualsevol manera los quals drets puixan cullir, exigir elevar axí dels poblats e habitants en les dites viles, lochs, castells, masos e termens dels advenes e screuges aquells venints, passants, declinants, stants e en qualsevol manera confuents, lo qual dret o imposicions se hajen e puixan exigir tant quant serà necessari per la fàbrica del dit moll e no més avant en aquells pujan créixer e dirii inuir durant la dita fàbrica una e moltes vegades segons a vosaltres aparrà ésser fahedor".⁶

Resulta significatiu que els beneficiaris del privilegi reial siguin l'arquebisbe de Tarragona, el vicari general, els canonges i els pabordes. Tots ells membres de la institució eclesiàstica, autèntic poder hegemònic a la ciutat de caràcter senyorial. Enfront d'aquests poders, la Comuna del Camp de Tarragona no va acceptar de bon grau les imposicions reials i el privilegi vers el port de Tarragona. S'inicià així un conflicte d'interessos entre els poders urbans que motivaren la construcció del moll i les viles del Camp

de Tarragona. El conflicte fou valorat i fallat pel vicari general i governador eclesiàstic Pere de Vinyes. Segons l'argument de la Comuna del Camp de Tarragona, que integrava les viles i poblacions del territori, aquestes no havien de carregar amb un pagament sobre el consum de productes bàsics com són la carn o el pa, al marge d'altres articles manufacturats. La resolució al plet es va prendre el 22 d'octubre de l'any 1498, guanyant els demandants, la Comuna del Camp de Tarragona i el conjunt de les seves viles.

La ciutat de Tarragona va apel·lar la sentència dictada pel vicari general Pere de Vinyes, però no va aconseguir l'anul·lació de la resolució. Així, sense aconseguir la participació al finançament de les obres per part de les viles del Camp de Tarragona, les elits urbanes de la ciutat van prendre la decisió de continuar la construcció. No obstant això, els poders urbans van reaccionar prohibint a les viles del Camp de Tarragona fer ús del moll si no es pagaven els arbitris corresponents. El conflicte entre la ciutat i el Camp de Tarragona s'agreujava en un context en el què poblacions com Valls o Reus havien guanyat pes econòmic i social al territori. La construcció del moll del port de Tarragona esdevingué font de conflictes entre l'entitat urbana i les seves elits i la xarxa de viles del Camp de Tarragona.

La Comuna del Camp de Tarragona, encapçalada per la vila de Reus, va prendre la decisió de contrarestar les mesures preses per les elits urbanes de Tarragona, modificant la ruta habitual del tràfic de productes i mercaderies. EL 29 de novembre de l'any 1503 es va realitzar una reunió de la Comuna del Camp a la població de la Selva del Camp.⁷ Els representants de les diferents viles del Camp de Tarragona van prendre tres resolucions. La primera d'elles imposava que cap poble o vila de la Comuna posaria impediments al tràfic terrestre als productes i mercaderies destinades al port de Salou. La segona resolució obligava a cada vila i poble a mantenir en bon estat els camins o vials que passaven pel seu terme i que tenien com a destinació el port de Salou. I finalment, la delegació a Damià Massip, de Riudoms, i Antoni Salelles, de Reus, de les potestats de representants de la Comuna del Camp davant el monarca amb la finalitat de fer-li revocar la cèdula que els cònsols tarragonins havien de dotar al port de Salou.⁸

La ciutat de Tarragona va veure afectats els seus interessos amb les resolucions preses per la Comuna l'any 1503. Els representants de la ciutat van proposar que el conflicte fos resolt per arbitratge. La Comuna del Camp no va acceptar aquest arbitratge i les elits urbanes van recórrer al monarca. Basant-se en els privilegis emesos l'any 1372, els representants de la ciutat de Tarragona van exposar la impossibilitat per part de Salou de portar a terme la càrrega o la descàrrega de mercaderies.⁹

L'1 de març de l'any 1509 es va celebrar un altre consell general per part de la Comuna del Camp. Es va nomenar a Bernat Carnisser, de Reus, a Bernat Vergonyós, de la Selva del Camp, i a Damià Massip, de Riudoms, com a

representants amb la funció de defensar els drets de la Comuna. En la reunió els representants van exposar que "ser despullats de nostra pacífica possessió pels Consuls de Tarragona o per sos vicaris o per altres qualsevols oficials de dita ciutat, sobre la causa de carregar y descarregar mercaderies que vénen per mar en lo port de Salou o per terra per causa de carregarse en dit port".

El rei Ferran II no va trigar en contestar, i en una providència datada el 16 de setembre de l'any 1509 s'establia "que no permetau, ni doneu loch que fustes ho navilis carreguen ho descarreguen sinó en aquells ports ho carregadós que són anomenats en lo privileg i del dit Rey en Pere y altres Reys predecessors nostres".¹⁰ La providència era encarregada al lloctinent general de Catalunya, Jaume de Lluna. Aquesta ordre reial de l'any 1509 va ser confirmada l'agost de 1510.

La súplica de Tarragona aconseguí de Ferran II una providència, datada a Valladolid el 16 de setembre del 1509, en la qual es manava a Jaume de Lluna, lloctinent general de Catalunya, és a dir: Tarragona sí, Salou no. L'ordre reial fou confirmada per altres dues, emeses, respectivament, l'agost de l'any 1510 i el desembre del 1511.¹¹ En definitiva, el monarca Ferran II donava per finalitzat el conflicte resolent que el port de Tarragona sí podia desenvolupar activitats de caire mercantil i comercial marítim; però Salou no. Ferran II basava la seva decisió en els privilegis emesos amb anterioritat pel rei Pere i els seus successors. Els interessos de les elits urbanes de Tarragona es van imposar sobre la Comuna del Camp; el port de Tarragona continuaria sent privilegiat per la corona.

Als conflictes amb Salou –sobretot durant les darreres dècades del segle XV– hem d'incloure els que va tenir Tarragona amb Tamarit. La vila de Tamarit havia tingut des dels primers moments de l'avanç comtal al segle XI d.C. una posició estratègica rellevant, tant de control terrestre del pas de l'antiga *Via Augusta* com de la navegació marítima. Durant les reparticions i infeudacions del Camp de Tarragona, a mitjans del segle XII, l'àmbit de Tamarit va romandre al marge dels poders i elits de Tarragona ciutat. Sabem que l'any 1339 l'arquebisbe, davant la manca de poder d'actuació de la ciutat de Tarragona sobre Tamarit, va comprar els drets jurisdiccionals que hi tenia la vila marítima. El text mostra explícitament com l'objectiu del poder arquebisbal era sotmetre la vila als interessos de la ciutat de Tarragona. Fins l'any 1339 el principal responsable –des del punt de vista arquebisbal– dels conflictes entre Tarragona i Tamarit per la gestió, transport i navegació pel mar va ser el cobrador de la lleuda de Tamarit. Una vegada adquirits els drets jurisdiccionals del cobrament d'aquesta lleuda, a partir de l'any 1339, Tarragona es va consolidar com l'entitat portuària més importat de la zona, hegemònica a tots els nivells.¹² Una centralitat regional i una hegemonia a tots els nivells que només va tenir en la població de Salou un competidor, ja en les darreries de l'edat mitjana.

11. El port com a motor econòmic i social de Tarragona

Segons els nostres plantejaments, el segle XII és el segle decisiu en la incorporació de les novetats i estratègies nàutiques genoveses vers el comtat de Barcelona i després la Corona d'Aragó. Aquesta influència o col·laboracionisme per part de Gènova vers el comtat de Barcelona es va fixant progressivament a mesura que se succeeixen les diferents fases d'expansió, conquesta militar i assimilació del sud de Catalunya (la Catalunya Nova). A principis del segle XII el comtat de Barcelona arribava amb prou feines a la ciutat i Camp de Tarragona. En aquest moment, abans de la conquesta de les ciutats de Tortosa i Lleida, les flotes genoveses freqüentaven ja el litoral català. Ho sabem gràcies a dos tractats firmats entre el comte de Barcelona Ramon Berenguer III i la potència marítima italiana, datats els anys 1126 i 1127.¹ El desenvolupament nàutic i marítim de Gènova de seguida es va convertir en un referent per a la marina comtal barcelonesa. D'aquesta forma, els interessos del comtat de Barcelona es van centrar en aquest període històric en establir un conjunt d'aliances amb els genovesos de caràcter comercial i mercantil, però també militar. L'exemple més significatiu va ser la participació l'any 1148 de la flota genovesa en la conquesta de Tortosa, portada a terme per Ramon Berenguer IV. La relació amistosa i de col·laboració entre els genovesos i el comtat de Barcelona es va materialitzar en la concessió d'un conjunt de privilegis i franquises que beneficiaven la presència de flotes comercials i militars al litoral català. Un bon exemple són els acords firmats els anys 1146 i 1149 per Ramon Berenguer IV, els anys 1167 i 1189 per Alfons I i finalment l'any 1198 per Pere el Catòlic.²

A partir de finals del segle XII i sobretot al segle XIII la documentació textual comença a ser el suficientment reveladora de la nova realitat conseqüent a l'assimilació del sud de Catalunya per part del comtat de Barcelona i altres agents, com són la institució eclesiàstica o poders estrangers com els genovesos. Aquesta documentació mostra un nombre relativament gran d'incidents relacionats amb les jurisdiccions vinculades amb la gestió dels ports, la càrrega o descàrrega de mercaderies, conflictes d'interessos, pagament de tributs, etc. Sabem que Arnau Galvany i Pere Negre, ambdós de Tarragona, havien armat un vaixell contra els sarraïns durant el regnat de Pere el Gran. La notícia posa de manifest com durant el tercer quart del segle XIII, una vegada ja han estat conquerides Tortosa i Lleida, València i les

Balears, el perill musulmà encara era present a les costes catalanes i els conflictes amb els genovesos eren relativament habituals. La història d'Arnau Galvany i Pere Negre comença amb l'armament d'un vaixell del tipus lleny contra els musulmans que –per raons que no es concretaven– van entrar a Porto Venere (la Liguria italiana) on van ser arrestats pels genovesos Marino i Pagano Forni, Giovanni Cavali i altres mariners. Aquests genovesos van confiscar el vaixell tarragoní i van prendre tots els seus béns: esclaus sarraïns i sarraïnes, diners, armes i altres productes. El conflicte entre l'embarcació militar tarragonina i els genovesos posen de manifest l'existència de vaixells militars tarragonins al Mediterrani occidental, que realitzaven ràtzies o accions pirates de saqueig i presa d'esclaus. Els béns i persones confiscats pels genovesos són denominats “coses preses als enemics de la fe”.

El monarca Pere el Gran va intervenir exigint a les autoritats genoveses la restitució del lleny, els captius i captives musulmanes i els béns o productes que formaven part del lot que hi havia a l'embarcació.³ Si al tercer quart del segle XIII els conflictes entre els catalans i els genovesos eren evidents, manifestant-se amb conflictes d'aquest tipus, no trigarien en exterioritzar-se les acrituds entre les dues potències marítimes occidentals del moment. Així, sabem que l'estiu de l'any 1285 dos personatges anomenats Castello i Albesa, patrons ambdós d'un lleny armat, van atacar una barca genovesa que tenia com a destinació el port de Tarragona. El botí realitzat per Castello i Albesa va arribar a la xifra d'un valor de 400 lliures en mercaderies i productes. Novament el poder reial va haver d'intervenir; Pere el Gran va ordenar al veguer i batlle de la ciutat de Tarragona que possessin els béns genovesos sota custòdia reial. La mort del monarca no va permetre la resolució del procés, al qual va fer front el seu successor Alfons. El nou monarca va convocar els corsaris catalans durant els primers mesos de l'any 1286. La resolució règia va ser la de restituir tots els béns i mals causats als genovesos amb la finalitat de no originar un conflicte major amb la potència marítima italiana.⁴

Del conjunt de conflictes esdevinguts durant els anys 1285 i 1286 es pot extreure un conjunt de dades que encaixen amb les informacions del periple d'Arnau Galvany i Pere Negre. En primer lloc, l'existència en aquestes cronologies d'un port a Tarragona que donava cobertura material a l'ancoratge de llenys de guerra. D'altra banda, tenim la presència d'habitants de la ciutat de Tarragona que eren propietaris d'aquestes embarcacions. Per altra banda, el conflicte de l'any 1285 posa de manifest com el port tarragoní acollia embarcacions genoveses. En ambdós casos les embarcacions militars apareixen amb freqüència vinculades al port de Tarragona, tant com punt d'arribada com punt de sortida. Així doncs, hem de plantejar que durant la segona part del segle XIII la badia portuària de Tarragona estaria plenament integrada a les xarxes marítimes dels genovesos i seria al mateix temps espai d'ancoratge

i base d'operacions dels tarragonins, que practicaven ràtzies contra els sarraïns, ja siguin d'Al-Àndalus com del nord d'Àfrica.

Amb la restitució de la seu metropolitana de Tarragona durant la primera meitat del segle XII, la ciutat retornava al seu rol d'església metropolitana o primada a la Península Ibèrica, però també s'integrava a la complexa i densa xarxa de rutes de pelegrinatge d'Europa i el Mediterrani. Com succeïa amb el seu rol de base militar i portuària, el paper de Tarragona vers el culte als sants i la seva inserció a les xarxes de pelegrinatges era rellevant des de l'antiguitat. Sabem que durant els segles IV-VIII d.C. el culte a Sant Fructuós va motivar l'arribada i sortida per mar de pelegrins i viatgers, potenciant les activitats vinculades amb la navegació. Com succeeix amb el fenomen urbà, amb la conquesta omeia i la posterior consolidació d'una frontera entre Al-Àndalus i el comtat de Barcelona (segles VIII-XI d.C.), el rol de nus articulador de Tarragona vers les rutes de pelegrinatge es trenca. Però amb la restauració de la seu metropolitana arquebisbal de Tarragona, aquesta realitat històrica es transforma radicalment.

Encara que no tenim testimonis explícits de la presència de Sant Oleguer (bisbe de Barcelona i posteriorment arquebisbe tarragoní) a una Tarragona recentment assimilada pel comtat de Barcelona, sabem que aquest va realitzar un viatge a Terra Santa entre els anys 1118 i 1119. Aquest viatge ens serveix per a subratllar com els viatges vinculats al pelegrinatge no tan sols tenien un **raïm** religiós, també era una forma d'entrar en contacte amb altres realitats polítiques, econòmiques i ideològiques. No resulta anecdòtic que la conquesta de la ciutat i Camp de Tarragona estigués vinculada al concepte de "croada" similar a les que es desenvoluparien a Terra Santa i Jerusalem. La via marítima, com succeïa amb el comerç o la guerra, era l'escollida per la majoria dels viatgers dels segles XII-XV per a realitzar el pelegrinatge als llocs sants.

No sabem, però, les condicions en què féu el viatge. Es conserven alguns relats de pelegrinatge a Terra Santa escrits en català. Un, de Guillem de Tremp, que seria el més antic conservat, correspon a un viatge fet el 1323, mentre que el de Guillem Oliver fou portat a terme l'any 1464; n'hi ha alguns altres de posteriors.⁵ Guillem de Tremp, de Cervera, féu el seu viatge acompanyat per Oromir Sartre, de Tàrrrega, i Jaume Riquer, mercader de Cervera, i per dotze frares predicadors. Es dirigí a Alexandria, després a El Caire i d'aquí a Terra Santa, el 1323, un any després de l'ambaixada enviada pel rei Jaume II al sultà de Babilònia; en aquesta ambaixada el monarca li havia demanat que frares predicadors dels seus dominis fossin els encarregats de guardar i administrar el Sant Sepulcre, cosa que li fou concedida; així doncs, Guillem de Tremp acompanyava aquests frares a la seva destinació, segurament perquè devia conèixer l'àrab, ja que havia estat captiu del sultà setze anys i vuit mesos, com precisa ell mateix en el seu relat.

Sabem de la presència d'una embarcació tarragonina que va emprendre el viatge cap a Alexandria. Aquest fet mostra que no es vivia una atmosfera de bel·licositat permanent entre el món cristià i el musulmà, i que més enllà dels conflictes, ràtzies o accions pirates, hi havia moltes ocasions en què els vaixells cristians ancoraven en ports sarraïns. Ens interessa que una embarcació indeterminada de Tarragona fes un viatge d'aquestes característiques. La nau era propietat d'un tal Guillem Grau. El relat del que disposem no descriu les escales, però ens informa dels privilegis dels què gaudia: un salconduit del mateix sultà que protegia tant al viatger Guillem de Tremp com als frares que li acompanyaven. El destí final del viatge era el Sant Sepulcre de Jerusalem.⁶ Una vegada a Alexandria (el seu port era el més important de tot l'Egipte), els viatgers van anar a El Caire, on es van presentar davant el sultà i altres membres de les elits. D'El Caire van emprendre la marxa cap a Jerusalem, trigant disset jornades en arribar-hi. El viatge en aquest darrer tram es va fer per terra i a peu –descalços–.

Benjamí de Tudela (1130-1173) és una notable excepció, que va realitzar el seu viatge per terra malgrat que gran part del viatge la va realitzar per mar. Els jueus tenien el precepte religiós de no treballar els dissabtes, la qual cosa dificultava la navegació tenint en compte la lògica: les embarcacions en alta mar no poden aturar-se. Sabem que Benjamí va recórrer el riu Ebre des de Saragossa fins a Tortosa utilitzant mitjans de transport fluvial. De Tortosa a Tarragona va trigar en arribar dues jornades, i una vegada allí va continuar dues jornades més fins a Barcelona. La narració de Benjamí de Tudela presta una atenció especial a les construccions del passat (romanes) que romanien en peu a la ciutat, i encara que no faci referència explícita al port tarragoní, sí ens serveix com a exemple de la presència de viatgers pelegrins al seu pas per la ciutat.

L'any 1315 tenim notícies de la intervenció de l'arquebisbe de Tarragona en la creació de la Confraria de l'Almoïna. El principal senyor feudal de la ciutat, l'arquebisbe, tenia l'objectiu amb aquesta confraria d'aglutinar tots els recursos econòmics possibles per a l'enfortiment de la flota armada de Tarragona. No obstant això, el sistema de finançament mitjançant aquesta forma de recaptació monetària no va ser del tot resolutiu: sabem que l'any 1398 es desestimava continuar amb la recaptació d'aquesta almoïna pels escassos resultats que havia donat. En el marge de vuitanta-tres anys amb prou feines havien aconseguit armar una galera.⁷ Malgrat les dificultats que exposen els resultats conseqüents a la creació de la Confraria de l'Almoïna, resulta significatiu l'interès per part de la figura arquebisbal de mantenir una flota armada al port de Tarragona durant quasi tot el segle XIV. Per altra banda, l'existència d'aquesta galera no exclou la presència d'altres, raó per la qual s'hauria de poder parlar d'embarcacions de guerra ancorades a la badia portuària tarraconense que vigilarien i defensarien el litoral del sud de

Catalunya en aquestes cronologies.

La recaptació d'almoines amb la finalitat de mantenir una flota armada a Tarragona es va mantenir puntualment al segle XV. Un cas especialment rellevant –per la intervenció papal– va tenir lloc l'any 1408. Al març d'aquest any el conseller i camarlenc reial Guerau Alemany de Cervelló i el cambrer Alfons Rois de Corelle van tenir audiència amb el papa Benet XIII amb la finalitat de recaptar recursos econòmics per al finançament de la flota armada tarragonina. L'1 de novembre de l'any 1408 es va concedir l'autorització perquè la meitat de les almoines recollides a Tarragona fossin destinades a l'alliberament de captius de la vila de Barenys. Però més enllà d'aquest gest no va haver-hi cap tipus d'interès per part del papa i la cúria per al finançament d'una flota armada a Tarragona. Possiblement els problemes derivats del Cisma d'Occident van frustrar l'operació.⁸ Aquesta és la darrera notícia de la que disposem per a poder parlar de la presència o l'interès per a mantenir una flota armada a la badia portuària tarragonina.

Els inicis de l'edat moderna (segle XVI) a Tarragona estan marcats per la crisi econòmica generalitzada que va començar el segle anterior i diversos conflictes relacionats amb les reformes i millores de les instal·lacions portuàries. Les conseqüències de diverses guerres al llarg del segle XV, així com la davallada del tràfic mercantil, van impulsar la creació de mesures proteccionistes l'any 1481 amb el Redreç de la Mercaderia. L'objectiu del Redreç no va ser altre que recuperar rutes, impulsar els usos dels diferents ports de la Corona i augmentar el tràfic marítim. Però a finals del segle XV es va consolidar el poder genovès a les aigües del Mediterrani. La gran potència marítima de Gènova, principal competència de la Corona d'Aragó, va assumir el rol de protagonista mercantil inqüestionable. No obstant això, la xarxa portuària de la Corona d'Aragó va continuar sent un dels principals agents al Mediterrani. El conjunt d'aliances que es van establir entre l'emperador Carles i la potència marítima de Gènova culmina el procés.

Al poder genovès hem d'incloure la presència de nous actors i nous espais marítims a partir de finals del segle XV que van deixar els ports de Catalunya en una posició secundària. L'oceà Atlàntic es converteix en un nou eix comercial i mercantil on aparegueren navegants bascos, portuguesos, normands, holandesos, anglesos i bretons. Ja amb anterioritat, però de forma decisiva durant el darrer terç del segle XV, aquest espai atlàntic va emmarcar el sorgiment d'una nova forma de comerciar per mar. És l'època en què va guanyar pes el tràfic mercantil atlàntic, amb el comerç dels teixits de Flandes o les sedes, cotó, vins, espècies i altres productes.⁹ Tanmateix, com a conseqüència del “descobriment” del continent americà, es desvia tot el potencial econòmic a les privilegiades ciutats i ports de Sevilla i Cadis.¹⁰ Aquestes dues poblacions assimilaren el rol monopolitzador de ports d'entrada (i sortida) de les embarcacions que tenien com a destinació les noves

terres. Malgrat la relativa recuperació demogràfica i econòmica de la primera meitat del segle XVI, el paper hegemònic marítim de la Corona d'Aragó, i per derivació de la xarxa portuària de la Catalunya Nova, va patir un retrocés del què no es recuperaria. Un exemple significatiu d'aquest procés de davallada el trobem en la construcció de la nova escullera tarragonina, amb unes obres que es van anar allargant en el temps i que mai van ser acabades.

La historiografia tradicional ha plantejat com, amb la unió amb Castella, es produeix una forta davallada econòmica a Catalunya com a conseqüència del planejament conjunt de polítiques i mesures vinculades amb el comerç i el transport marítim. Així, de forma progressiva a finals de l'edat mitjana però ja de forma explícita durant el segle XVI, Catalunya va abandonar el mercat sicilià centrat en l'exportació de blat i s'aturaren les conquestes de nous espais comercials al Mediterrani. En aquest context històric, l'hegemonia mercantil genovesa i l'hegemonia militar turca van limitar les actuacions per mar de la Corona d'Aragó. L'any 1570, la introducció de la ruta de l'argent americà, que va afavorir els ports de Barcelona i Gènova en detriment del golf de Biscaia i Anvers, va significar un lleu enfortiment de les activitats marítimes catalanes.

La construcció naval, el comerç i el tràfic marítim, així com l'existència d'una potent xarxa portuària al litoral català i la Corona d'Aragó, malgrat les dificultats de finals de l'edat mitjana i principis de la moderna, es van mantenir. El comerç del ferro, el cuir o la draperia van continuar essent part d'un comerç marítim ininterromput.¹¹ No obstant això, com mostra la documentació textual, els ports de les xarxes portuàries secundàries, com va ser el cas de Tarragona, van patir una forta davallada. Les pestes de l'any 1598 i les seves conseqüències, la davallada industrial i comercial fruit de l'arribada dels nous agents mediterranis com els genovesos o la cada vegada major rellevància de l'eix atlàntic, així com la presència a les nostres costes de la pirateria durant el darrer quart del segle XVI o el perill turc, van condicionar de forma decisiva les dinàmiques de la xarxa portuària de la Catalunya Nova i la seva capital Tarragona.

Si durant els segles XI-XII s'havia detectat al litoral del sud de Catalunya un procés de fortificació dels nuclis poblacionals costaners, com és el cas de Calafell, Tamarit o la mateixa Tarragona, durant el segle XVI el perill turc i pirata impulsa un procés similar. És en aquest moment quan s'inicia un procés de fortificació de tot el litoral a tota la Corona d'Aragó que identifiquem a les costes tarragonines. El principal focus de pirates i corsaris era provinent del nord d'Àfrica,¹² però les bases d'operacions estaven escampades per tot el Mediterrani: des de l'Alger, Liorna, l'illa de Malta, etc.¹³

El Camp de Tarragona i el sud de Catalunya van continuar produint productes agrícoles com són el blat, l'arròs, el vi, els fruits secs, com les ametlles, i l'oli durant el període de transició de l'edat mitjana a l'edat mo-

derna. Aquests productes van seguir sortint en embarcacions des del port de Tarragona malgrat el context de depressió econòmica. Com va succeir en períodes històrics precedents, com és la fallida de l'estat romà a finals del segle V d.C., la ciutat de Tarragona va viure un procés d'estancament i inclús de recessió econòmica i demogràfica, però el port va continuar funcionant, constituint-se com uns dels elements dinamitzadors i autèntic motor de l'entitat urbana. Els nous models pre-capitalistes¹⁴ d'exportació dels productes del Camp de Tarragona, inscrits ja en la modernitat (segles XVI-XVII), van recolzar-se en la xarxa portuària pre-existent des d'època baix medieval. En aquest context, Tarragona i el seu port van continuar essent el centre neuràlgic del sud del litoral català.

12. Tarragona com a centre redistribuïdor i la seva projecció cap al Mediterrani: el comerç marítim

El segle XII va ser a Tarragona una centúria extraordinàriament complexa. El procés de reactivació de la vida urbana, de restitució de la seu metropolitana i de reorganització del territori va ser extraordinàriament complex. Serà a partir del segle XIII quan es consolidi la nova realitat política-històrica i econòmica. El "silenci" de la ciutat de Tarragona que va durar quasi quatre segles es trenca al segle XII donant pas a un nou capítol de la seva història. Així, Tarragona es convertia novament en l'eix de la centralitat econòmica de la regió, important i exportant productes i mercaderies del Camp de Tarragona i de tota la regió a través no tan sols del seu port i mercats, sinó també d'esdeveniments com les fires. Com ja va apuntar M. Bonet, la vinculació al comerç supra-regional i el predomini de l'activitat econòmica tarragonina a la regió, seran els factors decisius de la seva capitalitat. La capitalitat religiosa de Tarragona és inqüestionable, però a principis del segle XIII era fonamental la consolidació de les activitats comercials per a poder donar cobertura al desenvolupament urbà de la ciutat. Així, per exemple, sabem que la fira de mercaders i comerciants se celebrava a la primavera, el tercer diumenge després de la Pasqua de Resurrecció, corresponent als mesos d'abril o maig amb petites variacions. Gràcies als privilegis emesos pel monarca Pere el Cerimoniós, especialment l'any 1371, es beneficiava a Tarragona amb una segona fira just abans del Nadal. Aquesta segona fira tarragonina, amb els mateixos privilegis que la tradicional, venia a cobrir un espai de trobada entre els comerciants i la gent, consolidant un espai d'intercanvis mercantils que no deixava d'ésser un dels motors econòmics de la ciutat i del Camp de Tarragona.¹ Aquest progressiu augment no tan sols de la demanda i la producció, sinó també dels esdeveniments del tipus mercat o fira, només es podien nodrir d'un tipus d'activitat concret: la portuària i marítima. Així doncs, el port de Tarragona i totes les activitats que es desenvolupaven allí, formaven part intrínsecament de totes les dinàmiques econòmiques de la ciutat.²

De totes les activitats relacionades amb el port medieval de Tarragona, la comercial i/o mercantil és, sense cap dubte, la més rellevant. El volum de documentació textual medieval va augmentant a mesura que ens apropem al segle XV, època en la qual es pot traçar un quadre bastant complet de Tarragona en relació a altres poblacions com Torredembarra, Tamarit, Cambrils

i sobretot els seus conflictes amb la població costanera de Salou. Tarragona, a diferència de Tortosa, no es recolzava en una xarxa logística de ports. La independència d'enclavaments com Salou, Cambrils o Torredembarra queda patent en els diferents conflictes documentats. Tarragona va tenir un paper secundari com a enclavament portuari a la Corona d'Aragó, però en determinats moments va jugar un paper rellevant, sobretot en els primers temps d'expansió en detriment d'Al-Àndalus. El port medieval tarragoní no solament s'integrava en una xarxa, com a entitat individual donava suport material al transport –càrrega i descàrrega– de mercaderies del Camp de Tarragona. El territori de Tarragona necessitava una sortida al mar, i aquesta sortida (històrica i natural) era Tarragona. La ciutat ja havia jugat aquest rol a l'antiguitat pre-romana i romà-visigoda. Com veurem en pàgines successives, el creixement i desenvolupament material i institucional de la ciutat de Tarragona durant l'edat mitjana es deu en gran manera a les activitats comercials que tenien lloc.

Una de les primeres referències explícites al tràfic de mercaderies al port de Tarragona es documenta l'any 1232, quan l'arquebisbe Aspàreg de la Barca atorga un privilegi segons el qual es commuta el pagament del dret de lleuda als mercaders que carreguin cereals a les seves naus. Es tracta d'un text fonamental per a entendre la rellevància que hi tenia en aquests primers temps després de la restitució urbana la figura senyorial de l'arquebisbe, encarregada no només de gestionar el cereal (un producte bàsic a la dieta), sinó també de l'establiment de taxes (o no) portuàries.³

Des de principis del segle XIII es va establir i desenvolupar tot un conjunt de mesures que afavorissin l'exportació o importació de productes de primera necessitat, però també d'altres. El creixement econòmic de la Corona estava lligat de forma intrínseca a les activitats mercantils portuàries. L'emissió i dotació de privilegis va ser la tònica general de la què es va beneficiar el port de Tarragona en un moment d'expansió pel Mediterrani occidental, coincidint amb la conquesta de València i les Illes Balears.

El moment en què comença a fixar-se la tendència de privilegiar el port tarragoní per damunt d'altres del sud català va ser durant el regnat de Jaume II. El monarca va emetre privilegis mercantils eximint el pagament d'impostos relacionats amb el trànsit, càrrega i descàrrega, de mercaderies. Durant els anys 1303, 1322 i 1323 es va enfranquir de la lleuda als mercaders i vaixells tarragonins a tots els territoris de la Corona d'Aragó. També s'enfranquí el passatge, el mesuratge, el peatge i el ribatge i altres imposicions econòmiques vinculades amb el tràfic i transport mercantil lligat a la mar. El mateix any 1323 el rei Jaume II va acabar de perfilar les mesures de privilegi als mercaders tarragonins amb l'excepció del pagament de la lleuda, el passatge i l'ancoratge, el mesuratge en el primer moment de la conquesta de Sardenya o Còrsega.⁴ El mateix any es beneficiava als navegants tarragonins

amb la franquícia de la duana de València; aquest fet resultava rellevant, ja que es potenciaven les relacions comercials entre ambdues ciutats costaneres. En aquestes cronologies la Universitat de Tarragona era la institució responsable de demanar condicions que beneficiessin el desenvolupament mercantil de la ciutat i el seu port. El privilegi de la lleuda, el peatge i demés taxes havia costat cinquanta mil sous, la meitat dels quals havien estat pagats el mateix any 1323.

Ja durant el regnat de Pere el Cerimoniós, l'any 1339, es va dotar a la ciutat de Tarragona del privilegi de poder adquirir productes prohibits com eren la fusta, el ferro i la pega. Aquest privilegi resultava fonamental per a la consolidació de Tarragona com a centre neuràlgic capital a la xarxa portuària de la Catalunya Nova, inequívocament lligat a la vocació de la ciutat de consolidar-se com la població més rellevant de la regió.⁵ L'any 1260 el port de Tarragona ja era el més rellevant de la Catalunya Nova i un dels més actius de la Corona d'Aragó. Sabem que les destinacions de les embarcacions tarragonines van ser Àfrica o Barbaria (amb vuit vaixells documentats), València (amb cinc), Mallorca i Ceuta (amb dues) i altres espais com Sicília, Montpeller, les terres andalusines, Gènova, La Bisbal, Elx i Múrcia (totes elles amb una embarcació). Els registres mostren una difusió per tot el Mediterrani occidental de les naus i del comerç marítim tarragonins.⁶

L'any 1287, a les destinacions italianes de Sicília i Gènova s'integrà el port de Sevilla. Aquest fet és remarcable, ja que mostra de forma explícita com a mesura que es produïa l'avanç cristià per la Península Ibèrica i/o s'establien aliances polítiques, el comerç i el desenvolupament de les xarxes marítimes de Tarragona s'anava estenent. Aquest desenvolupament comercial estava, evidentment, lligat al cada vegada més rellevant paper que estava jugant el port tarragoní a la Corona d'Aragó.⁷

El transport marítim de mercaderies es finançava mitjançant la figura del dipositari. Els dipositaris eren els inversors o comanadors que habitaven a la ciutat de Tarragona o en alguna de les viles del Camp, predominant les de Vilarrodona, Montblanc i Valls. Aquests inversors eren mercaders o propietaris de vaixells. També existien estrangers que feien de dipositaris dels productes i embarcacions al port tarragoní; la qual cosa mostra el creixent interès comercial que va assolir la ciutat. Destaquem la procedència tortosina, mallorquina i lleidatana d'alguns d'aquests dipositaris; però també hi van haver de Montpeller (França) o Lucca (Itàlia).⁸

L'any 1257 tenim documentat un conjunt de salconduits emesos pel monarca Jaume I. Els beneficiaris van ser dos comerciants tarragonins, Berenguer de Bolet i Radalot. Els salconduits permeteren a aquests personatges transportar –tant per terra com per mar– les serves mercaderies. El mateix any el monarca va prohibir l'exportació de cereals excepte per a una trentena de comerciants de la Corona d'Aragó. Tres d'aquests comerciants,

Bernat Agon, Bernat de Rocha i Pere Mercader, van formar part del grup d'aquests trenta mercaders privilegiats. Sabem que Bernat Agon va portar fins a cent càrregues de blat fins a Tortosa, centre neuràlgic del comerç de cereals al Baix Ebre. Segons els càlculs realitzats per especialistes, s'ha arribat a establir que a mitjans del segle XIII, el pes de Tarragona era especialment rellevant en el conjunt de la Corona d'Aragó. La xifra és indicativa, un 10% de tot el negoci blader als territoris de la Corona tenia com a centre de càrrega i descàrrega el port tarragoní.⁹

Durant el tercer quart del segle XIII la documentació textual sobre els productes que s'embarcaven al port tarragoní augmenta quantitativa i qualitativament. Gràcies a aquest fet sabem que l'activitat agrària del Camp de Tarragona s'orientava cap al port amb la finalitat de donar-li sortida per mar en direcció a altres destinacions. Els principals productes que apareixen en els textos són l'oli –denominat vell o bo segons la seva classe–; les faves, les nous, l'ordi, l'arròs i el vi. La xarxa de poblats, pobles i viles del Camp de Tarragona generava una gran riquesa agropecuària. Ben comunicats amb la ciutat, els productes arribaven a Tarragona i des de l'acròpolis urbana eren enfilats cap a la badia portuària per un camí fossilitzat a l'actual carrer Unió. Una vegada al port aquests productes agrícoles eren adequats per al transport i carregats dins els vaixells que ancoraven a la mar en direcció a la seva destinació. Sabem que l'any 1260 un esclau negre va ser emportat cap a Mallorca i que teixits realitzats a Tarragona van ser exportats a diverses poblacions del Mediterrani occidental.¹⁰

El mercat de Tarragona no només es nodria dels productes del Camp de Tarragona i la regió; també es nodria d'altres espais i poblacions del Mediterrani occidental gràcies al tràfic marítim. El port de Tarragona, així doncs, esdevé un espai de sortida i arribada constant d'embarcacions. Alguns, però, procedien de llocs més allunyats, i així el mercat urbà es nodrí de mercaderies com les espècies, teixits de diverses regions o altres, com per exemple l'esclau negre que va marxar cap a Mallorca el 1260. Arribaven a Tarragona per a bastir el mercat regional i s'integraven al flux comercial marítim.¹¹ Les comandes mercantils de teixits fetes per tarragonins documentades cap al 1260 també van anar cap a destinacions variades de la Mediterrània occidental.¹²

Un conjunt de teles valorades en cinquanta lliures va ser destinat a Sicília. Un altre lot de teixits quantificats en quaranta-set lliures va ser embarcat en direcció cap a Múrcia. Sabem que aquest tipus de mercaderies anaven secundades per altres de més valuoses com quatre draps de Valls o robes de canem que anaven acompanyades amb vint-i-cinc gerres d'oli, un esclau musulmà i negre, entre d'altres; tots ells invertits per la vídua de G. Vernet, un comerciant tarragoní.¹³ L'any 1381 els registres de llicències de treta de coses vedades mostren una dinàmica extraordinàriament activa entre els ports de Tarragona i el de València. Sabem que es van emetre fins

a setze llicències per a comerciants del port de Grau de València a Tarragona. Per altra banda, de les setze llicències dotze foren concedides a patrons d'embarcacions tarragonines.¹⁴ L'any 1393 les llicències de treta de coses vedades mostren un bon nombre de sortides i arribades entre els ports de Grau, de València i de Tarragona. Les sortides són dinou en aquestes dates, una xifra molt semblant a les que trobem en anys posteriors, com les divuit documentades l'any 1404, sempre amb origen a Tarragona i destí a Grau.¹⁵ Les embarcacions que es feien servir en el tràfic entre Tarragona i València eren majoritàriament originàries de Barcelona. En la ruta entre Barcelona i València, així doncs, caracteritzada per la navegació de cabotatge, Tarragona va jugar un rol articulador fonamental.¹⁶

A principis del segle XV, el port de Tarragona acull un conjunt de materials arquitectònics de primer ordre. Es tractava d'un lot de columnes i capitells que tenien com a destinació el palau de Martí l'Humà al monestir de Poblet. Els materials arquitectònics van arribar embalats al port de Tarragona procedents de Barcelona i després traslladats per terra fins a Montblanc i Poblet.¹⁷ La ruta interior, Camp de Tarragona, Conca de Barberà i Lleida era fonamental per a la captació de recursos cerealístics, especialment pel blat. La connexió d'aquest eix mitjançant les vies i camins interiors amb la costa es va centrar a Tarragona fins al segle XV.¹⁸

Els textos que s'han conservat de les comandes mercantils, un registre sobre les inversions realitzades en els diferents viatges, citen de forma constant la destinació dels productes i mercaderies carregats a les embarcacions del port tarragoní. Així, des de principis del segle XIII fins a la fi de l'edat mitjana a finals del XV, sabem que l'àmbit de maniobra de les embarcacions tarragonines es va centrar en les dues conques del Mediterrani occidental. La navegació per cabotatge es realitzava resseguint la costa fins arribar a la destinació. Així tenim documentades embarcacions al nord d'Àfrica (també anomenada Barbaria als textos originals),¹⁹ a ciutats com Tunis i Ceuta.²⁰ El comerç amb el sud de la Península Ibèrica era habitual, especialment amb el progressiu avanç cristià cap al sud, a llocs com Algesires, Sevilla i el litoral murcià o valencià. Les Illes Balears, Aigüesmortes i evidentment Barcelona, van ser destinacions comunes de les embarcacions tarragonines. No podem oblidar importants ciutats italianes com Gènova o Lucca, o l'àmbit francès de forma més reduïda.²¹

Coneixem bé un viatge realitzat l'any 1260 gràcies a una comanda mercantil realitzada pel tarragoní Boronat Grat. Aquest comerciant va viatjar a València, Dènia, Alacant i Cartagena. Com veiem, es tracta d'un viatge realitzat amb navegació de cabotatge, resseguint el perfil costaner en direcció sud.²² Les llicències de treta de coses vedades de Barcelona ens facilita bastant informació per a conèixer el volum i les característiques del tràfic marítim a Tarragona entre els anys 1400 i 1410. Sabem que van arribar a Tar-

ragona fins a 174 naus procedents de Barcelona; mentre que van sortir 127 del port de Tarragona cap a Barcelona. Entre els anys 1400 i 1449 un rodó tarragoní va visitar Sicília.²³ Entre els anys 1298 i 1349 tenim documentats dos vaixells llargs i un rodó a l'illa de Sicília procedents de Tarragona.²⁴

Tant Tarragona com Salou són esmentades pel *Liber de existencia riviariarum*.²⁵ Les activitats comercials es desenvoluparen a Tarragona en àmbits o espais específics com són el mercat, la fira i, evidentment, el port. El caràcter comercial del port era compaginat amb activitats com la pesca. Resulta significatiu que l'actual barri de pescadors de Tarragona estigui situat quasi al mateix lloc on abans estava el port romà i el medieval. Si bé coneixem des de finals del segle XIII l'existència del mercat, amb la seva xarxa de botigues, els estudis de M. Bonet han posat de relleu que la integració i/o interdependència regional de Tarragona vers al territori es realitzava principalment a la fira, però de forma especialment continuada al port. Dit d'una altra forma, el port de Tarragona, per la seva natura funcional d'espai de càrrega i descàrrega, però també de concentració de béns i mercaderies, productes de tot tipus, és el context material on es documenten més activitats comercials a Tarragona.²⁶

El comerç es va desenvolupar en àmbits com el mercat, la fira o a través del port. Les necessitats quotidianes dels ciutadans es cobrien a través del mercat documentat des de finals del segle XIII i les botigues, mentre que la integració o dependència regional a la centralitat mercantil de la ciutat es produí en la fira o de manera més continuada en l'activitat portuària. Tarragona es nodria de les mercaderies del Camp i n'era un destacat centre de distribució, però no l'únic.

El port de Tarragona actuava com a centre de distribució de tot tipus de productes i mercaderies arribats de tot el Mediterrani occidental. No obstant això, ens interessa centrar-nos en el rol del port tarragoní com a espai receptor dels productes originaris del Camp de Tarragona i la regió. La documentació textual és suficientment abundant als segles XIII-XV com per a establir un quadre bastant precís i ric. Així, sabem que era constant l'arribada al port i posterior càrrega als vaixells d'oli i vi, cereals –especialment el blat, pa, arròs, ametlles, faves, nous. Productes més elaborats, manufacturats, com són les armes, les rodes de molí, els teixits també eren freqüents. En ocasions es documenten espècies com el safrà. Les destinacions de l'oli del Camp de Tarragona són ben conegudes gràcies als llibres de registres. L'oli sortia del port de Tarragona vers Barcelona, Mallorca, Algesires, Ceuta, el nord d'Àfrica i la potència marítima de Gènova. Des de mitjans del segle XIII fins a principis del XV aquest comerç de l'oli va ser constant.²⁷

La producció i el mercat de l'oli van ser uns dels principals motors econòmics del Camp de Tarragona. Gràcies als estudis realitzats per M. Bonet podem caracteritzar l'impacte d'aquest bàsic i valuós producte mediterrani

al port tarragoní. Sabem que un personatge anomenat G. Ros va comprar a Pere de Sanmartí, de la població de Riudoms, un conjunt de vint quarteres d'oli l'any 1260. En aquestes mateixes cronologies tenim documentat el carregament d'oli al port de Tarragona amb destinació a la Barbaria o Àfrica.²⁸ Així doncs, és possible establir una relació entre els moviments de compra-vendes d'oliveres o quarteres de vi en l'àmbit urbà i rural de l'entorn del Camp de Tarragona amb l'augment de carregaments marítims d'aquest producte ja des de mitjans del segle XIII.²⁹ Embarcaven diverses aportacions d'oli, o d'oli vell amb d'altres productes com cereals, sovint ordi, arròs, mel i nous. Algunes manufactures i comandes en diners completaven els béns que s'enduien per a intercanviar.

Una comanda datada l'any 1287 ens especifica que quaranta gerres d'oli van ser enviades fins a Gènova pel preu de quaranta lliures i set sous. Ja al segle XIV la destinació de la producció oleícola tarragonina es va centrar a la ciutat de Barcelona. En el moment de creixement urbà i demogràfic de la capital comtal al segle XIV, la població requeria d'oli com a producte bàsic de dieta; és precisament en aquest context quan l'oli tarragoní parteix de forma freqüent i continuada cap a Barcelona.

Al segle XIV els productes i les mercaderies procedents del Camp de Tarragona i concentrades al port tarragoní són ben coneguts gràcies als llibres de registres de coses vedades, les comandes i altres relacions textuais, totes elles de caràcter econòmic. La vida quotidiana de l'espai rural i urbà apareix reflectida en la relació o llistat de productes agrícoles produïts a l'entorn de Tarragona. Així, al marge de l'oli que es produïa al Camp i que es transportava fins a Mallorca, sabem del carregament de mel, vi, llegums i avellanes.³⁰ Un document datat l'any 1369 ens proporciona interessants dades sobre el comerç marítim de Tarragona vers Mallorca. Un comerciant tarragoní anomenat Arnau Torredemer va transportar a Palma de Mallorca teles, dotze gerres de mel i clofolls. L'embarcació era propietat de Francesc Forn, tractant-se d'una nau del tipus lleny. Ja al segle XV es manté la presència d'aquests productes en els viatges comercials de Tarragona cap a Mallorca, però augmenta la presència de nous, ametlles, faves, les figues seques del Priorat, pells de cabra adobades originàries de Reus, el plom i els metalls procedents de les mines de Falset, avellanes i moltons acolorats a més de lleties i cigrons.³¹

Des de la segona meitat del segle XIII tenim documentada la presència d'arròs a les comandes tarragonines. Inicialment l'arròs era un producte valuós, procedent segurament de l'entorn pròxim de Tarragona amb aiguamolls, como són els casos de la Pineda, Tamarit i Torredembarra. Sabem que fins i tot es va tantejar la possibilitat de conrear arròs a les voreres del riu Francolí a la mateixa Tarragona. El segle XIII, no obstant això, va ser el moment de desplegament mercantil d'aquest producte. Així, sabem que els

mercaders P. Isarno, Berenguer Oliver i G. de Castlà, venien l'arròs a membres de la comunitat jueva de Tarragona, com és el cas d'Abraham Cabric. En diverses comandes registrades entre els anys 1287 i 1288 sabem de l'exportació cap a Sevilla d'arròs tarragoní. En dues naus propietats de Jaume Baró amb destinació a Sevilla no només es transportava arròs, en una nous i en una altra cotó i safrà. En aquesta segona nau les mercaderies van arribar a la xifra de dues-centes lliures. En aquest mateix període una embarcació va transportar arròs i llana a Gènova i l'illa de Sicília.³²

Els principals comerciants o mercaders de la ciutat de Tarragona van aconseguir arribar a ser un autèntic patriciat urbà. Aquesta burgesia va ser, juntament amb les mesures preses pels reis amb l'emissió de privilegis i les actuacions per part de l'arquebisbe, el principal grup social vinculat amb el port de Tarragona i les seves activitats. Els negocis vinculats amb les rendes senyoriales hi van jugar des del principi un paper fonamental en el motor econòmic de la ciutat, ja que va ser a Tarragona on es concentraven el control i el domini del Camp de Tarragona gràcies als seus senyors i/o mediadors, que hi residien allí. Aquest aprofitament per part de les elits urbanes de la ciutat del territori i l'espai rural facilitava les inversions i/o mesures per a potenciar les activitats mercantils de caràcter marítim, i en definitiva tot allò vinculat amb el port i la navegació. El rei i el seu representat a la ciutat, així com la figura arquebisbal i l'estament eclesiàstic, van afavorir a aquesta burgesia comercial tarragonina que apareix en les fonts textuals dels segles XIII-XV com activa i dinàmica.³³

El tràfic marítim va ocasionar més d'un conflicte entre les distintes poblacions i agents vinculats amb el comerç. L'any 1375 tenim documentat un d'aquests conflictes que exemplifica aquesta –no sempre ben resolta– tensió latent.³⁴ Al febrer d'aquest any, el Consell Municipal de Tarragona va comprar dues mil quarteres de blat per a fer front a l'hivern i la primavera. La compra es va realitzar a un mercader de Barcelona. No obstant això, aquesta quantitat de cereal no va satisfer les necessitats de la ciutat tarragonina, i les autoritats de la ciutat van apropiar-se del blat que estava dipositat al port de Barenys (Salou). La destinació d'aquest blat era la ciutat de Barcelona, que va acusar a les autoritats tarragonines de posar en perill i en extrema necessitat la població de la capital comtal. Un parell de mesos més tard, el Consell Municipal de Tarragona va pagar les despeses de dues embarcacions del tipus llaüt per a que interceptessin els vaixells carregats de cereals que travessessin les seves costes. A l'estiu de l'any 1375 encara es documenten conflictes vinculats amb la problemàtica de la carestia de blat i altres cereals, però paulatinament va anant reduint-se el problema.

Aquesta pràctica d'embargar o confiscar les embarcacions amb els seus béns mai va ser un fet habitual, però tampoc una raresa. Sabem que es van produir puntualment conflictes d'aquest tipus coincidint, com no podia ser

d'altra forma, amb els moments de carestia i fams.³⁵ Així, l'any 1439 els vaixells tarragonins van interceptar una nau que anava cap a Menorca carregada de cereals. Es va posar l'excusa que la ciutat havia d'acollir una celebració de Corts i necessitava el lot de cereals per a portar-la a terme. Es va dur a terme una negociació en la què van intervenir representants del Consell Municipal tarragoní i un síndic menorquí. El jutge encarregat d'arbitrar el conflicte va dictaminar que de la primera retenció realitzada de cinc-centes quarteres de blat, la ciutat de Tarragona només en podia conservar dues-centes.³⁶

Els esdeveniments dels anys 1375 i 1439 posen de manifest que, al marge de la lluita amb els sarraïns, amb estrangers com els genovesos i altres accions pirates, les aigües de la Corona d'Aragó –dins del seu propi territori– no eren precisament senzilles i sempre pacífiques. Els conflictes, la coacció, la coerció i la violència van ser instruments que es van utilitzar per a aconseguir els objectius i suplir els interessos de cadascun dels agents implicats. En el cas de Tarragona, sabem que tant el Consell Municipal com la burgesia comercial van recolzar-se en ocasions en mesures que no podríem caracteritzar de legals o pacífiques. El port de Tarragona, així doncs, de vegades es convertia en centre neuràlgic d'accions que podríem qualificar d'il·legals i quasi pirates. Les seves naus i els seus mariners, patrons de vaixell i les institucions que controlaven l'arribada i sortida d'embarcacions, van donar cobertura a aquestes ràtzies marítimes dins del territori de la Corona, afectant la jurisdicció i el desenvolupament econòmic o social d'altres poblacions com són les de Barcelona i Salou, per citar exemples significatius.

Entre els anys 1375 i 1376 sabem que es va viure una gran fam, amb carestia de blat i altres cereals a Tortosa. La ciutat de Tarragona va aprofitar per a vendre aquest producte als tortosins. L'any 1426 el monarca va autoritzar la importació de fins a sis mil *scarells* de cereals originaris de les illes de Sardenya i Sicília. L'autorització règia només permetia la descàrrega d'aquests productes al port de Tarragona. Sabem que una embarcació, propietat del tarragoní Antoni de Salelles, va descarregar aquest blat no només a Tarragona, sinó també a Salou, sense que el fet arribés a desencadenar majors conflictes. Aquestes dades posen de relleu el rol que va jugar el port de Tarragona durant els períodes en què l'abastiment de productes bàsics va ser una prioritat per part de l'entorn reial, arquebisbal o del Consell Municipal. La pròpia M. Bonet parla de la funció de centre emissor del port de Tarragona en determinats moments de crisi, remarcant que va ser així malgrat les seves “mancances estructurals”.³⁷ Com estem veient en base a la documentació textual, les suposades mancances estructurals del port de Tarragona semblen més un tòpic historiogràfic que una realitat històrica. En els casos ben documentats dels conflictes o les fams, Tarragona va tenir una posició predominant i hegemònica a tot el sud de Catalunya.³⁸

Els estudis realitzats per Sanç Capdevila són un clàssic en la historiografia del tema. Gràcies als seus treballs sabem que, en relació als contractes mercantils de l'any 1260, quinze de les embarcacions van sortir amb destinació a tota la Mediterrània occidental. Evidentment van prevaler les destinacions costaneres peninsulars, però també Gènova a partir de la ruta de Montpeller, Aigües Mortes, l'illa de Sicília, Mallorca i tot el nord d'Àfrica –la Barbaria de les fonts textuales–, en especial Tunis, Ceuta i Bona.³⁹ De l'estudi de Sanç Capdevila s'extreuen altres dades rellevants d'aquest tipus de viatges. La majoria d'aquestes embarcacions van sortir del port de Tarragona entre els mesos de febrer i març. Es tracta d'un període de l'any en què el temps, vents i corrents no són especialment propicis per a la navegació. Aquesta dada fa plantejar fins a quin punt el moviment i dinamisme marítim era rellevant a Tarragona a mitjans del segle XIII.⁴⁰

A finals del segle XIII, l'any 1293 la documentació textual revela la presència d'una embarcació propietat de la família Guanesh. Els Guanesh han de ser identificats com una important família de comerciants tarragonins d'aquest període, que van realitzar un viatge a Sicília, Xipre i Armènia amb la nau carregada de cotó.⁴¹ Des del primer moment de la sortida i conquesta comercial del Mediterrani per la Corona d'Aragó, la ciutat de Tarragona es va obrir als espais i xarxes marítimes mercantils. A partir d'aquest període serà constant la presència d'embarcacions tarragonines en les rutes comercials, però també en aquelles vinculades amb les conquestes militars.

S'ha plantejat que la ruta oriental del Mediterrani no va ser gaire explotada per les embarcacions tarragonines. Evidentment no es pot comparar ni quantitativa ni qualitativament el nombre de sortides i arribades en relació a ports orientals en el cas de Tarragona amb el de Barcelona. Un dels arguments esgrimits per aquest plantejament ha estat el fet que les relíquies de Santa Tecla van arribar gràcies a comerciants de Barcelona, provinents d'Armènia, l'any 1319.⁴²

L'any 1339 el monarca va emetre dos privilegis beneficiaris per a la ciutat de Tarragona. El primer dels privilegis, datat el 31 d'abril, afraquia de drets de duana els productes i les mercaderies que es descarregaven per mar. El segon document permetia la descàrrega lliure al port de tots els productes procedents de València. Els dos privilegis testimonien l'interès per part del monarca de potenciar el comerç marítim a Tarragona privilegiant les relacions amb València.⁴³

El 22 de juliol de l'any 1372 el rei Pere va atorgar a la ciutat de Tarragona un importantíssim privilegi. El text deixa clar que Tarragona tenia la facultat de carregar i descarregar mercaderies i productes lliures de drets, reproduint l'esquema del què ja es beneficiava el port de Barcelona. Segons el text, el monarca argumenta que d'aquest privilegi ja s'havia beneficiat la ciutat de Tarragona amb anterioritat, però que s'havia perdut en el temps.

Aquesta dada ens fa plantejar que als inicis de la conquesta i assimilació del Camp de Tarragona i el seu litoral hi devia existir algun tipus de privilegi comtal que afavorís les activitats portuàries a la ciutat de Tarragona, però que aquest es va perdre.⁴⁴

Entre els productes més demandats de caràcter no agropecuari hem de destacar els teixits i, secundàriament, els cuirs. La reactivació dels mercats i el comerç al segle XII va viure el moment de màxim apogeu al segle XIII amb l'obertura de la Corona d'Aragó cap a les xarxes marítimes del Mediterrani. En aquest context, un dels productes manufacturats més rellevants documentats a totes les ciutats de la Corona va ser el tèxtil. Sabem que a la ciutat de Tarragona es produïen aquests productes, i que aquests en ocasions eren exportats. Però va ser la importació de tèxtils a Tarragona amb diverses procedències la més majoritària. A partir de principis del segle XIV la documentació textual revela aquestes activitats. L'any 1318 els drapers Pere Claver i Pere Vives, residents a Tarragona, van vendre un conjunt de teixits estampats a Arnau Martorell i el draper Pere Margés, ambdós ciutadans també de Tarragona. Aquests darrers van vendre els productes a Climent d'Avinyó, un sastre lleidatà, per valor de tres-centes quatre lliures. Es tracta d'una transacció relativament alta si tenim en compte que es tracta de teixits en aquestes cronologies. La xifra, de tres-centes quatre lliures, és, efectivament, molt elevada per a tractar-se de teixits tarragonins; raó per la qual considerem que aquest lot de teixits era d'una extraordinària qualitat. Per altra banda, el port de Tarragona també va ser punt d'arribada i de sortida de draps de llana, teles, flassades o capes, etc.⁴⁵

La compra i venda, càrrega i descàrrega, de teixits a l'engròs és un fet ben documentat ja al segle XIII. Així, gràcies a la documentació textual, sabem que G. Ferré, originari de Tarragona, va comprar teles per un valor de vint-i-nou lliures als comerciants de l'embarcació anomenada Sant Antoni o la compra per part de Bartomeu Puig d'Alcover de quinze lliures de teles a la dècada dels seixanta d'aquesta centúria. La professora M. Bonet va qualificar aquestes activitats comercials com de "majoristes", incidint en l'enorme volum de productes i mercaderies que es gestionava al port de Tarragona.⁴⁶ Efectivament, algunes poblacions de reduïdes dimensions com El Codony o L'Alforja compraven al port de Tarragona al detall, però d'altres, com són Valls o Montblanc, en plena expansió urbana, compraven a l'engròs. Així doncs, el port de Tarragona va esdevenir centre de redistribució regional dels productes tèxtils.⁴⁷

El procés d'avanç comtal i posteriorment la consolidació de la Corona d'Aragó com a entitat política territorial a la Catalunya Nova, així com posteriorment el procés d'expansió cap a València i les Illes Balears i l'obertura a les rutes mercantils del Mediterrani, són un conjunt de processos lligats entre sí que van propiciar el desenvolupament del port tarragoní,

però també els de Salou i Tamarit. Com veurem més endavant, en el cas de Tortosa i la xarxa de ports del Delta de l'Ebre, la confluència de ports en un espai litoral reduït pot ser indicatiu de l'existència d'una xarxa portuària ben planificada. És a dir, en alguns casos com en el del Delta, els ports naturals i/o construïts es recolzaven entre sí, donant lloc a múltiples espais amb diferents funcionalitats però gestionats vers els mateixos objectius. Aquest podria ser el cas dels ports de Tarragona, Salou i Tamarit, si no fos pels constants problemes jurisdiccionals i la forta competència que van sorgir entre aquests. Els ports de Tarragona, Salou i Tamarit, com indica la professora M. Bonet, van jugar un paper d'alteritat o complementarietat que van quedar fermats davant la forta competència que es va desenvolupar entre ells.⁴⁸

El port de Salou va esdevenir un nucli geo-estratègic fonamental per al control i la vigilància de la costa, i en definitiva de la defensa de les poblacions del litoral.⁴⁹ La seva localització al sud del de Tarragona, feia que estigués més a prop del perill sarraí i la seva posició geogràfica facilitava el control de l'arribada de flotes militars o naus que podien realitzar ràtzies procedents de la Barbaria. No obstant això, de seguida van començar els conflictes jurisdiccionals entre ambdues poblacions per la qüestió de que Salou no hi tenia dret a carregar o descarregar mercaderies, però ho va fer. S'ha plantejat que les condicions com a embarcador o port de Salou eren més favorables que les de Tarragona.⁵⁰ Si les condicions naturals afavorien al de Salou, l'existència d'un potent entramat urbà com era la ciutat de Tarragona, va propiciar, efectivament, el desenvolupament del segon. Tenim exemples de la complementarietat d'ambdós ports. Així, l'any 1384, quan la reina de Sicília va visitar Tarragona, el port en el què va desembarcar va ser el de Salou, havent de sufragar els ciutadans de Tarragona les despeses del transport terrestre de la comitiva règia.

L'any 1323 un comerciant de Barcelona va realitzar una reclamació contra el tarragoní Ramon de Sant Feliu en presència d'un notari de Tarragona. Ramon de Sant Feliu tenia l'encàrrec de carregar vi originari de les muntanyes de Prades a la seva coca, ancorada al port de Salou. El tracte inicial era que des de Salou partís la coca carregada amb el vi fins a Tarragona. Com veiem es tractava d'un viatge curt, però aquest es va endarrerir perquè hi havia altres cinc coques esperant ser carregades abans que la del tarragoní Ramon de Sant Feliu.⁵¹ Aquest incident exemplifica con una gran part del Camp de Tarragona, com és el Priorat i les muntanyes de Prades, hi tenien el seu port natural a Salou, essent més econòmic el transport dels productes o mercaderies en aquest port per a posteriorment partir fins a Tarragona en un curt viatge marítim bordejant el litoral. A principis del segle XIV les necessitats de més espais i instal·lacions portuàries potenciaven els usos i activitats de la badia portuària de Salou, en certa forma en detriment de la tarragonina. El conflicte per la coca carregada de vi posa de manifest, tanmateix, que hi

existia un cert tràfic marítim entre Tarragona i Salou vinculat al tràfic de productes d'espais del Camp de Tarragona allunyats de la gran ciutat.

Però el rol del port de Salou no va ser mai d'una complementarietat planificada per part de les elits i institucions. Així, a partir del segle XIV la població de Salou esdevé l'embarcador natural de les viles amb un important desenvolupament econòmic com les de Reus o Vila-seca. Aquestes poblacions del Camp de Tarragona van intervenir en la construcció d'un camí que arranjava de Reus fins a Salou amb la finalitat de no haver de passar pel port tarragoní. Aquest és un dels esdeveniments desencadenats l'any 1482. Les tensions per posicionar en un lloc prioritari al port de Tarragona enfront al de Salou van ser evidents des de molt abans, com és el cas de l'adequació d'un camí que articulés Constantí amb Tarragona l'any 1439 amb l'objectiu que el port de Salou fos obviat.

El Consell Municipal de Tarragona, principal institució responsable del port de la ciutat, va executar totes les mesures legals al seu abast per a impedir que el port de Salou es transformés al llarg del segle XIV i sobretot el XV en un espai d'alteritat o alternança al de Tarragona. Resulta evident, a partir de la documentació textual conservada, que el Consell Municipal va frenar tots els intents de desenvolupament del port de Salou. A finals del segle XV el conflicte d'interessos era massa evident i explícit com per a no desencadenar en greus incidents i lluites de poder. Així, en aquest moment endarrerit de l'edat mitjana la Comuna del Camp, capitalitzada per poblacions com Reus, L'Alforja, Riudoms, La Selva, el Codony, Mont-roig i Riudecanyes, va emprendre la defensa de l'existència d'un port actiu a Salou. La pugna entre el Consell Municipal de Tarragona i la Comuna del Camp de Tarragona va ser molt dura, guanyant la primera els beneficis per al seu port. No obstant això, el comerç amb Mallorca des de mitjans del segle XV revela la progressiva importància de l'embarcador de Salou en detriment del de Tarragona.

Dels viatges documentats als registres dels protocols podem extreure que setanta-tres es realitzaven en direcció a Barcelona, trenta a Salou, vint-i tres a Tarragona i onze a Tortosa. La cada vegada major rellevància de Salou front a Tarragona queda reflectida en el dret d'ancoratge de l'illa de Mallorca, on es documenten trenta-cinc viatges en direcció cap a Tarragona i una desena cap a Salou. En alguns anys concrets el comerç de Mallorca cap a Tarragona és significativament superior que cap a Salou, com és el que succeeix l'any 1369. En aquest any es documenten tretze viatges, vinculats segons M. Bonet amb motius bèl·lics.⁵² En ocasions els ports de Tarragona i Salou quedaven vinculats en rutes planificades. Aquest és el cas documentat l'any 1467 de Llorenç Fores de Reus. Aquest comerciant reusenc va carregar teles al port de Santa Ponça, a Mallorca, i va viatjar fins a Tarragona, on va descarregar-les. Després va anar a Salou, on va esperar vuit dies per a

carregar una altra vegada la nau, i partint d'aquest punt va retornar a l'illa de Mallorca. El moviment triangular realitzat pel comerciant Llorenç Fores de Reus l'any 1467 no hi devia ser anecdòtic. És més que possible que aquest eix fos relativament comú a mitjans del segle XV si tenim en compte que s'ha pogut identificar una comunitat de reusencs a l'illa que feien les funcions d'operadors mercantils. La tendència de Reus de trobar a Salou el seu port natural hi devia d'influir en la configuració d'aquestes rutes comercials.⁵³

Les crisis demogràfiques van afectar durament a Tarragona, com a la resta de Catalunya, i –evidentment– també al seu port. Durant la segona meitat del segle XIV comença una davallada poblacional provocada per la successió de guerres, caresties i la pesta. Sabem que la ciutat concentrava l'any 1358 un total de 1.071 focs; per l'any 1400 es documenten 771 i l'any 1451 es va reduir fins a 590.⁵⁴ Les xifres de la davallada demogràfica que va patir la ciutat són eloqüents, arribant en un segle a la meitat de la població urbana. Després del període d'expansió, Tarragona sofrí, com la resta de Catalunya, el retrocés demogràfic i econòmic que començà durant la segona meitat del segle XIV. Descendí la població (els 1.071 focs de la ciutat el 1358 es reduïren a 771 el 1400 i a 590 el 1451).

El retrocés demogràfic va estar lligat a l'econòmic, amb una minva del comerç exterior i interior. Malgrat la davallada desastrosa de la població tarragonina, la sortida i arribada d'embarcacions es va mantenir relativament. Així, durant el segle XV sabem de la presència de naus genoveses, franceses i venecianes al port tarragoní. Per altra banda, les guerres del segle XV no sempre van incidir negativament en l'activat portuària de Tarragona, ja que, per exemple, durant la guerra civil de Joan II, aquesta es va convertir en una important base d'operacions. Les tropes de Joan II van utilitzar el port de Tarragona com espai logístic de control del litoral, però també com a punta de llança en la seva conquesta de la ciutat. Recordem que Tarragona va esdevenir la capital del monarca en la seva lluita amb el nord, convertint-se en espai d'aprovisionament de queviures però també de material militar per a abastir als exèrcits del monarca. Naturalment, les conseqüències de la guerra no van ser afavoridores per a la ciutat, que va quedar en una bancarrota de la què no es va recuperar fins el segle XVI. Com a mostra d'aquesta crisi econòmica del Consell Municipal, tenim documentat com l'any 1548 els creditors hi controlaven els seus comptes i arques, amb la conseqüent dilatació de les obres de l'escullera del nou moll.⁵⁵

El blat és, sense cap dubte, el més important dels productes que es carregaven i es descarregaven al port de Tarragona. El tràfic marítim tarragoní està lligat durant tota l'edat mitjana a l'abastiment i comerç d'aquest cereal, que era bàsic en la dieta de tota la població de Tarragona i d'altres poblacions del Mediterrani.⁵⁶ L'especialista en el tràfic comercial Mario del Treppo

ha plantejat que les dades sobre el comerç tarragoní són suficients com per a plantejar que era habitual trobar blat, oli, sabons, formatges i altres productes en barques entre Tarragona i les Balears. També era comú el comerç amb la capital comtal, d'on les naus reexportaven els productes en direcció cap a les illes italianes, Flandes o fins i tot Orient.

El Camp de Tarragona produïa suficient oli com per a participar en l'abastiment de la ciutat de Barcelona, però sabem que era de suficient qualitat com per a que es produís un fenomen de reexportació. Així sabem que l'oli que arribava a Barcelona de Tarragona era posteriorment carregat en centenars de gerres en direcció cap a les ciutats orientals de Constantinoble, Quios i Alexandria, els principals nuclis urbans de l'orient mediterrani. A partir de l'any 1457 la pujada de preus de l'oli a la capital comtal va obligar a importar oli, majoritàriament originari del Camp de Tarragona. En aquesta densa xarxa comercial, el port de Tarragona va exercir un rol primordial de centre distribuïdor del valuós producte.⁵⁷

Les ametlles i avellanes produïdes al Camp de Tarragona eren emportades fins al port de Tarragona. Aquests productes eren emportats en comandes de dotzenes de sacs en vaixells des del port de Tarragona fins a Barcelona i d'allí emportades cap a Orient o el nord d'Europa a través de la ruta de Flandes. Però no tan sols les ametlles i avellanes del Camp de Tarragona eren emportades cap al port, també les produïdes a la Segarra i la Conca. El vi del Camp de Tarragona era relativament cèlebre a Barcelona. El producte era expedit en focs o trenes.⁵⁸

La documentació textual dipositada a Palma de Mallorca revela l'arribada de naus carregades de nous, ametlles, faves, figues seques procedents del Priorat, les pells de cabra adobades a Reus, el plom extret a Falset i moltons acolorats, lleties o cigrons. Com veiem es tracta d'una varietat important, els productes agrícoles o explotats al Camp de Tarragona, que hi arribaven al port de Palma.⁵⁹ Les manufactures o productes de caire industrial com són els draps també van tenir importància entre les mercaderies que sortien del port de Tarragona amb destinació a altres poblacions costaneres. Junta-ment amb els draps, entre els béns produïts a la ciutat i Camp de Tarragona d'aquesta mena hi trobem el sabó, fabricat a la mateixa ciutat; l'antimoni o "alco foll" com apareix a les fonts textuais de les mines de Falset (Priorat); i el cànem, del què Tarragona era un espai productor de primer ordre. En relació a la indústria nàutica de l'època, la producció i presència de cànem a l'entorn de Tarragona resulta fonamental. Del cànem es podien realitzar sogues i cordes, que eren utilitzades en diverses parts de les embarcacions que es fabricaven tant a Tarragona com a altres indrets com Barcelona o Tortosa.⁶⁰

Els mercaders tarragonins especialitzats en el transport del blat eren part important de l'estament de comerciants de la ciutat. Aquests es constituïen en petites societats de caràcter familiar, instituïdes per pares, fills o

bé germans. En alguns casos es documenten dones, generalment les vídues de mercaders morts abans de finalitzar expedicions comercials. Aquests mercaders tarragonins eren de forma generalitzada copatrons de les naus que sortien del port tarragoní. Sabem que entre els anys 1447 i 1478 el comerciant tarragoní Pere Armengol comerciava intensament blat amb la capital comtal. Aquest mercader va noliejar fins a dotze llaüts (com a mínim) carregats de blat fins a dalt; això és entre 200 i 300 quarteres de producte.⁶¹ Una vegada arribava la mercaderia fins a Barcelona, s'imposava una tarifa especial adequada al gra tarragoní d'un diner per sac.⁶² També es va exportar blat a Mallorca (any 1454) i al sud de França i la potència marítima de Gènova (anys 1480 i 1483).⁶³

Les rutes marítimes mai van ser fixes. L'expansió política de la Corona amb l'assimilació de València i les Illes Balears van modificar-les radicalment. I en moments posteriors, amb la integració de Sardenya o Sicília va succeir el mateix fenomen.⁶⁴ Per altra banda, les bones relacions que es tenien en un principi amb la República genovesa fomentaven els usos de certes rutes que van canviar amb la rivalitat posterior. La ruta d'Aigüesmortes està ben documentada al segle XIV, davallant cap al XV; la ruta mallorquina va experimentar un espectacular desenvolupament a finals del segle XIV i durant tot el XV; la de Sàsser com a destinació va començar a realitzar-se a partir de la conquesta de Sardenya; la de València va tenir el seu moment de màxim apogeu al segle XIII, amb la quasi desaparició a principis del XIV i una important reducció d'expedicions al XV.⁶⁵

Aquestes dades, no obstant això, han d'interpretar-se de forma relativa. El fet que no tinguem documentació textual explícita no significa que un esdeveniment no hagi existit. És el cas del comerciant valencià Ferran Foia, qui l'any 1323 es va negar a pagar la lleuda de Tamarit. La nau d'aquest comerciant valencià va passar pel port tarragoní? O es tractava d'una ruta alternativa? No tenim dades per a confirmar cap d'aquestes afirmacions. Però el que sí ens indiquen els llibres de registre o els conflictes jurisdiccionals és que les rutes i els fluxos comercials van estar en constant transformació al llarg dels segles XII-XV de forma constant i progressiva, subjectes a les variacions polítiques o a les condicions econòmiques.⁶⁶

La ciutat i port de Tarragona va tenir una posició secundària, en paraules de M. Bonet, en el context de l'entramat marítim català al Mediterrani. No obstant això, el seu rol secundari és relatiu, ja que encara que va actuar com a base naval subsidiària d'altres ports de primer ordre com són Barcelona, València o Mallorca, no hi ha cap dubte que a nivell regional va ser hegemònic. La historiografia tradicional ha valorat molt negativament les condicions del port medieval de Tarragona. Un exemple és l'anàlisi que realitza M. Bonet: "El fet que els productes aportats no fossin particularment preuats o estratègics i les pobres condicions del port i de la flota degue-

ren contribuir a aquesta situació. Fins i tot alguns articles regionals sortien al comerç mediterrani a través de Barcelona. Tal era la regularitat d'aquest contacte, que hi va haver un tipus d'embarcació coneguda com a góndola, que cobria la ruta entre Barcelona i Tarragona per cabotatge".⁶⁷

La documentació textual dipositada a Palma de Mallorca indica que entre els anys 1321 i 1324 l'arribada de naus tarragonines significava el 7% del conjunt d'embarcacions que descarregaven en aquest port. En aquestes mateixes cronologies el valor de les naus procedents de Tarragona arribava a un 35% en el cas de Barcelona i fins a un 28% en el de València. Tarragona ocupa en la majoria d'aquests casos, vinculats als grans ports de la Corona d'Aragó, la tercera posició. Resulta significatiu que en aquestes dates el rol de Tortosa va passar d'un 6% a un 2,8%. No obstant això, la documentació posterior mostra una davallada notable de l'arribada d'embarcacions tarragonines als grans ports. Així, l'any 1330 va passar a significar un 4,8%, l'any 1332 un 3,3% i l'any 1340 un 3%.⁶⁸

Altres dades que ens facilita una visió de l'impacte del comerç marítim tarragoní a la Mediterrània és la presència documentada de mercaders que operaven al nord d'Àfrica.⁶⁹ Encara que es tractava d'una terra sarraïna, suposadament enfrontada als interessos d'un regne cristià com és la Corona d'Aragó, el nord d'Àfrica és sinònim de riquesa econòmica i productes de tot tipus. Així, entre els comerciants procedents de la Corona d'Aragó al nord d'Àfrica tenim documentats, entre els anys 1308 i 1331, sobretot barcelonins i mallorquins, alguns valencians i alguns de Tortosa, mentre que només tenim un documentat originari de Tarragona.⁷⁰ El comerciant tarragoní identificat l'any 1311 és Berenguer Ros. Evidentment, si agafem les xifres en un període de temps concret, les dades poden donar la percepció d'una escassetat de mercaders tarragonins; però hem de contextualitzar-les: el pare de Berenguer Ros va comerciar anteriorment en espais radicalment diferents al nord d'Àfrica, com és el cas de Gènova. Sabem que aquest mercader va arribar a la república italiana amb un lleny carregat de moles, esparts i bótes de quitrà l'any 1260.⁷¹ Aquesta dada es significativa, ja que ens trobem davant d'una nissaga de comerciants tarragonins que van anar canviant les seves rutes o fluxos mercantils segons els seus interessos particulars. Per altra banda, aquest fet posa de manifest la capacitat adaptativa dels comerciants tarragonins per a articular-se als nous pols d'atracció mercantils mediterranis.

Un cas que mereix una atenció especial és el de Ragusa (l'actual ciutat de Dubrovnik), estudiat per Nenad Fejic,⁷² on la comunitat de catalans era de quatre-centes persones, abastant fins a un 56% dels estrangers residents al nucli urbà. Sabem que els tarragonins constituïen fins a un 6% d'aquests forasters. Podria semblar una xifra significativa per al cas de Tarragona, però eren més abundants els barcelonins, tortosins o venecians.

El port de Tarragona exercia la funció de pesqueres. Des de finals del segle XII, amb la restauració de la ciutat i la seu metropolitana de Tarragona, s'havia instal·lat un conjunt de pescadors prop de la badia portuària. Aquest contingent poblacional va donar lloc a un barri –el barri de pescadors– que encara avui en dia és la denominació que s'utilitza per a una gran part del port de Tarragona. Aquesta comunitat de pescadors va estar present en la zona durant totes les èpoques. Sabem que els mètodes emprats de pesca van ser les xàvegues, les palangres i el tonaire. Aquestes tècniques no permetien treure una quantitat molt elevada de peix i aquest producte es consumia principalment a la ciutat de Tarragona i rodalies, especialment a les viles del Camp de Tarragona. No es pot parlar en cap moment que existís un comerç a gran escala de peix i altres productes del mar. No obstant això, la producció a principis del segle XV, en un moment de recessió econòmica, no era escassa, ja que s'ha calculat que es podia treure entre 150 i 180 tones anuals.⁷³

13. La base d'operacions tarragonina: el control i la defensa del “mar de Tarragona” i la conquesta del Mediterrani

Un dels aspectes més descuidats per part de la historiografia tradicional és caracteritzar els rols que van jugar les poblacions del litoral de la Catalunya Nova durant l'edat mitjana en relació amb el fenomen de conquesta i/o defensa de la costa. L'estudi més complet d'aquest assumpte és el treball monogràfic sobre la història de la ciutat de Tarragona realitzat per M. Bonet.¹

Al segle XI la ruta litoral fins a la desembocadura del riu Gaià va ser assimilada progressivament pel comtat de Barcelona. Al tradicional transport marítim per cabotatge hem de sumar la presència de la Via Augusta, que des de Barcelona fins a Tortosa resseguia en paral·lel el perfil costaner de la geografia de la Catalunya sud. Ambdós elements conflueixen en una major presència de poblacions a banda i banda del “territori de frontera” en que estava constituït el Camp de Tarragona i la mateixa ciutat de Tarragona. A la Ràpita de Cascall (actualment Sant Carles de la Ràpita) sabem de l'existència d'una ràpita andalusina. Un espai arquitectònic que donaria cobertura material al tràfic de caravanes i mercaderies per terra. No sabem ni tenim cap tipus de dada de l'existència o no d'un espai portuari andalusí en aquest indret, però sí de la presència al riu Ebre de la important medina de Tortosa. Al segle XI el castell de Tamarit es constituïa com una de les principals fortificacions del litoral, cobrint la desembocadura del riu Gaià i un important espai marítim. La importància de Tamarit durant la baixa edat mitjana amb el cobrament de la seva lleuda possiblement és heretada d'aquest moment en què va guanyar aquest important pes específic geo-estratègic. Des del turó de la torre de Tamarit es podia controlar i vigilar tot el perfil costaner fins a la ciutat de Tarragona, a més d'estar ben comunicat amb el pas de la Via Augusta.²

El control d'aquesta àrea era fonamental per a la conquesta o restitució de la ciutat de Tarragona. Com va succeir a l'interior del Camp de Tarragona, la fortificació de Tamarit es recolzava en altres situades estratègicament junt al riu Gaià, com són les d'El Catllar o la Riera de Gaià. L'eix fluvial es va completar amb la construcció o la conquesta d'espais fortificats (torres o castells) situats al perfil costaner. Les que tenim documentades són les d'Altafulla, Clarà, La Pobla de Montornès, Creixell i Berà. Aquest conjunt de fortificacions està ben documentat a partir del segle XI, però a partir d'una anàlisi de les restes arqueològiques o arquitectòniques es pot plante-

jar un possible origen andalusí per a aquesta xarxa de construccions. Fins que l'arqueologia i un estudi minuciós de les restes no afinin cronologies i orígens culturals, és impossible adscriure-hi aquest conjunt a la iniciativa comtal/feudal o andalusina. Sigui com sigui, el control del litoral va ser part important de les estratègies portades a terme pels conqueridors cristians.³

La mateixa ciutat de Tarragona, una vegada va ser restituïda no tan sols com a entitat urbana, sinó també com a seu metropolitana, va esdevenir un centre o base d'operacions militar i defensa del territori de primer ordre en diferents períodes. Els casos més cèlebres del port de Tarragona com a base militar els constitueixen les grans expedicions de l'expansió pel Mediterrani de la Corona d'Aragó. El port tarragoní fou base de sortida de les embarcacions de guerra de les expedicions de Mallorca i Sicília.

Sabem que va haver activitat constructiva de vaixells, ja que s'hi armaren galeres per a les expedicions del rei Jaume II a Almeria i d'Alfons IV a Serdenya. Un senyor feudal rellevant a la regió, el comte de Prades i Senyor de Vila-seca, va armar les seves galeres al port tarragoní amb motiu de les expedicions a Nàpols durant el regnat d'Alfons V. Per altra banda, no podem oblidar el rol que va jugar el port tarragoní en temps de la guerra civil amb el monarca Joan.

M. Bonet parla d'una funció marginal del port tarragoní com a base d'operacions de caràcter pirata o corsari. Segons aquesta autora, va ser al segle XIII quan tingué lloc una major activitat corsària, sobretot durant l'arquebisbat de Benet de Rocabertí. L'objectiu de les embarcacions ancorades al port tarragoní va ser atacar les embarcacions que recorrien les rutes nord-africanes. El mateix rei Jaume I va haver d'intervenir per a posar fre a aquestes operacions. No obstant això, l'activitat corsària tarragonina va continuar fins als segles XIV i XV. La legislació fins i tot va condemnar aquestes accions, com mostra la prohibició per part del Consell Municipal de Tarragona de portar-les a terme l'any 1405. La tendència general durant aquests darrers dos segles va ser la disminució d'accions vinculades amb barques en cors o la iniciativa quasi pirata, però els beneficis econòmics per als qui les portaven a terme eren tan grans que sempre van existir, encara que de forma residual.⁴

Tenim documentats esdeveniments que mostren la complexitat del tema corsari a Tarragona. L'any 1258 sabem que un comerciant tarragoní anomenat Bernat de Llorach va ser atacat per un vaixell granadí. Aquest mateix any es va autoritzar al mercader per a que prengués represàlies contra el rei de Granada, i per tant, contra les seves embarcacions. Sabem que l'embarcació de Bernat de Llorach consistia en un lleny valorat en sis mil besants. La zona on va ser atacat es localitza al cap de Pals. Sense aprofundir en els matisos necessaris per a distingir entre accions pirates o corsàries, del document conservat de l'any 1258 podem extreure dades significatives. En primer lloc,

que encara que no disposem de documentació textual abundant, sí apareixen casos on trobem accions corsàries protagonitzades per tarragonins. En conseqüència, el port i les seves instal·lacions hi devien estar adequades per a donar suport a aquestes activitats, que si bé poden ser anecdòtiques, hi van existir. Per altra banda, la qualitat dels llenys tarragonins a mitjans del segle XIII, capaços d'arribar fins al cap de Pals, a l'extrem més meridional de la Península Ibèrica. La notícia fa referència a un conflicte concret, però si es contextualitza en un marc històric-cultural més ampli, apunta a l'existència de rutes i fluxos comercials entre Tarragona i el nord d'Àfrica i la Península sota governs i regnes musulmans.⁵

L'any 1256 té lloc un fet que posa en evidència el port de Tarragona com a base d'operacions pirates o corsàries. Aquest any l'arquebisbe Benet de Rocabertí va ordenar que una armada amb origen a Tarragona realitzés l'abordatge d'unes galeres procedents de Tunis. Aquest esdeveniment va desencadenar un greu conflicte entre el monarca Jaume I i el regne sarraí de Tunis. La pau existent, propícia entre els dos regnes, es va trencar, i es van interrompre les relacions diplomàtiques, causant problemes per a la restauració de les rutes i fluxos comercials amb el nord d'Àfrica. Sabem que el rei de Tunis va acusar a l'armada de l'arquebisbe d'assassinar la major part dels mariners de les embarcacions i d'haver-se fet amb els productes i els esclaus que transportaven. El valor de les mercaderies i dels esclaus era de cent mil sous, però l'arquebisbe va vendre el lot per setanta mil. El rei de Tunis va reclamar el valor de tot allò que s'havia perdut però també la restitució o devolució dels béns sempre que fos possible. El rei Jaume I va argumentar que ell mateix era un perjudicat en l'acció portada a terme per l'arquebisbe de Tarragona, ja que posava en perill la seva jurisdicció, al mateix temps que posava en greu perill l'armada disposada a Tunis per part del monarca. L'altercat marítim, a tenor de la resposta del monarca, havia perjudicat la seguretat dels seus soldats acantonats a Tunis, on s'havien produït morts entre la població tunisenca i aquests.⁶ La presència d'una flota de naus que porta a terme accions pirates al Mediterrani impulsades per un arquebisbe és una imatge que descriu bé la Tarragona de mitjans del segle XIII: una ciutat que mira al mar i ho fa no tan sols des del punt de vista comercial, sinó també corsari; i una ciutat que té en la figura de l'arquebisbe la principal figura senyorial. Però també descriu la prima línia que separava aquestes accions corsàries amb el desenvolupament del comerç i les relacions amb els processos evangelitzadors o religiosos.

En primer lloc hem de recordar que a mitjans del segle XIII a Orient s'estava produint el fenomen de les Creuades. El cas de Tarragona i el sud de l'actual Catalunya va patir un procés similar al de les Creuades d'Orient. L'arquebisbe de Tarragona, Benet de Rocabertí, va impulsar un conjunt de mesures i d'accions evangelitzadores al nord d'Àfrica, especialment a Tunis,

els anys 1252 i 1256. Aquesta segona data coincideix amb l'atac de la flota armada tarragonina a les embarcacions tunisenques. Aquestes missions evangelitzadores formaven part de l'atmosfera ideològica en la què s'enquadraven les Creuades a l'occident Mediterrani, similar o anàloga a les que es van succeir a l'Orient Pròxim. L'episodi de l'armada de Benet de Rocabertí subratlla la imbricació dels fenòmens religiosos amb els militars o els comercials; després de tot, aquests mateixos vaixells que atacaren la flota tunisenca estaven tripulats per rectors i altres eclesiàstics que tenien l'objectiu de portar el cristianisme a Tunis i celebrar cerimònies litúrgiques.⁷

En aquestes mateixes cronologies, des d'Empúries també van sortir embarcacions corsàries (l'any 1262) que el monarca va haver de reprimir. No obstant això, el rei Jaume I va donar permís al bisbe de Barcelona, a l'infant Pere i a l'arquebisbe i vila de Tarragona per a desenvolupar un conjunt d'atacs a les flotes sarraïnes que recorrien el Mediterrani occidental. La inclusió de l'arquebisbe i vila de Tarragona dins el permís reial l'any 1264 indica que devia d'existir una flota armada al port de la ciutat i que aquesta estava en actiu en ocasions puntuals, ja sigui amb l'únic permís de l'arquebisbe o amb el reial. Sabem que la ciutat i port de Tarragona va ser l'única població beneficiada amb aquesta patent de cors, però que les embarcacions s'havien d'adequar i armar a dues ciutats equidistants: Barcelona i Tortosa. Els vaixells es podrien armar a Barcelona i Tortosa, però sabem que poc temps després al port tarragoní es fabricava un estol que tenia com a destinació l'illa italiana de Sicília. La utilització del port de Tarragona com a base d'operacions per a dur a terme accions corsàries la documentem també l'any 1302, quan sota el regnat de Jaume II es van realitzar preparatius en una acció conjunta amb les ciutats de València, Tortosa i Barcelona per a donar una resposta violenta als atacs procedents de les embarcacions de Sevilla.⁸

L'arquebisbe de Tarragona va ser l'impulsor de l'expedició corsària de dues galeres l'any 1264, que tenien com a objectiu atacar embarcacions sarraïnes. D'aquest mateix any coneixem els diners que l'activitat corsària va reportar a Tarragona, quantificats fins a quaranta-cinc mil sous. D'aquesta ingent quantitat, una part, nou mil sous, es van destinar a pagar els drets de Quinto que corresponien al monarca. Sabem que dècades després els atacs per part dels tarragonins als tunisencs es van repetir, però aquesta vegada recolzats amb l'ajuda de València i les Balears. Embarcacions procedents de Tarragona, Tortosa, Peníscola i Alacant van atacar les naus tunisenques en dos espais: Bizerta i el mar de Tunis, trencant la pau establerta entre el regne nord-africà i la Corona d'Aragó.⁹

L'arquebisbat de Tarragona, amb tota la seva estructura de gestió territorial, ja que gran part del Camp de Tarragona estava infeudat a la figura arquebisbal, i tot el seu prestigi religiós, es va constituir com un autèntic motor impulsor de les empreses corsàries durant la segona meitat del segle

XIII. El poder reial, en aquesta ocasió centrat en la figura de Jaume II, es va recolzar en el potencial de la ciutat tarragonina vers el Mediterrani i la figura ja consolidada de l'arquebisbe. En aquest context s'entén que l'arribada de les relíquies de Santa Tecla a la ciutat i l'expedició que va realitzar a Sardenya, formen part d'un conjunt d'esdeveniments i accions més complexes, en les quals el poder reial i l'arquebisbal van potenciar i utilitzar tots els recursos existents a Tarragona vers el Mediterrani. Aquesta línia d'actuacions conjunta (a vegades conflictiva) entre el poder reial i l'arquebisbal, va continuar fins a principis del segle XIV. Un exemple el trobem l'any 1315, quan l'arquebisbe tarragoní va crear la confraria de l'Almoina amb l'objectiu explícit de recaptar recursos econòmics per a armar la flota ancorada al port de la ciutat. Aquesta confraria, no obstant això, no va ser especialment efectiva, ja que va desaparèixer l'any 1398 per la seva poca capacitat de recaptar diners.¹⁰

A principis del segle XV, les activitats corsàries impulsades per l'arquebisbe tarragoní havien minvat considerablement, però encara tenim episodis que demostren la intenció per part de la Corona de mantenir aquestes accions. L'any 1408 els delegats de la Corona, representats pel noble Guerau Alemany de Cervelló, amb les funcions de conseller i camarlenc, i el cambrer reial Alfons Rois de Corella, van entrevistar-se amb el papa Benet XIII a la cúria romana. L'objectiu de la representació catalana no es va complir: obtenir els permisos necessaris per a continuar amb el projecte de creació d'una armada contra els sarraïns. El context papal no era favorable als interessos de la Corona en un moment en què el Cisma d'Occident estava a punt de trencar la cristiandat al Mediterrani. Aquesta data, l'any 1408, és la darrera fita que tenim en relació a l'intent de constituir una flota armada contra els musulmans.¹¹

L'any 1226 tenim documentat un seguit d'esdeveniments, gràcies a la crònica de Bernat Desclot, que ens descriu el rol que va jugar Tarragona en la conquesta de Mallorca.¹² Sabem que en aquesta data la participació de Tarragona contra els atacs corsaris mallorquins era una realitat. Dues naus sageties procedents del port de Tarragona van realitzar una incursió de caràcter pirata a Al-Àndalus. En el context d'aquestes accions les naus tarragonines es van trobar amb una galera i una tarida mallorquines, pertanyents al rei valí musulmà de Mallorca, que estaven ancorades a l'illa d'Eivissa. Els vaixells tarragonins van atacar-les i es van fer amb els seus béns. L'acció va provocar un conflicte entre el regne musulmà de Mallorca i la Corona d'Aragó. El monarca Jaume I va amenaçar amb emprendre la conquesta de l'illa com a represàlia a les amenaces mallorquines. Evidentment, la crònica de Bernat Desclot és partidista; segurament ens falten els detalls i la visió que des del bàndol andalusí ens manca per a poder traçar un quadre més complet del conflicte. No obstant això, el text de Desclot subratlla com el

port de Tarragona i les seves embarcacions ja estaven plenament actives a principis del segle XIII.

La conquesta de les illes de Mallorca i Eivissa, realitzada sota el regnat de Jaume I, està íntimament vinculada amb les activitats portuàries de caràcter bèl·lic de Tarragona. El paper que va jugar Tarragona en la conquesta d'ambdues illes és en cada cas diferent, però tal i com es mostra al *Llibre dels feyts* del monarca, des del punt de vista logístic i ideològic fonamental. Recordem que la figura arquebisbal tarragonina era fonamental per a poder revestir de prestigi i sacralitat les actuacions de Jaume I en les conquestes mediterrànies. El *Llibre dels feyts*, redactat segurament en la darrera dècada de la vida del monarca (1266-1276), no deixa de ser un text panegíric que exalta i idealitza la figura de Jaume I. El manuscrit, així doncs, no descriu la successió d'episodis de forma neutral, sinó que es fixa en les fites més importants de les accions dutes a terme pel rei. En totes aquestes accions apareix Tarragona, el seu port i la figura arquebisbal com entitats cabdals en la conquesta de les Illes.¹³

El comerciant tarragoní Pere Martell va organitzar un important àpat al monarca Jaume II i als magnats de la ciutat de Tarragona. L'elit comercial de la ciutat i el rei apareixen en el relat tradicional organitzant la conquesta de les Balears; una aliança entre els interessos de la Corona i la necessitat per part de la pujant classe comerciant d'obrir-se a les rutes i fluxos del Mediterrani. La figura de Pere Martell va vincular-se tradicionalment a Barcelona, però estudis posteriors plantegen que era originari de Tarragona i va morir a Benissa l'any 1244. Els Martell formaven part d'una autèntica dinastia de mercaders que van instal·lar-se a la ciutat al segle XII i tenim documentats fins a finals del XV. Els interessos dels Martell, entre els quals destaca per l'episodi de l'àpat la figura de Pere, són els interessos dels mercaders i comerciants de Tarragona i la Corona d'Aragó. La professora M. Bonet ha caracteritzat amb precisió la presència de Pere Martell i la seva dinastia a Tarragona. El ric mercader Pere Martell va obtenir, conjuntament amb el paborde de Tarragona, cavalleries de terra a Sineu. Aquesta vinculació resulta fonamental per a establir la relació entre Pere Martell i l'arquebisbat tarragoní, ja que el paborde era una de les figures eclesiàstiques més importants de la ciutat metropolitana. Per altra banda, gràcies a la documentació textual, sabem que existia un carrer a la Vila Nova de Tarragona, fet que M. Bonet relaciona directament amb l'establiment d'aquesta família a la ciutat.¹⁴ El carrer situat al denominat "barri marítim" de Tarragona es documenta l'any 1368; cronologies molt endarrerides però que poden associar-se a la fossilització de l'establiment dels Martell a la zona.

El mes de novembre de l'any 1228, segons el *Llibre dels Fets* de Jaume I, el mercader Pere Martell va donar un seguit d'informacions al monarca i el seguici àulic. L'elit del moment estava present duran l'àpat: Nunó Sanç,

Guerau de Cervelló i els germans Guillem i Ramon de Montcada. Es tractava de membres de l'aristocràcia directament vinculats amb la figura del rei. Fonts textuals posteriors del segle XIV afegeixen que a l'àpat van participar altres comerciants i nobles de Tarragona que coneixien bé les rutes marítimes cap a Mallorca. No entrarem aquí en la polèmica de si la decisió de conquerir l'illa va ser presa abans o durant l'estada del rei a Tarragona. Ens interessa més destacar, com indica M. Bonet, que els vincles entre Mallorca i Tarragona eren tan grans al segle XIV que en la memòria col·lectiva estava present en el relat de la conquesta de l'Illa la intervenció dels comerciants i magnats tarragonins.¹⁵

El litoral tarragoní era, sense cap dubte, l'espai més propici per a dur a terme la conquesta de les Illes Balears. En primer lloc per la proximitat de l'arxipèlag insular en relació amb els territoris de Tarragona; proximitat que afavoria disminuir els riscos de patir atacs per part de flotes andalusines. La frontera amb Al-Àndalus encara estava massa propera al riu i la desembarcadura de l'Ebre, encara que Tortosa ja s'havia conquerit al segle anterior. Per altra banda, hom reconeix les bones condicions per a la navegació que oferien les badies portuàries de Salou, Tarragona i Cambrils, així com de platges i abrics naturals que afavorien la presència d'una flota armada en aquests llocs. La historiografia tradicional ha plantejat en moltes ocasions perquè es va escollir Salou i no Tarragona com el principal port de sortida de les embarcacions bèl·liques. Potser l'argument de la professora M. Bonet és el més adient. Segons aquesta autora, el principal avantatge d'escollir un lloc poc poblat com Salou era evitar els conflictes dels soldats i l'exèrcit amb la població d'una ciutat en ple desenvolupament urbà com Tarragona.¹⁶

Si bé la construcció del relat de la conquesta durant el segle XIV va exagerar la presència de tarragonins que van intervenir, sí va significar una fita en la història de la ciutat. Recordem que l'any 1229 l'arquebisbe Aspàreg de la Barca no va participar de forma activa en la conquesta, però sí el paborde catedralici en el seu lloc, realitzant un donatiu de sis-cents quarteres d'ordi al rei per a l'expedició, una quantitat significativa per a l'època. L'estol de la conquesta estava constituït per un nombre de fins a cent cinquanta-cinc embarcacions, vuit-cents cavallers i aproximadament mil peons. Les xifres, com veiem, són considerables. Es tractava d'un autèntic exèrcit naval, i l'empresa no tan sols requeria gran quantitat de recursos econòmics, sinó també una molt bé organitzada xarxa de base d'operacions. La tríada Salou-Tarragona-Cambrils va ser la més idònia si tenim en compte l'èxit de l'expedició.

L'assimilació per part de la Corona d'Aragó dels territoris andalusins de les Balears i València va significar, sense cap dubte, les fites que van engegar el procés d'hegemonia marítima de la Corona al Mediterrani occidental. Evidentment, aquest procés no es podia haver dut a terme sense en primer lloc conquerir les terres de la Catalunya Nova, del triangle constituït per les

ciutats de Tarragona-Tortosa-Lleida, de mitjans del segle XII. Així doncs, el segle XIII es presenta com el gran segle de l'expansió catalana, amb la incorporació de la Corona a les rutes i fluxos comercials mediterranis, fet del qual es va beneficiar Tarragona i altres poblacions com Salou, Cambrils, i de forma més secundària Tortosa. Sabem que la reorganització de les ciutats de València i Palma de Mallorca va implicar el lliurament de propietats i obradors als conqueridors. El monarca Jaume I va cedir a la ciutat de Tarragona fins a 363 cavalleries a Mallorca. Es podria plantejar un gran benefici per a la ciutat tarragonina, però si tenim en compte que es van lliurar 870 a Barcelona i 686 a Marsella, les xifres es contextualitzen de tal forma que es pot considerar que el benefici per als tarragonins va ser relatiu.¹⁷ També es va cedir a Tarragona dinou obradors i al paborde vint-i-un; una xifra novament minsa. Els registres i llibres de reparticions dels conqueridors de Mallorca mostren la presència de membres de l'elit del Camp de Tarragona a l'illa.

Entre els beneficiaris tarragonins (ja siguin de la ciutat o de l'entorn del Camp i/o la Catalunya Nova) de la repartició post-conquesta de Mallorca, trobem a Ferran Gilabert, els germans Robert i Albert de Tarragona, el senyor de Prades (que va arribar a adquirir fins a vint cavalleries i mitja), el comerciant Pere Martell (que va obtenir cavalleries a Sineu i cases dins la ciutat de Mallorca a més del vescomtat de Bearn, solars i més cases), el senyors de la *Galea de Tortosa* amb noranta cavalleries, etc. Aquests beneficiats el van ser per oferir recursos, serveis i logística en el procés militar de conquesta; en definitiva, van ser premiats per la seva cooperació militar. Un fet important de ressenyar és que l'obtenció d'obradors i cases dins l'entramat urbà de la ciutat de Mallorca és indicatiu de la importància que tenien al segle XIII les activitats urbanes a les terres conquerides.¹⁸

Al segle XIV encara hi havia camptarragonins a l'Illa de Mallorca, especialment ben documentats a la primera meitat de la centúria. Tenim documentades persones originàries de Tarragona, Alcover, Constantí, Riudoms, Riudecols, La Selva i Valls, entre d'altres. Com veiem, la representació de personatges procedents del Camp de Tarragona abastava les principals poblacions del territori circumscrit a la ciutat. Fins i tot el topònim Alcover ha quedat fossilitzat a l'illa de Mallorca en l'actualitat: sabem que un tal Pere Alcover va obtenir una alqueria a Sineu, precisament el lloc on el comerciant Pere Martell va adquirir una gran quantitat de propietats.

L'illa de Menorca va estar sotmesa de forma tributària fins a l'any 1287, quan es va procedir a la seva conquesta *de facto*. Però és l'illa d'Eivissa la que més ens interessa pels estrets lligams entre la seva conquesta i la ciutat de Tarragona. Segons *el Llibre dels feyts* de Jaume I, la concepció de la conquesta d'Eivissa va ser iniciativa de l'arquebisbe de Tarragona, Guillem de Montgrí.¹⁹ L'any 1234 es va planificar la conquesta, encapçalada per l'arquebisbe però secundada per l'infant de Portugal i Nunó Sanç. L'any 1235 va

tenir lloc l'exitosa acció bèl·lica. L'expedició no sortí de Tarragona ni Salou, sinó de Mallorca, i va conquerir l'illa malgrat la resistència dels seus habitants. Una quarta part de l'illa, amb recursos econòmics primordials com és el cas de l'explotació de les salines, va romandre sota el poder de l'arquebisbe tarragoní i els seus parents, entre els que destaca Bernat de Santa Eugènia. La ciutat d'Eivissa, Vila, també va ser dividida en quatre parts, sent una d'elles infeudada a Guillem de Montgrí. Les altres tres parts estaven reservades per al monarca, a l'infant de Portugal i Nunó Sanç; però aquests darrers van acabar venent les seves parts als dos primers, quedant repartida l'illa entre el rei i l'arquebisbe tarragoní.²⁰

Evidentment, la conquesta de Mallorca i Eivissa va significar una empena fonamental per a la projecció mediterrània del comerç i el desenvolupament portuari i marítim de Tarragona. La participació de Tarragona en l'armada reial va ser escassa des del punt de vista militar, ja que només va col·laborar (ciutat i Camp de Tarragona) amb una sola galera, que finalment van ser dues. La preparació i impositions per a adequar els vaixells i proveir-los d'armament va trigar quatre mesos en realitzar-se. Segons M. Bonet, les dues galeres formarien part de l'estol per a lluitar contra sarraïns, genovesos i altres enemics, però en acabar l'expedició retornarien a Tarragona, probablement amb l'objectiu de dedicar-se a la defensa del mar de Tarragona. Aquesta notícia fa referència a la presència d'algun tipus de flota armada a la ciutat, que estaria finançada no tan sols per aquesta, sinó també per les poblacions i viles del Camp de Tarragona.

L'any 1386 el comerciant Bernat Manresa, de Tarragona, va pagar dotze florins al mallorquí Jaume Roures per a comprar un esclau a Romania, però la compra finalment no es va realitzar. La dada ens interessa per dues raons; en primer lloc, la presència de comerciants mallorquins a la ciutat; i en segon terme, l'existència de rutes comercials de llargues distàncies entre Tarragona i Romania.²¹ L'any 1260 sabem de la presència de comerciants valencians a la ciutat de Tarragona. Un d'aquests mercaders era Jaume de Càcem, qui tenia una embarcació ancorada al port tarragoní i va emprendre, com a mínim, dos viatges: un de Mallorca a Barcelona i Sant Feliu i un altre des de València a Aigüesmortes, retornant finalment a Tarragona.²²

L'embarcació més comú del transport i la navegació comercial de llargues distàncies va ser el lleny. M. Bonet ha documentat aquest tipus de vaixell en nombrosos viatges portats a terme per comerciants tarragonins arreu el Mediterrani occidental, tant a les Illes Balears com a València o Itàlia i el nord d'Àfrica.²³ El lleny, per les seves característiques, es pot caracteritzar com una embarcació senzilla capaç d'allotjar una tripulació reduïda; no obstant això, és un vaixell fort capaç de realitzar viatges de llargues distàncies i amb una gran capacitat per a emmagatzemar productes o mercaderies si tenim en compte les seves dimensions. El lleny es caracteritza per ser

un vaixell de petites dimensions, amb rem, però molt ràpid i lleuger, amb poc calat –fet que facilita la càrrega i descàrrega a la costa–. Els registres fan plantejar que no feien les seves rutes en unitats individuals, sinó que de forma habitual s’associaven un parell, realitzant una navegació conjunta que beneficiava l’arribada als ports de destinació. L’estudi de M. Bonet ha subratllat la importància del lleny en la flota tarragonina.²⁴

L’any 1318 coneixem l’existència d’un lleny anomenat *Sant Vicenç* que havia d’anar a Aigüesmortes. La tripulació estava constituïda per set mariners. Altres llenys documentats al segle XIV-XV tenien cinc mariners, com és el cas de *Sant Nicolau* de Pere Ollers.

Les xifres varien, però el volum de mariners i persones que podien transportar aquestes embarcacions no excedia generalment dels deu. En ocasions puntuals trobem excepcions. L’any 1321 es va escripturar la venda d’una nau. L’embarcació, anomenada Madona Santa Caterina, era propietat de Guillem Guerau i va ser venuda a Guerau Calver per la quantitat de quatre mil lliures. Les dimensions de l’embarcació fan plantejar que es tractés d’una nau molt més gran que un lleny, ja que hi havia cinquanta mariners. Es tracta d’una xifra considerable per a una embarcació de principis del segle XIV. Sabem que vint d’aquests mariners eren originaris de Tarragona ciutat.²⁵

Aquest tipus d’embarcació, el lleny, va ser una de les més comunes entre els propietaris de naus, com el que G. Sendra va llogar a l’esmentat Jaume Càcem o Pere Mercader, que també en va arrendar la meitat a Ferran de Manresa per a anar al nord d’Àfrica. Contemporàniament, altres llenys, com el de Berenguer Cama, van salpar cap al sud de la Península, P. Bagà cap al nord d’Àfrica o A. Dalmau cap a Gènova i d’altres. Era una embarcació amb rem, ràpida, lleugera i amb poc calat.²⁶ Es tractava d’embarcacions senzilles i amb una tripulació també modesta, com els cinc mariners del lleny *Sant Nicolau* de Pere Ollers, els set que hi havia al *Sant Vicenç* i els sis més un criat del de Pere de Vilaromà, totes del 1318 i que havien d’anar cap a Aigüesmortes. El fet que es fes un registre notarial dels nòlits per a aquestes embarcacions en els mateixos dies mostra com s’estava preparant una navegació conjunta, que era una fórmula per a donar la màxima garantia a la travessa. A més, en aquest cas s’atenia als interessos d’operadors mercantils forans, com els de Montpeller, que volien obtenir faves.²⁷ Les barques eren més petites i tenien menys elements que els llenys i podien servir per a carregar o descarregar les mercaderies de les naus superiors o la pesca.

El “mar de la ciutat” i el litoral tarragoní van ser objecte de l’interès dels poders locals des del primer moment de la restitució urbana del segle XII. Defensar el port era defensar la ciutat i els seus habitants, però també la principal base d’arribada i partida de mercaderies, no tan sols de la ciutat, sinó també del Camp de Tarragona. Com a motor econòmic de la ciutat i la regió, el port, el denominat “mar de la ciutat” i la costa, van gaudir d’un

seguit de polítiques i mesures de defensa al llarg dels segles XII-XV. L’any 1359 el Consell Municipal estableix un conjunt de mesures per a la protecció del litoral basat en la disposició de llaüts al mar i torres o talaies a la costa controlant el “mar de la ciutat”.²⁸ L’any 1385 el Consell Municipal va cobrir les despeses derivades dels seus representants enviats a Salou amb l’objectiu de controlar si es carregava blat. Sabem que la delegació tarragonina tenia la missió d’esbrinar què havia succeït amb una embarcació originària de Tarragona que havia sigut presa per una galiota de València.²⁹

El control i defensa del litoral era responsabilitat del batlle general de Catalunya, un càrrec encomanat directament per Barcelona, sense que la ciutat de Tarragona o els seus poders fàctics poguessin tenir massa marge de maniobra. No obstant això, en la realitat era el Consell Municipal de la ciutat qui tenia una doble missió que condicionava totalment la gestió de la defensa. Per una part, la recaptació de recursos econòmics per a sufragar les despeses derivades de la construcció o manteniment de torres de guaita, fars, llaüts de vigilància, etc. Per altra banda, l’organització i articulació tant d’aquestes estructures o espais de control com de la gent que s’hi dedicava. Coneixem bé nombrosos episodis d’atac de les naus tarragonines per part d’altres embarcacions procedents de València, Gènova i altres poblacions del Mediterrani Occidental; però les naus sarraïnes procedents d’Al-Àndalus o del nord d’Àfrica constitueixen el principal perill i raó per a la vigilància, control i defensa del litoral. A partir del darrer quart del segle XIV es va intensificar la construcció de torres de control i guaita, així com de petits fars que tenien la funció d’avisar als mariners tarragonins de l’arribada d’embarcacions sarraïnes.

El perill d’aquestes flotes armades estava molt present no tan sols a l’espai de la badia portuària, sinó també al propi nucli urbà de Tarragona. Per altra banda, la privilegiada situació geogràfica de l’entramat urbà, amb el seu potent anell emmurallat i torres, va condicionar la presència de diversos llocs de guaita marítima dins del nucli urbà feudal. És el cas del control nocturn que es feia al castell del Rei (l’anomenada Torre del Pretori) o el vigilant instal·lat al campanar de la catedral, tots dos finançats pel Consell Municipal de la ciutat. A finals del segle XIV el perill sarraí encara era prioritat en la defensa del litoral tarragoní, raó per la qual el Consell va decidir pagar dos homes que tindrien la funció de vigilar el mar des de la torre de Salou; fenomen ben documentat l’any 1383. L’interès del Consell Municipal era mantenir el control del litoral i salvaguardar el port i les embarcacions d’atacs enemics; i aquest objectiu no es podia dur a terme si no es protegien altres àmbits d’influència com eren Salou i probablement –encara que no tenim testimonis directes– Cambrils o Tamarit.³⁰

La defensa de Salou no sempre va estar condicionada per les autoritats de la població. Sabem que l’any 1383 el Consell Municipal de Tarragona va

sufragar les despeses derivades de la presència de dos homes a la torre de guàrdia de la vila costanera. Gràcies a un sistema basat en l'ús del fum (durant el dia) i la llum (durant la nit), la torre de Salou comunicava a la ciutat de Tarragona la presència de perills a les seves costes.³¹ Aquest fet, ben documentat a partir del darrer quart del segle XIV, posa de manifest la presència d'una xarxa de talaies de vigilància, fars i espais de control del litoral que articulava el territori. L'organització i gestió d'aquesta defensa es realitzava des de la ciutat de Tarragona, que encara que rivalitzés amb el port de Salou, va utilitzar-lo com a base de control i defensa del seu propi mar. Fins i tot es van pagar dos homes per a fer guàrdia a la torre de Salou el 1383, per tal que fossin "guardades les marítimes" i que havien d'avisar amb senyals de fum o de far. El litoral s'entenia com un àmbit d'actuació i d'interès de la ciutat, projectant-se en llocs com Salou.³²

M. Bonet ha estudiat les formes de control i defensa de Tarragona front els atacs sarraïns durant l'edat mitjana. Segons aquesta autora són nombroses les mesures preses per a evitar aquests perills, documentant el tancament de portes durant la nit per a evitar les ràtzies sarraïnes i per a evitar la fugida dels habitants de la ciutat: "que fustes de moros ha en les mars nostres ho en lo port tothom hi corra en tant que la ciutat no romà negú..."³³ Com hem comentat anteriorment, és el batlle general de Catalunya el responsable de la vigilància i defensa de la costa, i en últimes instàncies la figura del rei, per damunt del poder organitzador i el finançament del Consell Municipal; aquest és el cas dels esdeveniments que coneixem de l'any 1386. Aquest any la ciutat de Barcelona va decidir finançar la construcció de dues galeres de guerra amb l'objectiu que vigilessin l'espai entre Tarragona i Tortosa de la presència de vaixells sarraïns. Les dues ciutats, Tarragona i Tortosa, tenien l'obligació de col·laborar amb aquestes dues embarcacions de guerra, segurament finançant possibles reformes o abastint els mariners.³⁴

La supeditació de Tortosa i Tarragona als interessos de control i defensa del litoral de la Catalunya Nova per part de la ciutat de Barcelona, el batlle general i el monarca, mostra una clara jerarquitització de poders en la gestió dels ports i les rutes marítimes. En tot moment l'hegemonia de la capital comtal està present en l'articulació de la xarxa portuària del sud de Catalunya, fenomen anàleg al que trobem al nord del riu Llobregat, València, les Illes Balears i posteriorment Sicília. Per altra banda, poblacions com Salou van ser de forma ocasional base d'operacions del control de la costa per part de les autoritats tarragonines. Els indicis, encara que escassos i fragmentaris, indiquen així doncs una relativa subordinació de poblacions i una jerarquia que en determinats moments –de perill– articulaven una autèntica xarxa organitzada de punts de guaita o defensa del litoral. El perill sarraí no va desaparèixer durant tota l'edat mitjana; i en realitat tampoc durant l'edat moderna, amb l'apogeu de l'Imperi Otomà. No obstant això, sí es va

reduir a mesura que els regnes cristians del nord van anant conquerint terres a Al-Àndalus: com més llunyana la frontera amb el món andalusí menys perills havia al "mar de Tarragona". La rivalitat entre els ports de Salou i Tarragona, sobretot durant el segle XV, no es contradiu amb la complementarietat o alteritat entre ambdós espais. Les condicions naturals, la posició geogràfica i el desenvolupament de cadascun d'aquests espais portuaris facilitaven els conflictes jurisdiccionals, però també la necessitat en moments puntuals d'un acord o aliança per a fer front als perills que podien arribar pel mar.

14. Les ordenances i la gestió del port de Tarragona

Com va assenyalar M.T. Ferrer i Mallol, el terme “platja” apareix en la documentació textual medieval aplicat als ports en els que no hi havia infraestructures portuàries. Seguint a aquesta autora, es tractaria d'espais adequats per a l'ancoratge de vaixells i la càrrega i descàrrega de les mercaderies gràcies als usos de barques més petites. En la documentació textual tarragonina, el terme platja és totalment anecdòtic, ja que es fa esment a l'entitat de “port”. Sí tenim documentat l'any 1385 el desembarcament de mercaderies a la platja de l'Arrabassada, molt propera al nucli i port de Tarragona. En aquests casos s'utilitzaven embarcacions de reduïdes dimensions com són els llaüts i el producte transportat era finalment dipositat a la platja. En el cas de l'any 1385 es tractava de blat i el Consell Municipal va resoldre fer-se responsable de les despeses per al transport cap a la ciutat. Aquest exemple ens serveix per a exposar les diferents estratègies que es podien fer servir en el transport marítim, però no deixa de ser un cas anecdòtic estretament lligat a la responsabilitat del Consell Municipal de Tarragona d'abastir la població amb un producte tan bàsic i necessari com és el blat.¹

Les instal·lacions portuàries eren responsabilitat del Consell Municipal de la ciutat. La construcció, reparació, reformes o ampliacions dels diferents elements que integraven el port de Tarragona eren impulsades, tutelades, finançades i dutes a terme pel Consell Municipal. A finals del segle XV aquest fenomen va materialitzar-se a Barcelona en la construcció d'un moll de considerables dimensions amb tot tipus de instal·lacions. En el cas de Tarragona, malgrat els diferents intents que es van dur a terme a finals de la centúria, mai es va poder realitzar el projecte. El principal problema va ser la manca de finançament.

Durant tot el primer terç del segle XV assistim a la dotació –construcció o reforma– de diverses estructures del port de Tarragona. Vinculat amb un increment de l'arribada i sortida de mercaderies, la planificació d'un moll de dimensions considerables encara no era factible. No obstant això, sí ho va ser l'arranjament de millores a mitjans de la centúria, quan es va reformar la sèquia del port (l'any 1447). No serà fins l'any 1483 que el monarca va emetre el privilegi per a la construcció d'un nou moll. Segons les estipulacions realitzades, aquest moll hauria de mesurar cent-cinquanta metres de llargada. El projecte de construcció del moll s'havia engegat l'any 1491

amb l'acord entre el Consell Municipal i una espècie d'arquitecte portuari originari del comtat de Foix “a preu fet de cen canes de Montpeller que ses obligat fer del moll qui de present se fa”.² En aquestes cronologies les obres del moll ja s'havien començat, però amb una replanificació del mateix, augmentant-lo fins a cent-vuitanta metres.³

L'any 1492 el Consell Municipal decideix fer front al finançament aplicant una sèrie d'imposicions fiscals als pobles i viles del Camp de Tarragona. El conflicte entre la Comuna del Camp i el Consell Municipal s'allargaria dècades. L'any 1493, en fer-se extensiu el cost de l'obra del moll a les viles i pobles del Camp de Tarragona, va esclatar la tensió entre aquestes poblacions i la ciutat de Tarragona. El Consell Municipal de la ciutat al·legava que “dita fabricació del moll qui tant benefici s'espera a la ciutat e poblats d'aquella”; és a dir, que com es beneficiarien totes els poblats, aquests hi havien de contribuir a la fabricació del moll.

El moment de major activitat constructiva vers el nou moll va tenir lloc entre els anys 1495 i 1498. En el dibuix que va realitzar Anton van den Wyngaerde l'any 1563 tenim una visió de la badia portuària de Tarragona.⁴

El Consell Municipal era la institució encarregada del control i vigilància de les activitats comercials. La tutela del Consell Municipal de Tarragona s'estenia tant a les mercaderies que hi arribaven a la ciutat i port com a les que sortien, ja fos per via marítima com terrestre. Es podria afirmar que la regulació dels productes era suficientment flexible com per a facilitar el seu comerç; no obstant això, existien alguns productes que per la seva rellevància estratègica i la seva vinculació amb la supervivència eren especialment controlats. Entre aquests productes trobem els cereals, el pa o la carn.⁵ La responsabilitat del Consell Municipal de Tarragona era proporcionar els instruments per a abastir la ciutat d'aquest tipus de productes bàsics en cas de fam o qualsevol tipus de problema. Si bé la responsabilitat i obligació del control mercantil estava dipositada en el Consell, la figura senyorial de l'arquebisbe va tenir una gran importància en moments puntuals. Aquest és el cas de l'any 1334, quan l'arquebisbe va comprar una gran quantitat de gra procedent de València amb l'objectiu d'abastir tant la ciutat com les viles del Camp de Tarragona.⁶

La constant i progressiva activitat marítima del port de Tarragona queda reflectida en les fonts textuales, tant en la dipositada en arxius locals com en les grans cròniques catalanes. Existeixen nombrosos estudis que han tractat de forma transversal l'activitat marítima de Tarragona a l'edat mitjana. Malgrat que no disposem de fonts directes, tot fa suposar que el port de Tarragona funcionà ja des del primer moment de restitució de la seu metropolitana durant el segon quart del segle XII.

L'any 1194 tenim documentada a la ciutat de Tarragona la presència d'un copropietari d'un lleny, i per derivació considerem que també l'em-

barcació.⁷ Segons es desprèn del text, el propietari de la nau va armar-la un parell de vegades. No tenim dades de quin tipus de mercaderies portava la nau, ja que la informació que dóna el document és molt escassa. No obstant això, sembla més que possible que el vaixell carregués o descarregués a Tarragona algun tipus de producte i que, en el context històric i de conflictitat amb Al-Àndalus, era necessari armar el lleny. A finals del segle XII la presència de persones vinculades a activitats marítimes i el lleny és un clar indicatiu del funcionament del port en aquestes cronologies, encara que es tractés d'un fet puntual. Més dades ens aporta la fórmula comercial utilitzada, la comanda, que serà usada dècades després de forma generalitzada. Es tracta d'una de les primeres fórmules de comanda que es documenten al litoral català.⁸ Així doncs, estem parlant d'una embarcació dedicada al transport marítim de mercaderies que va ser armada un parell de vegades i que tenia la seva base d'operacions al port de Tarragona, ciutat on vivia un dels seus copropietaris.

A partir del segle XIII la presència de mercaders o comerciants és cada vegada més habitual, tant en l'entorn urbà de les grans ciutats com són Barcelona, Girona, Lleida o la mateixa Tarragona, com a les viles com són Igualada, Cervera o Valls. L'obertura al Mediterrani per part de la Corona d'Aragó va facilitar que Catalunya es convertís en un autèntic espai mercantil. En el cas de Tarragona la confirmació dels privilegis reials que potencialitzaven les activitats mercantils les trobem en els regnats de Jaume II, Alfons el Benigne o Pere el Cerimoniós, però també en altres membres de la família reial com és Elionor de Castella. No és un cas anòmal; Tarragona, com altres poblacions del regne, es va beneficiar de les mesures preses per part de l'ambient àulic vers el desenvolupament econòmic.

L'afavoriment reial i l'interès de les pròpies elits urbanes van propiciar el desenvolupament econòmic de la ciutat. La documentació textual no sempre facilita un marc ampli per a comprendre fins a quin punt es va beneficiar Tarragona en un context geogràfic més ampli. Com succeeix en altres llocs de Catalunya, la Península Ibèrica o l'Europa Occidental, la major part de la documentació que tenim vers el desenvolupament comercial està vinculada a conflictes jurisdiccionals, querelles, denúncies o arbitris. En definitiva: del conflicte entre dos o més agents és d'on sorgeix la major part dels textos dels què disposem. Evidentment, l'historiador s'ha d'apropar a aquesta realitat des d'una percepció parcial. Un exemple el trobem a un document datat l'any 1339, on el veguer de Tarragona reclamava al lleuder de la vila de Tamarit un conjunt de productes i mercaderies confiscades d'un lleny procedent de Tarragona. L'argument del lleuder de Tamarit va ser que el propietari del lleny no volia pagar la lleuda o impost corresponent al seu pas per Tamarit. Novament trobem un conflicte entre dues poblacions costaneres: Tarragona i Tamarit. I novament es documenta un lleny com a

embarcació ancorada al port tarragoní. No disposem de dades per a caracteritzar la ruta del lleny (Barcelona? Calafell? Sitges?) però sí la direcció del seu viatge: el nord.

La resolució del conflicte entre Tamarit i Tarragona l'any 1339 manifesta els privilegis dels què gaudia la ciutat vers la vila. El veguer tarragoní li recordà al lleuder de Tamarit que els tarragonins estaven lliures del pagament de lleudes gràcies als privilegis reials. El conflicte dels mercaders tarragonins amb les autoritats de Tamarit es va reproduir al llarg de tota la baixa edat mitjana, tant en poblacions marítimes, com són els casos de la mateixa Tamarit o Mallorca, com per terra, en nuclis com Lleida.

La documentació textual reflecteix els conflictes dels tarragonins per a fer valer els seus privilegis reials a la geografia de la Corona. És el cas del conflicte amb Mallorca de l'any 1366. La ciutat de Tarragona va haver d'enviar dos emissaris, Joan Laver i Bartomeu Albanell, a l'illa amb l'objectiu de fer prevaler els drets dels comerciants i mercaders marítimes tarragonins a les aigües mallorquines. Sabem que un dels privilegis del port tarragoní és l'anomenada "imposició de Navili", el tribut o impost de les embarcacions. Al segle XV tot vaixell que entrava o sortia del port de Tarragona tenia l'obligació de pagar aquest tribut. El pagament era de quatre diners d'entrada i quatre diners de sortida per lliura de nòlit o càrrega. Aquesta era la imposició per als llaüts i vaixells de menys de 50 quintars de nòlit o càrrega. Per a les embarcacions més grans de 50 quintars el pagament era de tres diners d'entrada i/o de sortida per lliura de nòlit.⁹ Seguint aquest sistema podria semblar que es privilegiaven les embarcacions de grans dimensions, capaces de transportar més de 50 quintars en detriment de les més lleugeres o petites que no sobrepassaven aquesta xifra en el seu transport. Resulta evident aquest benefici per a les embarcacions de més capacitat d'emmagatzematge, que resulta conseqüència dels interessos per part de les institucions (ja siguin la reial o les locals) per a impulsar un comerç de gran escala. Sabem d'aquesta aplicació impositiva al port tarragoní per a mitjans del segle XV, però també que aquestes fórmules ja s'aplicaven des de principis de la centúria. La imposició de Navili, així doncs, no afectava al tipus o tipologia de l'embarcació, sinó al seu contingut de productes o mercaderies.

A mitjans del segle XIII el desenvolupament de les activitats comercials de Tarragona va xocar amb el de poblacions costaneres veïnes com les de Tamarit i Salou. La proximitat geogràfica d'aquestes dues viles amb Tarragona motivà una sèrie de conflictes que s'estengueren per tota la baixa edat mitjana. La gestió de les jurisdiccions i la presència d'impostos i/o privilegis definien no tan sols les propietats a terra, sinó també al mar. És per aquesta raó que en la documentació trobem expressions com el "mar de Tamarit", el "mar de Tarragona" o el "mar de Salou", referint-se als espais marítimes adscrits a cada població. Guillelma de Tamarit no acceptava l'exempció de

lleuda o impostos als mariners tarragonins; però tampoc als barcelonins. El conflicte per la lleuda de Tamarit, així doncs, és causa i conseqüència de les lluites d'interessos de comerciants, mariners i institucions d'una activitat –el transport marítim– que va experimentar un espectacular desenvolupament al litoral de la Catalunya Nova durant el segle XIII. Per a evitar pagar la lleuda de Tamarit molts vaixells descarregaven al port de Salou, on els productes o mercaderies eren descarregats per a tornar-les a embarcar en vaixells de rem més petits. Aquest “truc” permetia als comerciants evitar el pagament de la lleuda de Tamarit. No seria el cas dels de Tarragona, que per imposició i arbitri reial, estaven exempts d'aquest pagament.¹⁰

L'any 1243 el monarca Jaume I havia emès una sentència a favor de que un tipus d'embarcació determinada barcelonina no pagués les lleudes, a excepció d'aquelles que procedien o anaven cap a Mallorca, el sud de la Península o el nord d'Àfrica. Resulta significatiu que el pagament de lleudes estigués ajustat a aquells vaixells que es movien en àmbit sarraí. El pagament era de cinc besants. L'any 1244 tenim un altre conflicte quan es va imposar als tarragonins que paguessin l'impost o lleuda sobre setze productes. Els ciutadans de Tarragona es van queixar al·legant que en un primer moment s'havia plantejat el pagament de quatre.

Les estratègies per a defugir el pagament de la lleuda de Tamarit mitjançant el port de Salou posa de manifest com els comerciants van desenvolupar altres formes per a defugir les imposicions fiscals en detriment no tan sols de poblacions com la mateixa Tamarit, sinó també de Tarragona. Per aquesta raó, posteriorment el monarca Pere el Gran va comprar els drets de la lleuda de Tamarit (any 1275). Finalment, aquesta conflictiva lleuda va ser adquirida per l'arquebisbe de Tarragona (1339). Les mesures preses tant pel monarca com per la figura arquebisbal tenien com a objectiu comú millorar les condicions necessàries per a beneficiar el port i ciutat de Tarragona.

Segons el privilegi de l'any 1372, si una embarcació descarregava o carregava en terra no era obligatori pagar la imposició fiscal corresponent. Però per altra banda, sabem que aquesta imposició no va tenir ressò en la recaptació per part del Consell Municipal. Sabem que entre els anys 1387 i 1421 l'arrendament de la imposició era de 10 lliures anuals, en un any que es podria classificar d'extraordinari amb el pagament de més de 20 lliures. Podria semblar que aquest tipus d'imposicions fiscals frenaven l'activitat mercantil al port de Tarragona, però si la comparem amb altres, com és el cas de Barcelona, la cosa canvia. El pagament de les imposicions del port de Barcelona era fins a mil vegades més quantios que el de les imposicions tarragonines. És a dir, sortia beneficiat el port de Tarragona vers el de Barcelona des d'un punt de vista impositiu a finals del segle XIV i principis del XV. A partir de l'estudi realitzat per M. Bonet, sabem que la quantitat recaptada pel Consell Municipal de Tarragona gràcies a aquestes imposicions era extraordinària-

ment irrellevant si la contextualitzem en el seu marc general: només l'1% del total de tota la recaptació a la ciutat.¹¹ No serà fins al segle XVI quan són emesos els “Capítols del dret e imposició del buc y nolit y estacatge de la ciutat de Tarragona”. L'any 1512 s'estableixen les mateixes taxes i es regula la compra-venda d'embarcacions, a més de la regulació en la construcció de vaixells o el comerç de diversos productes com són la llenya o les moles de molí.¹²

Les dades demogràfiques sempre constitueixen un problema quasi insalvable per als historiadors sense l'existència de censos o estadístiques contemporànies als esdeveniments històrics. No obstant això, comptem amb textos que ens permeten caracteritzar la societat i les activitats que es desenvolupaven a Tarragona. Al segle XV sabem de l'existència, entre els anys 1400 i 1430, de cinc operaris dedicats a la construcció naval. Es tractava de dos barquers, dos calafats i un mestre d'aixa. Segurament hi haurien més persones vinculades amb les activitats marítimes a Tarragona en aquest període, però no ens ha arribat el registre d'aquestes. Sí sabem que aquests cinc operaris comptaven amb estructures arquitectòniques al port, junt al moll, per a poder desenvolupar les seves activitats; es tractaria d'un espai del tipus magatzem o taller. S'especifica l'existència d'una bassa per a remullar la fusta.

La documentació emesa pel Consell Municipal a les seves actes ens apropa a una realitat portuària més complexa de la que es podria tenir inicialment. Sabem que el 5 de juliol de l'any 1429 la bassa d'aigua dels operaris del port va ser reparada, ja que l'aigua no es renovava regularment i ocasionava problemes en l'estructura del dipòsit. Tenim documentada per a principis del segle XV la presència d'un teixidor de veles i fins a 16 corders que s'encarregaven de la fabricació de sogues de cànem. Tant el teixidors com els corders tenien la funció de reparar i generar les veles de les diferents embarcacions, ja siguin galeres, llenys, llaüts o coques. Per a principis del segle XV tenim documentats fins a 32 pescadors aproximadament. Es tracta d'una xifra relativament alta si tenim en compte que constituïen un terç del sector primari local tarragoní.¹³ Entre els anys 1400 i 1430 tenim documentats cinc operaris dedicats a la construcció naval (dos barquers, dos calafats i un mestre d'aixa), un teixidor de veles, 16 corders i fins a 32 pescadors aproximadament; les xifres en relació als comerciants eren d'uns 33 aproximadament.¹⁴

Des de finals del segle XII la presència de mercaders i comerciants a la ciutat de Tarragona és una constant en la seva història. En realitat, la història de la ciutat de Tarragona va lligada des de l'antiguitat amb el seu port i ambdues amb l'activitat comercial i mercantil. Amb la restitució de la seu metropolitana i la revitalització de l'entramat urbà, el port va convertir-se novament en l'eix fonamental del transport de mercaderies, tant en l'arribada de

productes com en la sortida. D'una forma o una altra, aquests comerciants van convertir-se en la burgesia urbana, enriquits amb les activitats mercantils. El cas més cèlebre és el de Pere Martell, comerciant d'embarcacions de la ruta del Mediterrani occidental. Sabem per les cròniques, i és un fet ben conegut i estudiat, que aquest mercader va convidar al monarca Jaume I a un banquet just abans de la conquesta de Mallorca. Altres famílies burgeses de la ciutat de Tarragona que s'havien enriquit amb les activitats marítimes eren els Requesens, els Guanesh o els Sabater. Naturalment, estem parlant de l'alta burgesia de comerciants, dels què per al període 1400-1430 tenim documentats uns 33 aproximadament;¹⁵ però també hi haurien petits i mitjans comerciants que tindrien el port de Tarragona com a base neuràlgica de les seves activitats.

Disposem de dades indirectes que demostren la presència d'operaris especialitzats en la construcció nàutica a Tarragona durant el primer terç del segle XV. L'any 1436 la reina Maria, exercint de lloctinent, va emetre l'ordre als veguers de la ciutat de Tarragona de reclutar cinc calafats tarragonins i enviar-los a Barcelona. L'objectiu era la participació dels constructors de vaixells tarragonins en la millora de l'armada. El text especifica que els calafats de Tarragona formarien part dels treballadors i operaris que fabricarien sis galeres. Els treballs de construcció es durien a terme a les reials drassanes de Barcelona. La presència de cinc calafats al text no exclou que poguessin haver-hi més. Ens interessa especialment l'esdeveniment perquè la presència de calafats al port de Tarragona només pot vincular-se amb l'activitat de construcció nàutica. Evidentment, Tarragona no va tenir en cap moment un edifici de les característiques de les drassanes de Barcelona, ni per la seva monumentalitat ni pel tipus d'estructura arquitectònica; però considerem que la presència d'operaris especialitzats en la fabricació d'embarcacions no pot deslligar-se de la presència física d'un espai amb aquesta funcionalitat. No disposem de dades per a definir aquest espai ni situar-lo sobre el mapa, però considerem que es tracta d'una hipòtesi factible.¹⁶

Ramon Muntaner, en la seva Crònica, ens proporciona una valuosa informació sobre el port de Tarragona. Aquest autor ens diu que els anys 1281-1282 la ciutat tarragonina era una de les bases d'operacions on es va bastir part de la flota amb la què el monarca Pere el Gran va conquerir Alcoll i després Sicília.¹⁷ El text de Muntaner no pot ser obviat. La seva crònica, ben documentada i fidel als esdeveniments històrics, apunta a un fet irrefutable: si part de la flota es va construir a Tarragona, al port tarragoní hi hauria d'haver no tan sols els operaris necessaris, sinó també estructures de caràcter arquitectònic que donessin cobertura material a aquestes activitats.

A mitjans del segle XIV disposem d'un tipus de documentació textual especialment rica respecte a les activitats del port de Tarragona i el transport marítim. Es tracta dels registres de llicència de treta de coses vedades.

Aquests registres anotaven tot tipus de informacions sobre l'arribada i sortida d'embarcacions i mercaderies. En definitiva, gràcies a aquests documents podem resseguir el tràfic de cabotatge entre les diferents poblacions, en aquest cas entre Tarragona i la capital comtal, Barcelona. Sabem que durant l'hivern dels anys 1357-1358 van arribar i ancorar al port de Tarragona, procedents de Barcelona, fins a 16 llaüts i barques. Es tracta d'un nombre relativament important d'embarcacions per un període no superior a tres mesos i en un període de l'any –l'hivern– on el temps no afavoria el transport marítim. El registre enumera un llistat dels productes que van arribar en aquests llaüts des de Barcelona: arròs, ametlles, nous, castanyes, llenties, oli, molt de vi vermell i una mica de vi blanc, matafaluga, farina, faves, formatge, mel, alls, llana, pells de moltó o de cabra, cera, alguns teixits, alcoholl i sabó. Es tracta d'una variada gamma de productes agrícoles o manufactures que indiquen un alt grau de poder d'adquisició per part dels tarragonins, així com la demanda i les seves necessitats. Aquests vaixells van retornar a Barcelona amb productes de Tarragona: sumac i cordatges.¹⁸

A principis del segle XIV va tenir lloc un esdeveniment religiós fonamental per a entendre la història de Tarragona. No desenvoluparem aquí la complexitat que envolta el fenomen de l'arribada a Tarragona de les relíquies de Santa Tecla. En línies generals apuntarem que la compra i arribada de les relíquies de Santa Tecla s'ha de contextualitzar en un fenomen generalitzat a tota l'Europa cristiana de compra de relíquies. En el cas tarragoní, aquest fenomen s'ha de vincular amb el recolzament de la casa reial amb l'estament eclesiàstic, en particular amb la figura arquebisbal, principal senyor de la ciutat. Per altra banda, caracteritza un moment de desenvolupament i creixement econòmic a la ciutat. El mes de maig de l'any 1323, abans de sortir en direcció a Sardenya, el monarca Jaume II, el seguici reial i l'armada estaven acantonats a la ciutat de Tarragona. Les relíquies, que estaven custodiades a la veïna població de Constantí esperant el moment adequat, van ser portades a la ciutat de Tarragona. La celebració, realitzada el 17 de maig, es va convertir en un esdeveniment públic d'exaltació religiosa, però també de propaganda política i militar per part del monarca. Les dades històriques d'aquest esdeveniment indiquen que va ser necessari –o ja existia– l'adequació del port de Tarragona per a acollir l'armada del rei Jaume II que havia de conquerir Sardenya. Per altra banda, les galeres de la flota haurien de requerir d'operaris especialitzats en la seva construcció i manteniment, així com de mariners.

La celebració de l'arribada de les relíquies de Santa Tecla ens aporta més dades sobre la vida marítima a la ciutat de Tarragona. La recepció va constituir una gran litúrgia de caràcter urbà en la què van participar les agrupacions dels diferents oficis urbans. Cada agrupació es distingia per portar una bandera i un tipus de vestit de colors diferents. La litúrgia urbana es

va concretar en un conjunt de processons en torn al seguici de les relíquies. Disposem de les xifres i els colors adscrits als pagesos, fusters i ferrers; però ens interessen les dades dels pescadors i dels mariners. El relat del seguici ens parla de vuitanta pescadors vestits de blau i de cinquanta mariners concretant que es tractava de patrons de vaixells. Aquests darrers portaven una bandera amb la representació gràfica d'una embarcació. A la processó també van participar tot tipus de mercaders, notaris, apotecaris i altres professions que podien estar relacionades amb les activitats marítimes de forma indirecta.¹⁹ Així doncs, el seguici vinculat a l'arribada de les relíquies de Santa tecla del 17 de maig de l'any 1323 ens descriu una societat urbana estretament vinculada amb les activitats marítimes.

Diversos condicionants van desencadenar, a finals del segle XV, en el projecte de construcció d'un nou dic al port de Tarragona. En realitat no es tractava d'un fenomen únic a la Corona d'Aragó; en les mateixes cronologies es bastia un dic al port de Barcelona.²⁰ Tan sols contextualitzant les noves fórmules i avanços en la navegació, els nous marcs històric-polítics, militars i econòmics, així com les necessitats pròpies de la ciutat de Tarragona, podem caracteritzar amb relativa precisió l'impacte i rellevància del projecte tarragoní vers la construcció del nou dic.

A finals del segle XV s'havia difós el model de vaixell conegut com coca a quasi tot el Mediterrani, en paral·lel amb la seva difusió al nord d'Europa. Es tractava d'un tipus de vaixell de dimensions molt superiors al de la barca, el llaüt o el lleny; aquest darrer, un dels tipus d'embarcacions més nombrosament documentat al port tarragoní. La galera, la coca i altres tipus de vaixells, amb dimensions considerablement superiors als que s'utilitzaven en centúries anteriors, es caracteritzen pel seu gran tonatge i capacitat d'emmagatzematge o per a portar tripulació. Les instal·lacions i estructures arquitectòniques que donaven cobertura material a la navegació i ancoratge, càrrega i descàrrega, d'aquests nous models de vaixells, requerien de reformes i ampliacions. Aquests són els casos de Barcelona i Tarragona; ambdues ciutats necessitaven nous dics.

Per altra banda, els conflictes bèl·lics, com la guerra civil catalana, o el *revival* de la pirateria a finals del segle XV, van contribuir a la necessitat de dotar als ports d'altres tipus d'infraestructures. Els ports necessitaven protegir-se millor d'aquests perills, però al mateix temps era necessari –per a un bon funcionament de les activitats marítimes– dotar-se també de més resguard front les tempestes, els vents i les marees. Finalment, la recuperació econòmica i demogràfica després de les crisis de finals del segle XIV i principis del XV afavorien la realització d'obres arquitectòniques monumentals, generalment paralitzades pels conflictes bèl·lics, la fallida demogràfica i la crisi econòmica.

15. Un nou dic per a una ciutat en transformació. El port de Tarragona entre finals de l'edat mitjana i el començament de l'edat moderna

La protecció artificial que ofería una estructura arquitectònica del tipus dic era fonamental per a la millora i el desenvolupament del port de Tarragona a finals del segle XV. Per aquesta raó, l'any 1483 la ciutat de Tarragona va demanar al monarca el permís necessari per a iniciar les obres. L'encarregat d'engegar el procés va ser la màxima autoritat de la ciutat, l'arquebisbe Pere d'Urrea, qui va entrevistar-se amb el rei aquell mateix any a les corts de Tarassona. La proposta de l'arquebisbe va ser rebuda positivament i el 8 de març de l'any 1484 el rei Ferran II va confirmar un privilegi que permetia a la ciutat de Tarragona bastir un nou dic.

El text emès pel monarca estava constituït per dos parts diferenciades però complementàries. Per una banda es renovava la confirmació del privilegi realitzat pel monarca Pere el Cerimoniós l'any 1372. En segon terme s'autoritzava, es donava permís, per a la construcció d'un embarcador/dic d'obra. Així doncs, el privilegi de Ferran II de l'any 1484 es constitueix com una fita en la història medieval del port de Tarragona, ja que s'incidia en els seus privilegis de càrrega i descàrrega de mercaderies, així com posava de relleu la necessitat de bastir noves i potents instal·lacions arquitectòniques que donessin cobertura material a la navegació. Les elits de la ciutat, l'arquebisbe Pere d'Urrea, el capítol catedralici i representants del Consell Municipal van constituir una Junta per a dur a terme la construcció d'aquesta important estructura arquitectònica.¹

Situat a l'est de les restes monumentals de l'escullera romana, es va començar a bastir el nou dic. Com han posat de relleu diversos autors, entre els què destaca Alemany, Blay i Roquer a la seva monografia sobre la història del port tarragoní, el privilegi de Ferran II de l'any 1484 constitueix "una fita cabdal per a la renaixença del port". En aquests termes hem d'interpretar aquest moment com la fi del port medieval i el sorgiment del port modern, si bé les obres mai es van poder finalitzar. El principal problema que va haver d'afrontar l'arquebisbe i el capítol catedralici, juntament amb el Consell Municipal, va ser el finançament de la construcció.

El nou dic i/o escullera medieval de Tarragona no seria molt diferent al que es va bastir a Barcelona a finals del segle XV. Coneixem bé l'estructura de l'escullera barcelonesa gràcies a les modernes intervencions arqueològiques que s'han realitzat i que han permès als arqueòlegs documentar-la amb

precisió. L'excavació va mostrar una gran estructura de secció troncopiramidal, realitzada amb grans blocs de pedra procedents de la propera muntanya de Montjuïc. Els blocs de pedra que s'han identificat estaven sense escairar, abocats en grups, característica que permet caracteritzar diferents fases de treball. Aquests conjunts de blocs seguien una orientació nord-est-sud que –naturalment– anava més enllà del límit del solar excavat, però que gràcies a la cartografia històrica i les fonts textuales els arqueòlegs poden dibuixar amb precisió. El tram documentat del dic barceloní va ser de 79 metres de longitud i 15 metres d'amplada màxima; així doncs, estem parlant d'una estructura monumental ben documentada arqueològicament que se serveix perfectament per a caracteritzar l'escullera tarragonina, basant-nos en ella com a paral·lel tipològic i funcional. Les pedres no escairades que constitueixen la morfologia del dic varien des de les més petites (de 0,30 x 0,28 x 0,08 metres) fins a les més grans (de 2,40 x 1,20 x 0,60 metres). Els arqueòlegs, a partir de les restes documentades, van poder establir un càlcul aproximat del volum d'entre 3 i 4 tones. Evidentment, la construcció no va consistir només en l'acumulació dels diferents tipus de blocs de pedra; en alguns punts també s'han documentat còdols granítics que serien conseqüència directa dels petits abocaments de llast que dotarien de més fermesa a l'estructura. L'escullera de Barcelona, així doncs, es va revelar com una estructura arquitectònica monumental i complexa que va requerir una notable capacitat tècnica per a la seva construcció, i que va necessitar d'una ingent inversió tant financera com d'energia i materials. L'excavació arqueològica va desmuntar la teoria tradicional que plantejava que aquesta escullera tenia 100 metres de longitud i 6 metres d'amplada, ja que les restes arqueològiques documentades són de 14 metres d'amplada i la longitud identificada correspon a 79 metres segurs, que es devien prolongar considerablement. Amb dimensions menors, l'escullera tarragonina no podia ser molt diferent de la barcelonina.

Les polítiques edilícies de la Corona d'Aragó a finals del segle XV apunten a la cada vegada més necessària suma d'esforços per part de les diferents institucions i elits urbanes amb l'objectiu de generar abrics naturals i altres instal·lacions arquitectòniques als diferents ports del Mediterrani. El cas de Tarragona, malgrat les dificultats per al seu finançament, enllaça amb aquestes necessitats que trobem presents als ports de ciutats tan rellevants com Barcelona i València. Si bé València tampoc va tenir una escullera que fes d'abric artificial per al seu port, el cas de Barcelona resulta més significatiu si tenim en compte que es tracta de la capital mediterrània de la Corona. En aquest context no resulta estrany que Tarragona no tingués la necessitat de dotar-se d'un abric artificial fins que no ho va fer la capital comtal. Recordem que només la ciutat de Palma de Mallorca hi tenia un port artificial perfectament protegit de les inclemències del mar o del temps, així com d'atacs pirates o corsaris. A finals del segle XV les oligarquies urbanes, re-

presentades a Tarragona per la figura de l'arquebisbe, el capítol catedralici, el Consell Municipal i la burgesia formada per rics comerciants i mercaders, van motivar la construcció d'una obra d'enginyeria que requeria una mà d'obra especialitzada.

La nova escullera tarragonina es caracteritzava per ser la principal i més monumental estructura arquitectònica portuària de l'època moderna del port tarragoní. L'emplaçament de la infraestructura va definir l'eix i punt de partida de l'escullera actual segons plantegen Alemany, Blay, Roquer.²

En realitat, no tenim dades precises, però sí indicis que el traçat del primer moll d'obra va representar la continuació de l'anterior moll medieval. Només futures intervencions arqueològiques com les realitzades a Barcelona i la seva escullera podran afinar la posició, estructura i característiques de l'escullera tarragonina. No obstant això, s'ha plantejat la possibilitat que l'escullera medieval reaprofités en part les estructures de l'antiga escullera d'origen romà. Recordem la notícia de l'any 1436 en què se cita l'episodi en què el rec dels Molins afectava negativament al port medieval, situat aquest en la badia portuària de Tarragona, en una zona relativament propera a l'escullera romana.³

La Junta constituïda topà de seguida amb problemes econòmics: recordem que les finances de la ciutat es trobaven en una situació molt dolenta. En un principi, s'imposà una taxa sobre el pa i la carn municipals, i el desembre de l'any 1489 el Consell acordà demanar un préstec per a indemnitzar els propietaris de les finques afectades per les obres del moll. Amb la quantitat resultant, es tragué a subhasta el 9 de juny de 1491 la construcció de "cent canes de Montpeller, d'obra de moll". L'obra fou adjudicada als germans Pedro i Juan Burgueta, navarresos, però hom veié ben aviat que els fons recollits eren totalment insuficients.⁴

L'any 1492, el Consell municipal, buscant solució al problema econòmic, determinà la petició d'un privilegi a Ferran II per a gravar diversos productes als municipis del Camp de Tarragona, estimant que l'obra també aniria al seu benefici.⁵ El rei respongué amb l'autorització de l'impost esmentat i envià sengles cartes a l'Arquebisbe, al Lloctinent del Principat i al Procurador Reial de la ciutat i Camp de Tarragona, i assenyalà la conveniència del port per al desenvolupament del comerç i la defensa contra els corsaris.⁶

La monografia dels autors Alemany, Blay i Roquer sobre la història del port de Tarragona,⁷ així com els treballs arqueològics realitzats per J.M. Macies i el seu equip, o l'anàlisi de la cartografia històrica realitzada per I. Fiz a partir de la tecnologia SIG (Sistema d'Informació Geogràfica),⁸ constitueixen la base del nostre coneixement en l'actualitat sobre l'escullera medieval de Tarragona. Semblen versemblants els arguments esgrimits que defineixen, a partir de la documentació textual, el començament de les obres a

principis del segle XVI, encara que, segons la nostra opinió, tant el projecte com l'adequació de la zona, així com l'extracció de blocs de pedra, haurien d'haver començat abans, en un moment indeterminat posterior al privilegi emès l'any 1484. Sembla acceptat amb unanimitat per part dels historiadors, arqueòlegs i urbanistes que l'actual escullera tarragonina té els seus orígens en aquesta escullera medieval i no pas en el dic romà. Com succeeix en altres espais arquitectònics de la ciutat de Tarragona, una font de coneixement fonamental per a caracteritzar aquestes infraestructures actualment desaparegudes és el conjunt de gravats realitzats pel pintor flamenc Anton van der Wyngaerde.

La ubicació del nou port modern representa un desplaçament cap a l'est de l'escullera de protecció de la rada portuària. Aquesta decisió indica que l'estat de conservació del dic romà no permetia aprofitar-lo i va passar a ser un element situat a l'interior de la nova rada que, amb el temps, esdevindria un element perillós per a la navegació marítima perquè destorbava l'entrada dels vaixells al port. Cal destacar que el nou emplaçament deixa fora de la rada el desguàs d'un canal obert (tipus riera o cava).⁹ La superposició planimètrica demostra que aquesta canalització és el col·lector principal de la ciutat romana, que en diferents trams es va mantenir en ús fins al segle XIX, moment en què se'n construeix un de nou que passa pel centre del carrer d'Apodaca. L'ús d'aquest canal obert podria haver estat un dels motius que aconsellà situar el nou moll modern en aquest indret, sempre deixant el desguàs del canal fora de la rada portuària, una solució ja practicada en època romana. Al mateix temps, la sedimentació dels residus arrossegats pel canal podia haver generat amb els segles la plataforma sedimentària des de la qual va partir la nova escullera.¹⁰

16. Salou, Cambrils i Miramar. Alternança, subsidiarietat i noves fundacions portuàries al Golf de Sant Jordi

El denominat "mar de Tarragona" de les fonts textuales dels segles XIII-XIV abastava fins més enllà de la desembocadura del riu Francolí i el cap de Salou. Els ports de Salou, Cambrils i Miramar/Guardamar constitueixen la tríada d'espais portuaris del Golf de Sant Jordi; un golf que articulava la desembocadura i delta del riu Ebre amb la ciutat de Tarragona. No obstant això, aquests tres ports, molt diferents entre ells, mai van orbitar o inserir-se en els fluxos de la desembocadura de l'Ebre o van dependre directament del de Tarragona. Com veurem a continuació, els ports de Salou i Cambrils es van desenvolupar en paral·lel a les viles homònimes a partir de la segona meitat del segle XII, seguint un procés similar als ports de Tamarit, Torredembarra, Creixell o Sant Vicenç de Calders. El cas del port de Salou, no obstant això, com hem vist en els apartats referits a Tarragona, és especial. El desenvolupament de les activitats portuàries salouenques va experimentar un creixement espectacular al segle XIV que va culminar al segle XV amb els conflictes entre aquesta vila i la ciutat de Tarragona. Salou, port subsidiari del de Tarragona, va esdevenir a finals del segle XV l'instrument de les poblacions del Camp de Tarragona per a evitar passar pel port tarragoní. D'altra banda, el port de Miramar/Guardamar, lluny de ser un port vinculat a una vila o nucli poblacional, va edificar-se de nou per iniciativa de la ciutat de Barcelona a l'actual terme municipal de Mont-roig a principis del segle XV, sense cap precedent a la zona.

16.1. Salou, del port subsidiari al port alternatiu

Així doncs, encara que íntimament relacionats mitjançant les rutes comercials i els fluxos mercantils amb Tortosa, Tarragona i altres poblacions del sud del Principat, els ports de Salou, Cambrils i Miramar han d'anar vinculats amb fenòmens econòmics complexos, no sempre contemporanis. Salou i el seu port medieval són cèlebres per un esdeveniment episòdic però significatiu: va ser el port utilitzat pel monarca Jaume I com a base de sortida dels estols que van conquerir l'illa de Mallorca l'any 1229. La població de Salou va sorgir com una petita vila costanera a mitjans del segle XIII durant el procés de reestructuració del territori portada a terme



21. Port tradicional de Cambrils. Aquest sector de la costa, fortament urbanitzat, va constituir en l'edat mitjana un dels ports més rellevants de l'actual província de Tarragona. No serà fins l'edat moderna quan adquireixi el seu màxim apogeu. Fotografia de Silvia Gómez.



22. Perfil litoral de Miramar (Mont-roig). Abandonat des de l'antiguitat l'espai portuari de L'Hospitalet de l'Infant, la necessitat d'establir un espai portuari a principis del segle XIV va motivar a la ciutat de Barcelona la construcció d'aquest port. No documentat arqueològicament, sí sabem que el port -depenent de Barcelona-, anomenat Miramar/Guardamar, es va condicionar d'estructures que donaven suport a l'activitat portuària. Fotografia de Silvia Gómez.

amb motiu de la conquesta del territori en detriment d'Al-Àndalus. L'actual municipi limita al nord i est amb Vila-Seca i a l'oest amb Cambrils, caracteritzant-se com un espai natural de penetració cap a l'interior de la comarca del Baix Camp i al sud amb la mar Mediterrània. Les característiques orogràfiques de Salou condicionen la presència del port medieval sense que tinguem testimonis arqueològics o textuais de l'existència d'un port en l'antiguitat. Des del punt de vista morfològic podem diferenciar dos agents a Salou: el cap de Salou i la plana. L'altura màxima es localitza a la Glorieta, al nord-est de Cala Crancs, amb 77 m.s.n.m., però ens interessa sobretot el cap de Salou. Aquest cap, sortit de terra dins el mar, està constituït per un conjunt de roques calcàries dels tipus mesozoïques i eocèniques. La constitució morfològica del litoral alterna espais rocosos amb platges fòssils tirrenianes com són la Platja Llarga, cala Font i la Platja del Racó, aquestes ja al municipi germà de Vila-seca.

L'any 1154 el normand Robert Bordet (o d'Aguiló) dona la vila de Salou i el seu terme perquè fos repoblat. La donació de Salou i el seu territori (més extens que el terme municipal actual) a Pere Rasura planteja ja des de mitjans del segle XIII l'existència d'un nucli poblacional costaner vinculat directament amb el Mediterrani. En conseqüència, algun tipus d'activitat marítima va començar a desenvolupar-se en paral·lel amb el naixement de la vila. L'any 1194, el rei Alfons I va donar la població a Ximèn d'Artusella, en un nou moviment generalitzat al Camp de Tarragona d'impuls repobrador del territori. Els conflictes jurisdiccionals de seguida van sorgir quan aquesta donació va xocar amb els interessos de l'arquebisbat, la institució més rellevant de la ciutat de Tarragona i influent del Camp. El conflicte es va mantenir fins que el rei Pere I va anul·lar la donació a Ximèn d'Artusella (1197) i traspassà la jurisdicció a l'arquebisbe Ramon de Rocabertí l'any 1211. Des d'aquest moment fins a l'actualitat la població de Salou ha estat íntimament vinculada al mar Mediterrani. No obstant això, és l'existència de bons ports naturals el que explica la seva història marítima.

Dècades abans de la constitució de la vila de Salou, al setembre de l'any 1113, la badia portuària de Salou va acollir l'estol armat constituït per embarcacions italianes que per ordre de Ramon Berenguer III van intentar per primera vegada conquerir l'illa de Mallorca. Aquest primer intent de conquesta de les Balears pel comte de Barcelona suposa una fita, ja que l'estada de l'armada marítima a Salou preludeja la portada a terme posteriorment per Jaume I, així com prefigura una constant en la història de la Corona d'Aragó: la presència de flotes armades al sud del litoral Català amb objectius militars específics a les illes del Mediterrani occidental (Balears, Sardenya i Sicília). En un moment en què el territori no havia estat conquerit i assimilat, estant encara sota el poder d'Al-Àndalus, resultava quasi impossible per als poders feudals cristians la consolidació d'un port potent ni a Salou

ni a Tarragona. No obstant això, la morfologia costanera de Salou oferia excel·lents ports naturals, ben resguardats de les aiguades, les tempestes i protegits dels vents i les marees. Aquest espai d'ancoratge natural i la posició geogràfica de Salou respecte a les Balears són els factors que impulsaren l'estada de l'estol italià l'any 1113. Poc més d'un segle després, el privilegiat emplaçament portuari de Salou va ser escollit per allotjar l'esquadra que el 6 de setembre de l'any 1229 va partir en direcció a la conquesta de Mallorca.

Salou apareix a partir del segle XIII a les assegurances de forma regular. La població costanera i el seu port s'inserien així en la xarxa i els fluxos comercials de caràcter marítim. Sabem que Salou es va convertir de forma ràpida en un espai privilegiat per a carregar o descarregar blat o ametlló, així com l'oli que s'exportava a Barcelona procedent del Baix Camp. En realitat, la vila de Salou no va competir plenament amb el port de Tarragona fins al segle XV; el seu port era complementari o subsidiari del tarragoní, així com alternatiu a d'altres secundaris com el de Cambrils.¹ L'autèntic protagonisme regional del port de Salou sorgirà al llarg del segle XV, especialment a finals de la centúria, quan esclati el cèlebre conflicte entre la ciutat de Tarragona i la Comuna del Camp (que integraven les viles més importants del Camp de Tarragona). Davant la necessitat de tenir una porta al mar, a finals de l'edat mitjana les poblacions del Baix Camp van recolzar l'impuls de l'activitat portuària a Salou. La tensió entre les poblacions del Camp i la ciutat de Tarragona va arribar a tal punt que a principis del segle XVI va romandre tancat el port de Salou.² Així doncs, com succeeix en altres ports com els de la desembocadura de l'Ebre, no serà fins l'arribada de la modernitat que el port salouenc es consolidi com espai portuari rellevant.

El port de Salou, així doncs, va ser un tot secundari en relació al de Tarragona o la densa xarxa portuària de la desembocadura de l'Ebre i Tortosa. No obstant això, la seva història està plena d'esdeveniments de caire militar o bèl·lic. La vila, existent ja al segle XIII, no va experimentar un gran creixement durant la resta de l'edat mitjana. Sabem que l'any 1276 el poble estava constituït per una fortalesa del tipus torre, sis cases i tres masos; una vila que estava massa exposada al perill de patir ràtzies pirates sarraïnes o berberisques. Sí sabem que les bones condicions naturals de la seva badia portuària facilitava la concentració d'estols armats, com va succeir de forma regular entre els anys 1285 i 1384. El comandant Roger de Llúria o els monarques Jaume II, Alfons III i Pere II van escollir la badia saulenca com a espai de reunió de les seves armades cap al Mediterrani, especialment en relació amb les expedicions militars de les illes Balears, Sardenya i Sicília. Els trets de la costa salouenca privilegia l'ancoratge i concentració d'embarcacions de grans dimensions de caràcter militar com veiem en la successió d'estades d'aquest tipus de flotes. Però serà a finals del segle XIV i principis del XV quan assoleixi un rol més comercial i mercantil, quan el conflicte entre la

ciutat de Tarragona i les viles del Camp esclati i Salou esdevingui la sortida natural al mar dels productes del Baix Camp.

L'expedició cap a Mallorca del 6 de setembre de l'any 1229 constitueix una fita en la història del port de Salou. L'esdeveniment ha quedat fixat en la memòria col·lectiva fins a l'actualitat. La presència de l'armada reial al port de Salou va deixar testimonis no tan sols a les grans cròniques o arxius de la Corona, sinó també a altres tipus de registres de caire local com són els fons notariais d'Alcover del mateix any 1229. M. Bonet ja va plantejar que les platges amb abric natural alternades amb grans espais oberts que permetien ancorar la flota van ser sense cap dubte els principals motius de l'elecció de l'emplaçament per part de Jaume I. En realitat, unes poques galeres van sortir del port tarragoní i altres del cambrilenc, mobilitzant-se així les poblacions de la costa tarragonina davant la rellevància de l'empresa militar. Les costes meridionals de la desembocadura de l'Ebre havien estat conquerides feia relativament poc i no era aconsellable instal·lar en aquella zona la base d'operacions. Per proximitat amb Barcelona i extraordinàriament ben comunicada amb les illes Balears, Salou va ser el lloc escollit. Però per què Salou i no Tarragona? Possiblement la resposta la tingui M. Bonet, qui apunta que la possibilitat de concentrar un contingent armat relativament gran hagués perjudicat la convivència pacífica amb els habitants de Tarragona. En canvi, Salou era un lloc relativament poc poblat on es podria aplegar l'exèrcit i els homes armats durant mesos sense ocasionar problemes.³ Un fenomen similar es produiria a finals del segle XIII i durant tot el XIV amb el port de Portfangós al delta, allunyat del nucli urbà de Tortosa. Les xifres són eloqüents. Sabem que l'estol concentrat al port de Salou estava constituït per un nombre de cent cinquanta-cinc embarcacions, format per galeres de guerra, barques, llaüts, llenys i coques. D'altra banda, s'ha calculat la presència d'uns vuit-cents cavallers i fins a mil peons.

Els conflictes entre les jurisdiccions dels diferents agents del territori i en conseqüència el xoc inevitable d'interessos entre les poblacions i les elits dirigents caracteritzen la història medieval del port de Salou. Sabem que, durant el segle XIV, episòdicament les embarcacions que arribaven al port de Salou descarregaven els productes i mercaderies per a embarcar-los posteriorment en vaixells de menys dimensions del tipus barca o llaüt. Amb aquesta estratègia de descarregar les coques davant el port salouenc per a transportar els productes i mercaderies en vaixells de rems permetia no pagar la lleuda de Tamarit. Evidentment, aquest tipus d'accions va motivar que les autoritats prenguessin mesures; entre elles, va destacar que tot els vaixells amb mercaderies cobertes estaven obligats a pagar la lleuda. L'autèntica zona d'influència del port de Salou va ser el litoral del Camp de Tarragona. Tenim moments concrets on apareixen vaixells procedents o arribats de Salou a nombrosos indrets, com són Barcelona, València o Mallorca, però van

ser els ports de Tamarit, Tarragona i Cambrils els principals centres que van operar amb la població salouenca. Resulta significatiu que l'any 1372 el rei Pere el Cerimoniós va manar registrar els tretze ports autoritzats des de Roses a Tortosa, abastant tot el litoral del Principat. En aquest document no apareix Salou; sí Tarragona. No resulta un fet anòmal; el port de Tamarit també estava actiu des del segle XII i tampoc apareix en el reguitzell.⁴

Al segle XV, malgrat la crisi econòmica i demogràfica que va patir la Corona d'Aragó, Salou va mantenir la seva activitat portuària. Sabem que a Palma de Mallorca arribaven els productes que s'embarcaven a Salou com les faves, les ametlles, nous, figues seques o pells de cabra. Especialment important va ser l'exploració de plom de la zona del Priorat, que si durant l'antiguitat havia trobat en L'Hospitalet de l'Infant la seva sortida natural pel mar, durant l'edat mitjana va mirar a poblacions com la de Salou. Productes com el vi, els cigrons, les lleties, la mel o las avellanes procedents del Camp de Tarragona o el Baix Camp eren productes i mercaderies habituals al port salouenc.⁵

El port de Salou estava integrat a "las mars de la ciutat" de Tarragona; és a dir, estava integrat en el conjunt de mesures que prenia el Consell de la ciutat de Tarragona responsable de la defensa i el control del litoral. El control de Salou, Cambrils i en suma la costa tarragonina estava vinculat no tan sols amb la defensa de nuclis de població tan importants com la mateixa ciutat, sinó també amb el fet de donar un marc que fes possible el transport marítim de mercaderies i productes, en definitiva, amb la protecció del comerç. Malgrat la progressiva conquesta dels territoris andalusins, primer del sud de Catalunya, després de València, Múrcia i les Illes Balears, els perills derivats de les embarcacions berberisques o sarraines encara era ben viu a mitjans del segle XIV. Així es desprèn de les diferents disposicions emeses l'any 1359 en què s'establien llocs de guàrdia i llaüts que realitzessin el control del mar.⁶ Salou, com a espai natural apropiat on es resguardaven les embarcacions vers el mal temps, va ser objecte d'un control específic. Sabem que a finals del segle XIV una galiota procedent de València va ser inspeccionada.

El port salouenc no comptava amb institucions o recursos propis per al control del litoral, així es desprèn de les mesures preses l'any 1359, on el Consell Municipal de Tarragona va sufragar aquestes despeses. Recordem que la defensa i vigilància de la costa depenia del batlle general de Catalunya, però tant l'organització com els costos d'aquestes accions depenien de la institució urbana de Tarragona. L'any 1383, per exemple, el Consell Municipal de Tarragona va sufragar les tasques de guaita a la torre de Salou amb l'objectiu que fossin "guardades les marítimes". Les mesures es van concretar en el pagament de dos homes que havien de vigilar la torre de la població costanera preparats amb senyals de fum (pel dia) o de far (per la

nit) per donar avís. Aquesta torre estaria interconnectada visualment amb altres espais fortificats preparats per a la vigilància costanera, com era la torre del Pretori a Tarragona.⁷

La vila de Salou, així doncs, contribuïa a la gestió del litoral tarragoní, hegemònicament controlat per la ciutat de Tarragona i el seu port. Considerem que Salou estava perfectament assimilada i integrada com a port en relació amb el de Tarragona, lluny de la dura competència que va tenir a finals del segle XV i principis del XVI. Aquest fenomen s'entén si tenim en compte la necessitat de tenir espais complementaris o alternatius al port de Tarragona. En aquest sentit, Salou oferia unes condicions privilegiades que no van ser obviades per les institucions i les elits urbanes de Tarragona. No resulta estrany que un any després de la dotació de vigilants a la torre de Salou, l'any 1384, quan la reina de Sicília va visitar Tarragona, aquesta va desembarcar en el port salouenc. Posteriorment el Consell Municipal va haver de sufragar els costos del transport terrestre des de Salou fins a Tarragona.⁸

L'any 1323 un comerciant procedent de Barcelona va iniciar una querrel·la judicial contra un altre tarragoní anomenat Ramon de Sant Feliu. Sabem que la queixa es va realitzar a la ciutat de Tarragona davant un notari a la mateixa ciutat. Els fets narrats descriuen que una càrrega de vi que procedia de les muntanyes de Prades havia de ser dipositada a una coca a Salou i d'allà ser transportada fins a Barcelona. Malgrat el pactat no es va realitzar la càrrega. Ramon de Sant Feliu va argumentar que abans del comerciant barcelonès hi havia cinc coques pendents de carregar amb prioritat.⁹ Aquest incident és il·lustratiu del rol que va jugar Salou en el comerç de la Catalunya meridional. En primer lloc es descriu Salou com centre aglutinador de recursos i productes explotats del territori, com són les muntanyes de Prades, però també ho era del Priorat (on es localitzen les importants mines de plom de Falset) i el Baix Camp (i part de l'Alt Camp), un extens territori molt productiu agrícola. Centre aglutinador, però perquè es va constituir com a sortida natural a la Mediterrània. D'altra banda, el conflicte entre comerciants de l'any 1323 posa de manifest com els mercaders de Tarragona realitzaven operacions no tan sols al port de la seva ciutat, sinó també a altres que, més que denominar-los secundaris, els hem de caracteritzar com a complementaris. Aquest és clarament el cas de Salou, on actuaven comerciants de Tarragona utilitzant les seves platges i badies ben resguardades per a la comercialització de productes procedents de l'interior.

Serà durant el segle XV quan el port de Salou assolirà tanta importància que es pot afirmar que va competir directament amb el de Tarragona ciutat.¹⁰ A partir de la segona meitat d'aquesta centúria, malgrat la crisi demogràfica i econòmica que patia tota la Corona d'Aragó, el port salouenc va esdevenir la sortida natural per mar escollida per la Comuna del Camp de Tarragona. Poblacions tan importants com Reus o Vila-seca van reconstruir o reformar

els camins que portaven cap a Salou l'any 1482. Aquest arranjamet de vies de comunicació constituïa la culminació d'un conjunt de mesures que van prendre les viles més importants del Baix Camp amb l'objectiu de constituir una alternativa al port de Tarragona. Sorgia o s'accelerava així el xoc d'interessos entre el Consell Municipal de Tarragona i les viles de la Comuna del Camp. Les institucions de la ciutat van actuar de forma precisa: van impulsar en tot moment l'ús del port tarragoní en detriment del de Salou. El marc legal, privilegis i mesures que podien donar cobertura institucional al desenvolupament del port salouenc no van consolidar-se fins a principis del segle XVI.

El Consell Municipal de Tarragona aspirava a portar a terme les obres de reforma i ampliació del port a finals del segle XV, sumant les aportacions que devien realitzar les viles de la Comuna del Camp de Tarragona. Aquestes poblacions de seguida van manifestar la seva oposició escollint Salou com alternativa portuària. El litigi entre el Consell Municipal i aquestes poblacions va motivar aquestes mesures de tancament del port salouenc. Enfront a la posició i els interessos de la ciutat de Tarragona trobem poblacions tan rellevants com Reus, La Selva, L'Alforja, Riudoms, Mont-roig, Riudecanyes i El Codony. M. Bonet, analitzant les notícies i dades vinculades amb el comerç mallorquí, ha posat de relleu com a finals del segle XV Salou va gaudir d'una cada vegada major presència en aquests fluxos comercials. Dels registres de protocols conservats d'aquest moment, Salou destaca, amb trenta embarcacions, com la segona destinació per a les embarcacions que arribaven de Mallorca, tan sols superat per la capital comtal amb setanta-tres. Les poblacions de Tarragona, amb vint-i-tres, i Tortosa, amb onze, quedaven a certa distància del volum d'embarcacions que ancoraven al port salouenc a finals del XV, caracteritzant aquest canvi d'escenari. No obstant això, la tendència general va ser la de complementaritat en els usos dels port tarragoní i salouenc. Així es desprèn d'episodis registrats com el de Llorenç Fores l'any 1467. En aquestes dades aquest ciutadà de Reus va carregar a la seva nau unes teles a Santa Ponça (Mallorca) i es va dirigir al port de Tarragona. Allí va descarregar aquestes teles per a posteriorment anar fins al port de Salou, on va haver d'esperar fins a vuit dies per a poder realitzar una càrrega que tenia com a destí l'illa de Mallorca.

El viatge i el moviment mercantil que el reusenc Llorenç Fores va realitzar l'any 1467 exemplifica com, lluny de competir, els ports de Tarragona i de Salou es complementaven. Malgrat les creixents tensions entre el Consell Municipal de Tarragona i les viles del Camp, el port de Salou s'havia constituït, a finals de l'edat mitjana, com un nus fonamental a la xarxa portuària de la Catalunya meridional, però sobre tot de l'àmbit regional del nord del Golf de Sant Jordi i el litoral tarragoní. Les càrregues realitzades al port, amb una espera de més d'una setmana, posen de manifest la intensa activitat

que es duia a terme al port salouenc.¹¹ El tancament d'aquest port a principis del segle XVI i la seva posterior apertura marquen no tan sols la fi de l'edat mitjana, sinó també el desenvolupament de la vila costanera de Salou i el seu port, ja inserits en l'edat moderna.

16.2. Els inicis del port de Cambrils

El port de Cambrils estava situat junt a la població costanera, protegit de les mareas per l'agent físic del cap de Salou. Les excel·lents condicions per a l'ancoratge d'embarcacions, gràcies a la presència de platges i badies resguardades de les inclemències del mar i del temps, van permetre el desenvolupament durant els darrers segles de l'edat mitjana del port de Cambrils, seguint una dinàmica històrica similar al de Salou. El terme cambrilenc constava de dos sectors o àrees ben diferenciades. En primer lloc, el terme medieval de Cambrils, situat en l'espai més occidental. D'altra banda, a la secció oriental, els termes de Vilafortuny, Vinyols i els Arcs. La riera de Riudoms limita en l'espai nord-oest. A l'est es localitzen els termes de Vila-seca i Salou, connectant directament amb el Camp de Tarragona. Aquest paisatge costaner, de fins a nou kilòmetres de platja arenosa, ha estat radicalment transformat a les darreres dècades de la contemporaneïtat fruit del "boom" urbanístic, el creixement d'urbanitzacions i la construcció massiva d'hotels. No obstant això, sabem que per les condicions físiques del terreny, abans del segle XX s'hi alternaven nombrosos aiguamolls i aigües estancaes que es van haver de drenar i dessecar. El pendent del terreny costaner, en cap moment superior al 2%, afavoria el sorgiment d'aquests aiguamolls i dificultava l'establiment d'estructures residencials o el cultiu. La història de Cambrils, lligada sempre al mar, ens ha deixat pocs testimonis de la vila en època medieval. En l'actualitat sí es conserva un edifici excepcional, una torre de guaita de planta rodona anomenada tradicionalment torre del Port o dels Moros. Encara que aquesta estructura turriforme es data al segle XVII, és molt possible que aquesta estructura substituís una altra que hem de situar en època medieval. Tanmateix, l'església més antiga de la població va ser destruïda al segle XV a partir d'un atac realitzat pels sarraïns, esdeveniment que encara avui es recorda magnificat per la historiografia local.

La rellevància del port i vila de Cambrils com a centre redistribuïdor a nivell regional no es consolidaria fins a l'edat moderna, però durant l'edat mitjana tenim indicis d'aquestes activitats. A partir del segle XIV, vinculat al desenvolupament del comerç que va tenir lloc amb l'expansió de la Corona d'Aragó, el port de Cambrils comença a aparèixer com un important espai de transaccions mercantils a nivell territorial. Sabem que es van realitzar diversos viatges amb destinació a Barcelona procedents de Cambrils entre

finals de l'any 1357 i principis del 1358. Les embarcacions estaven carregades, de forma general, amb productes agrícoles com són les ametlles, l'ordi o el vi i la farina. També vaixells carregats de blat procedents de la capital comtal.¹² Tenia una lleuda o peatge terrestre, per a les mercaderies que passaven pel camí que portava a Mora i Garcia, a l'Ebre;¹³ l'existència d'aquesta lleuda, encara que no fos marítima, denota que la vila era redistribuïdora de mercaderies.

M.T. Ferrer i Mallol, en base als llibres de registre ben documentats dels anys 1401-1410, ha establert que es van realitzar a Barcelona fins a vint-i-nou arribades d'embarcacions procedents de Cambrils.¹⁴ Les xifres augmenten espectacularment en el cas contrari, arribant a quaranta vaixells els arribats a Cambrils amb origen a la capital comtal. En cap dels dos sentits la documentació fa explícit el tipus de mercaderies, encara que presumiblement es tractaria de productes agrícoles en el cas de Cambrils-Barcelona i de blat i manufactures en el cas Barcelona-Cambrils. D'altra banda, per a finals del XIII i principis del XIV disposem de notícies que apunten a l'existència d'una ruta amb la ciutat de València. A partir dels registres de llicències de treta de València sabem d'embarcacions que van partir en direcció a Cambrils l'any 1393 i fins a dos vaixells l'any 1404. Curiosament les dues embarcacions de l'any 1404 eren originàries de Serinya i de Barcelona.¹⁵ Si bé en moltes ocasions no disposem d'un registre de les mercaderies, l'estudi de M.T. Ferrer i Mallol ha posat de relleu que els productes més citats són l'oli o ametlló.¹⁶

Un aspecte fonamental sobre la vida portuària a Cambrils és la seva aportació a la conquesta de les illes Balears a principis del segle XIII. Sabem que l'any 1229 l'armada concentrada a Salou va salpar en direcció a Mallorca, iniciant-se el que de forma majoritària coneixem com el procés de conquesta i expansió de la Corona d'Aragó. El port escollit per Jaume I va ser Salou, però de forma subsidiària diverses galeres van salpar des de ports complementaris, com van ser els de Tarragona i Cambrils. La presència de part de l'armada al port cambrilenc no es pot vincular a l'existència d'instal·lacions vinculades pròpiament amb l'empresa de conquesta. Considerem que les bones condicions de port natural, amb la protecció que oferia el cap de Salou, així com la seva proximitat amb la veritable base d'operacions –Salou– van ser els factors determinants de la presència de galeres de guerra.

Cambrils, com Salou i altres viles del Camp de Tarragona, sorgeix com a resultat de la reestructuració territorial que es realitza a mitjans del segle XII en ple procés de restauració de la ciutat i la seu metropolitana de Tarragona i el seu territori. Gràcies a una cessió d'un alou realitzada pel comte Ramon Berenguer IV i amb l'acord de l'arquebisbe de Tarragona, Oleguer Bonastruga, i el militar normand Robert Bordet, *princeps* de la ciutat de Tarragona, l'any 1152. La possible presència d'un vilatge andalusí preexis-

tent pot ser un dels condicionants per a escollir aquest lloc costaner per la “re població” i reestructuració de l'època. Les dades són reduïdes i molt fragmentàries, però la donació realitzada en favor del cavaller Ponç de Regomir obligava a la construcció d'una torre i un castell. No sabem fins a quin punt la donació i les mesures repobladores van ser efectives, ja que dos anys després, l'any 1154, el *princeps* Robert va donar el terme de Cambrils al cavaller Bertran. I un any més tard, el comte Ramon Berenguer IV atorgava una carta de poblament. L'any 1178 el monarca Alfons atorgava una segona carta de poblament. En aquestes cronologies comencem a tenir testimonis i referències de l'activitat del port cambrilenc. La influència de la vila de Cambrils a tot l'arc que dibuixava el Golf de Sant Jordi era cada vegada major, com es veu l'any 1202, quan el monarca Pere I delega al batlle de Cambrils la defensa de la gent de (Sant Jordi) d'Alfama. El mateix Pere I, l'any 1206, confirmava el seu domini sobre la vila, així com afermava la importància del seu mercat regional.

16.3. L'efímera fundació barcelonesa de Miramar

El cas del port de Miramar és radicalment diferent als de Tamarit, Torredembarra, Tarragona, Salou o Cambrils. Les poblacions citades es constituïen com a nuclis de població plenament consolidats al segle XIII. Alguns tenien precedents romans (el clar cas de Tarragona), mentre que uns altres van sorgir com a viles costaneres a principis del segle XII, consolidant-se els segles següents com a entitats urbanes que aglutinaven grans contingents poblacionals. El cas de Miramar (o Guardamar) és radicalment diferent. Mai va ser una població (ni s'han documentat precedents poblacionals al territori). No va sorgir com a entitat poblacional íntimament relacionada amb un port, sinó que es caracteritzava per ser una estructura portuària depenent única i exclusivament de la ciutat de Barcelona. Es tracta, així doncs, d'un cas únic al sud de Catalunya. El port de Miramar tampoc es pot comparar amb els espais naturals portuaris de la desembocadura de l'Ebre (Portfangós, Els Alfacs, L'Ampolla...), ja que la distància entre Barcelona i la pròpia Miramar era considerablement superior que la de Tortosa amb la seva xarxa del Delta. L'espai portuari de Miramar no pot caracteritzar-se ni definir-se sense entendre les polítiques econòmiques de Barcelona i la seva influència al territori, així com el xoc d'interessos de la capital comtal amb altres ports com el de Tortosa.

No coneixem la situació exacta del port de Miramar o Guardamar, però sí sabem que estava bastit en un lloc al sud de Cambrils, a l'actual terme municipal de Mont-roig (Baix Camp), a la costa, entre les puntes dels Penyals i Porquerola. En aquesta àrea de extenses platges a principis el segle XV,

la ciutat de Barcelona va impulsar la construcció d'un port en un context d'actuacions molt més extens que tenia com a objectiu l'aprovisionament de blat. El fenomen que envolta la construcció i efímera vida del port de Miramar ha estat estudiat per M.T. Ferrer i Mallol. Sabem que l'any 1400 la ciutat de Tortosa va començar a retenir el blat que baixava pel riu Ebre. El motiu eren les dissensions existents entre la ciutat tortosina i Barcelona; en definitiva, conflictes jurisdiccionals però sobretot un xoc d'interessos. El cas és que la ciutat de Barcelona necessitava el blat que arribava Ebre avall per abastir la seva població. No obstant això, el conflicte amb la ciutat de Tortosa s'agreuà i finalment les institucions barceloneses van prendre la decisió de solucionar el problema de l'abastiment de blat desenvolupant altres estratègies que no passaven per Tortosa.

L'any 1400 la ciutat de Barcelona va comprar la localitat de Flix.¹⁷ Aquesta vila, de presumible origen andalusí, estava estratègicament molt ben situada a la ribera del riu Ebre, just abans d'arribar als darrers trams fluvials que discorrien per Tortosa. Amb la compra de Flix, la ciutat de Barcelona es feia amb una localitat que podia fer servir com a base d'operacions per a emmagatzemar el blat que necessitava per a alimentar la població. Va existir un primer projecte que l'any 1401 plantejava portar el blat de Flix fins a Salou mitjançant el transport terrestre; una vegada arribat a Salou es carregaria en vaixells que sortirien cap a la capital comtal. No obstant això, aquest trajecte encaria massa els costos del transport del blat; la ruta era massa llarga. De seguida es va arribar a una solució que passava per l'acord amb el comte de Prades. Gràcies als permisos necessaris per a transportar el blat pel comtat de Prades, es va fixar una ruta terrestre alternativa que passava des del castell de Banyoles, molt proper a la població de Tivissa, fins al lloc de Guardamar o Miramar. Va ser necessària també la negociació amb l'arquebisbe de Tarragona i el capítol de la catedral l'any 1406 per a impulsar l'adequació d'un camí suficientment ampli i ben equipat com per a poder portar carros carregats de blat. El mateix any es decidia la construcció d'un carregador al lloc de Miramar. Els permisos de l'arquebisbe i el capítol catedralici eren necessaris, ja que la plana del Coll de Balaguer estava sota aquesta jurisdicció.

La ciutat de Barcelona, després d'anys de conflicte amb Tortosa, aconseguia així generar una ruta alternativa a l'arribada del blat al darrer tram del riu Ebre i transportar-lo fins al recent nascut port de Miramar. L'estratègia de la capital comtal passava també per l'adequació dels espais més importants d'aquesta nova ruta. Sabem que es va ordenar la construcció d'un porxo a la població de Banyoles, on es podia descarregar el blat. Aquest porxo no seria molt diferent del que tenim identificat a la mateixa ciutat de Tortosa. Les obres van durar uns anys fins que al juliol de l'any 1411 estarien bastits a Miramar el carregador i un dipòsit fortificat. El port de Miramar



23. "L'Hospitalet de l'Infant: Terrenys José M^a Alonso", SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles), Rodríguez Escalona, Carlos. Datat el 10 de març de 1963. Núm. de registre RFSACE. 2586. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.



24. Àrea geogràfica del Delta de l'Ebre i principals ports documentats durant l'antiguitat. Dibuix de l'autor.

romandria sota la jurisdicció de Barcelona fins que, durant la guerra contra Joan II, aquesta la va perdre. No seria fins a l'any 1481, sota el govern de Ferran II, que Barcelona va recuperar el seu dret sobre aquest port marítim i les infraestructures que articulava (dipòsits, camins...).¹⁸

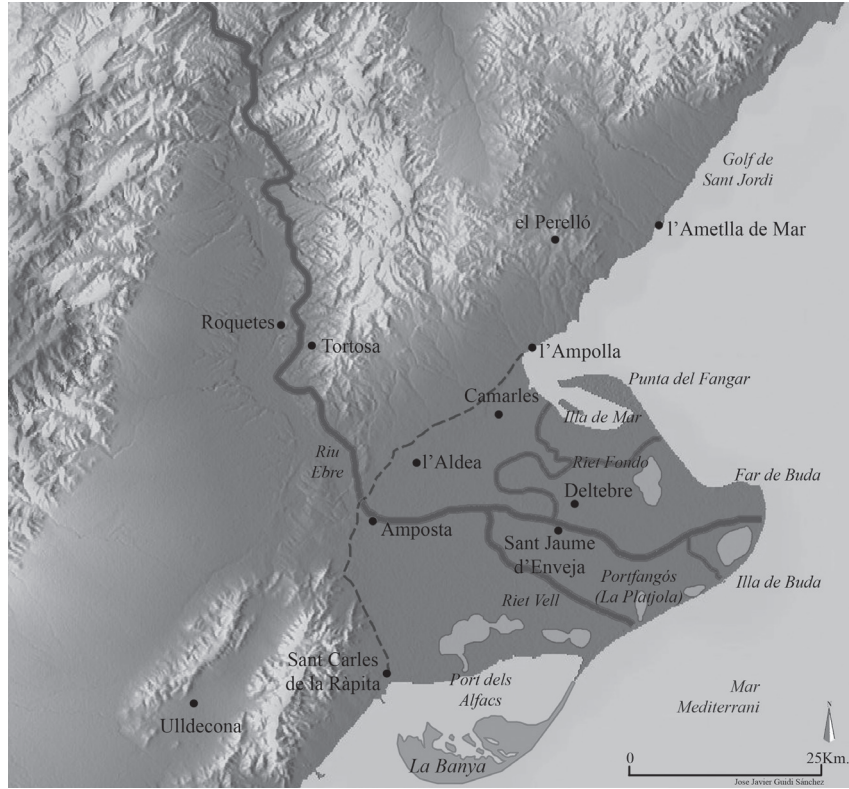
El cas del port de Miramar/Guardamar, així doncs, és especial. El llogaret situat entre Cambrils i L'Hospitalet de l'Infant, estava relativament ben articulat, però sense la intervenció i la inversió comtal, mai hauria arribat a constituir-se com a port. Darrera l'impuls constructor s'amagava el clar objectiu d'aconseguir abastir Barcelona de blat, i van ser les elits barcelonines les que van sufragar el cost de 30.000 florins de les obres. L'edificació del port era necessària: el transport marítim presentava molts més avantatges i era més barat que no pas el terrestre. D'altra banda, era una prioritat abastir de blat la població de Barcelona. Les dues compres realitzades per la ciutat comtal, Banyoles i Miramar, així com l'adequació del camí entre ambdues, va implicar molts actors polítics i, com hem vist, la inversió d'una considerable quantitat de diners. El camí va ser arreglat per ordre dels consellers entre els anys 1406 i 1411, per on fins fa poc discorria la carretera de Tivissa a Vandellós, on se situen el coll de la Vall, la font d'en Salvat i l'estret de Fatges. Sabem que durant el segle XVI les incursions pirates, especialment les sarraïnes, van ocasionar nombrosos desfets al litoral tarragoní. En aquesta època és quan hem de datar la desaparició del port de Miramar, ja que a causa d'una d'aquestes ràtzies el port va patir destruccions que mai es tornarien a refer. Ben al contrari, la ruta tradicional d'arribada de blat pel riu Ebre va continuar. Els llocs de Flix i La Palma, possessions de la ciutat de Barcelona, van continuar sent-lo fins a la guerra napoleònica, ja al segle XIX.¹⁹

17. La xarxa portuària de la desembocadura i el delta de l'Ebre

Encapçalada per la tradicional capital del territori, Tortosa, l'àrea del Delta de l'Ebre engloba un conjunt d'espais portuaris –naturals i artificials– que des de la segona meitat del segle XII fins a finals del XV es constitueixen com una xarxa articulada entre si d'extraordinària complexitat.¹ Mereixen una atenció especial els ports de Tortosa i Portfangós per l'abundància de fonts textuais i referències històriques que s'han conservat d'aquestes cronologies.

Les característiques morfològiques de l'espai on se situava el port i ciutat de Tortosa, amb un marcat caràcter fluvial, el riu Ebre i la seva desembocadura cap al Mediterrani, confereix una sèrie d'originalitats o adaptacions del text a aquesta realitat física. L'estudi de J. Massip ha posat de relleu com la regulació dels *Consuetudines et ususmaris* no fan referència en realitat a la navegació fluvial; és a dir, no tenien com a objectiu descriure i fixar la relació entre el port tortosí i més amunt del riu Ebre. El text conservat es fixa únicament i exclusivament en tots aquells aspectes relacionats amb la navegació marítima. Evidentment, aquesta afirmació xoca de front amb la realitat material: Tortosa i el seu port són fluvials, i part del trajecte fins a arribar al Mediterrani es realitzava per via fluvial. Des d'un punt de vista historiogràfic aquest darrer tram del riu Ebre (entre Tortosa i la desembocadura) planteja, així doncs, nombrosos interrogants. No obstant això, considerem que la realitat històrica del moment (els segles XIII-XV), perfectament caracteritzada als *Consuetudines et ususmaris*, ens fa plantejar que en certa forma aquest darrer tram de l'Ebre era considerat més "marítim" que "fluvial" per les institucions i els agents vinculats a la gestió dels ports i la navegació. Aquest fet, unit a l'existència d'una xarxa de ports secundaris que donaven suport al de Tortosa (el fluvial de Riba-sec i els marítics de Portfangós i el Grau), dibuixen un esquema molt més complex del que identifiquem al litoral tarragoní.

En realitat, si tenim en compte les condicions materials de la navegació en aquest darrer tram del riu Ebre fins a arribar al Mediterrani, tal i com ha caracteritzat A. Curto en nombrosos treballs, així com l'estudi dels *Costums* tortosins dut a terme per J. Massip, es pot arribar a una mateixa conclusió.² Les dificultats inherents a la navegació en aquest darrer tram fluvial i la desembocadura cap al mar van requerir de l'adaptació dels Costums de



25. Àrea geogràfica del Delta de l'Ebre i principals ports documentats durant l'edat mitjana. Dibuix de l'autor.



26. El riu Ebre al seu pas per Tortosa. Fotografia de Silvia Gómez.

Mar i la incorporació o desplegament d'una complexa xarxa de ports de caràcter marítim i fluvial que es recolzessin entre si. Sabem com, segurament des de l'època romana, però sobretot a partir del segle X d.C., la navegació a la desembocadura de l'Ebre va requerir l'ús de diferents tipus de vaixells. Considerem el segle X d.C. com un moment en què es va consolidar aquest fenomen, ja que la formació del Delta de l'Ebre era incipient però imparable, modificant el paisatge litoral i en conseqüència les estratègies de navegació. La constant evolució del Delta de l'Ebre, així com les pròpies característiques del darrer tram fluvial de la desembocadura del riu entre Tortosa i el mar, van ser els autèntics condicionants de la navegació i la principal raó per la qual era necessària una xarxa portuària sostinguda en diferents espais de càrrega i descàrrega.

Alguns tipus de vaixells, per les seves dimensions, el pes o la càrrega, són incapaços de remuntar riu amunt en aquest darrer tram entre la desembocadura i el Delta en formació i el port de Tortosa. En aquests casos els diferents ports marítims com els de Portfangós o el Grau van permetre la descàrrega dels productes per al posterior carregament en barques de dimensions més petites, donant suport a la travessa de les embarcacions més grans. Les grans càrregues, així doncs, devien ser distribuïdes en altres embarcacions més petites en aquests espais costaners per a posteriorment remuntar les aigües del Delta i la desembocadura. A les *Consuetudines et ususmaris* apareixen citades aquestes operacions de càrrega i descàrrega, regulant com s'havia de fer i estipulant les responsabilitats i obligacions dels diferents agents portuaris. Així, per exemple, sabem que el patró del vaixell es feia responsable d'una quarta part del valor econòmic del producte o mercaderia malmesos; mentre que les altres tres quartes parts eren responsabilitat directa dels comerciants.³

18. El port de la ciutat de Tortosa (segles XII-XV)

Per a poder caracteritzar el port medieval cristià de Tortosa durant la baixa edat mitjana (segles XII-XV) cal tenir en compte un conjunt de factors determinants. El primer és el seu passat o herència andalusina, i en conseqüència la continuïtat o manteniment de la rellevància d'aquest espai portuari malgrat les transformacions del Delta de l'Ebre.¹ En segon lloc, el procés de desmuntatge de les antigues drassanes califals, que va implicar una renovació de la façana portuària fluvial de la ciutat en el conjunt de la transformació urbana generalitzada a partir de l'any de conquesta per part del comtat de Barcelona l'any 1148. El tercer factor el constitueix el rol que va assolir el port tortosí en la seva integració dins la xarxa marítima de la Corona d'Aragó, amb la progressiva consolidació d'institucions marítimes que van reimpulsar el comerç i la navegació a Tortosa tant a nivell regional com en el marc del Mediterrani occidental.

La història de Tortosa està lligada amb el riu Ebre, la seva desembocadura al mar Mediterrani i la navegació. No resulta episòdic que la mateixa conquesta militar de la medina andalusina estigués marcada per la presència d'embarcacions armades genoveses. Sabem que el 29 de juny de l'any 1148 va sortir l'estol cristià del port de Barcelona. En aquestes cronologies la ciutat i seu metropolitana de Tarragona encara estava començant a consolidar-se tant a nivell poblacional com urbà; per altra banda, la inseguretat provocada per la presència de fortalises andalusines com Siurana no havia permès el desenvolupament del port tarragoní. El punt de partida de la conquesta de Tortosa, així doncs, s'inicià per mar amb la sortida de les galeres cristianes.

Resulta significatiu que des del primer moment de la conquesta cristiana de la ciutat, l'any 1148, la importància de les embarcacions de guerra va ser rellevant. La campanya de Tortosa s'inicià el 29 de juny de 1148 amb la sortida de l'estol feudal des del port de Barcelona, i acabà el 30 de desembre del mateix any.

Després de mig any de setge, ja que la ciutat va ser finalment conquerida el 30 de desembre del mateix any 1148, es posava fi a l'hegemonia andalusina al sud de Catalunya. Quedarien reductes andalusins com el de Siurana, però amb la conquesta de Tortosa i Lleida l'any següent, les actuals terres catalanes passaven a l'òrbita del comtat de Barcelona després de quatre segles

de dominació sarraïna. Coneixem força bé els integrants de l'assetjament, la seva composició i les tàctiques dutes a terme per aconseguir la caiguda de la medina tortosina. Les fonts històriques són extraordinàriament riques, ja que disposem de cròniques, anals, notícies puntuals, escriptures notariales i altres tipus de documents textuais contemporanis o immediatament redactats en el moment dels fets. De totes les narracions, la que més ens interessa és la crònica *Ystoria captionis Almarie et Turtuose*, del genovès Caffaro, on es descriu prolíficament la configuració dels exèrcits, el seu armament, la seva disposició al combat i altres aspectes del procés de setge i conquesta de la medina. Altres fonts útils són els *Gesta Comitum Barcinonensium*, els *Annales Elmarenses* i la *Chronica Regia Colonensis*. Totes aquestes fonts es troben recopilades i estudiades de forma monogràfica per A. Virgili.²

La ciutat i port tortosins, així com tot el seu territori jurisdiccional, estaven subjectes a l'ordenament d'un conjunt de costums i usos que van quedar fixats a partir del segle XIII en el denominat tradicionalment *Llibre de les Costums*.³ Aquest text es pot considerar un document fonamental per a conèixer la vida a la Tortosa medieval cristiana. Ens interessa especialment la rúbrica XVII del llibre novè, anomenat les *Consuetudines et ususmaris*. Sota aquest epígraf se succeeixen una sèrie de 44 capítols on, de forma ordenada, es fa referència explícita a tots els costums, els usos i regulacions referents a la gestió del port i la navegació a l'àmbit de Tortosa. Aquest còdex legal recopila aquelles normes o regles relatives a la navegació tortosina basant-se en els Costums de la Mar de Barcelona, redactat originàriament entre els anys 1260 i 1270. No obstant això, el document tortosí adapta la legislació barcelonina a les necessitats i característiques pròpies de la desembocadura de l'Ebre i la ciutat de Tortosa. Per altra banda, resulta difícil distingir si els costums i/o tradició en les formes i estratègies de navegació en aquesta àrea estan influenciades o no pel seu passat andalusí. Resulta significatiu que el text tortosí fos utilitzat com a model dels Costums de la Mar de Barcelona. La més moderna i més acurada edició crítica del document ha estat realitzada per J. Massip. Aquest autor va arribar a la conclusió que resulta significativa la diferenciació entre ambdós drets als Costums de Tortosa, el barceloní i el tortosí, si es comparen als Furs de València, on la incorporació dels costums de mar tenen lloc l'any 1283.⁴ Gràcies a la conservació d'aquests textos i a l'acurat estudi de J. Massip, sabem que a la Tortosa del segle XIII estaven regulades totes les activitats relacionades amb el port i la navegació, especialment les comercials. Així coneixem les obligacions i responsabilitats dels patrons i propietaris o les dels parçoners i copropietaris de les embarcacions; fins i tot la tutela que aquests feien de les mercaderies o productes subjectes d'ésser comerciats en els casos de robatori o desperfectes. Des del punt de vista de les activitats comercials es tracta d'un text extraordinàriament ric, on trobem les funcions específiques, les obligacions i les prerroga-

tives dels escrivans i els mateixos mercaders, així com les condicions en què s'havien de dur a terme les construccions dels vaixells i altres instal·lacions vinculades amb activitats portuàries i la navegació.⁵

L'any 1363 el monarca Pere el Cerimoniós va concedir el privilegi als procuradors de la ciutat de Tortosa de poder tenir i escollir Còsols de la Mar.⁶ En aquestes cronologies ja tenien Còsols de la Mar importants ciutats portuàries de la Corona d'Aragó; evidentment Barcelona, però també València i Mallorca, les principals ciutats portuàries de la Corona. Aquest privilegi il·lustra la importància de Tortosa en les xarxes i fluxos mercantils del Mediterrani a mitjans del segle XIV i hi constituïa un reconeixement a la seva rellevància marítima. No obstant això, sabem que no fou portada a terme fins a l'any 1401. La realitat va ser que el privilegi atorgat pel rei Pere va lligar el consolat tortosí al de Mallorca. Aquest fet no es pot considerar com a fruit de les limitacions pròpies del port tortosí, sinó com a part d'una estratègia complexa per a articular els diferents ports de la Corona per part de la monarquia.⁷

19. Característiques físiques del port baix medieval de Tortosa

Per a caracteritzar les instal·lacions pròpies del port baix medieval de Tortosa hem de conèixer els seus precedents andalusins. Aquest fet condiciona la capacitat per a poder caracteritzar l'evolució del port altmedieval andalusí al port baix medieval feudal, amb les diferents estructures arquitectòniques i espais que donaven suport material a les diferents activitats relacionades amb la navegació fluvial i marítima. Efectivament, tant la situació de les drassanes d'origen califal com la presència de molls i altres instal·lacions portuàries andalusines són un dels aspectes menys coneguts de la història de la ciutat, així com objecte de debat per part de la historiografia local.

Els geògrafs de l'àmbit musulmà ens han deixat nombroses descripcions de la Tortosa andalusina. Les cites o referències a la seva importància comercial és un tòpic que apareix de forma constant a les seves descripcions o cròniques. Però no existeix cap document textual –conegut– que faci esment explícit a la descripció del seu port o estructures relacionades. Una excepció notable és l'autor Al-Himyari. Aquest autor diu que les drassanes califals estaven envoltades per una muralla.¹

Com hem vist anteriorment, la documentació textual generada després de la conquesta militar de l'any 1148 ofereix algunes dades rellevants sobre la situació de la drassana i les seves instal·lacions. En les reparticions dels diferents sectors urbans de la medina es fa referència a l'establiment dels jueus (el call) en el sector on es localitzaven aquestes monumentals construccions andalusines.² El text diu "*civitas que est inframuros... cumdarazana*". Aquest fet situaria, quasi sense cap dubte, les drassanes califals en el sector urbà que va associar-se a la tutela del comte de Barcelona, però també podria interpretar-se com l'absorció per part del sector comtal de la ciutat de les infraestructures relacionades amb les drassanes. Aquests textos produïts arran l'ocupació militar i posterior repartició feudal de la trama urbana tortosina especifiquen que les drassanes es localitzaven "infra murs", dins el recinte perimetral emmurallat; fet que, novament, condiciona la seva posició física.³ De la mateixa forma hem vist anteriorment com l'arqueologia no ha pogut documentar restes arqueològiques suficientment reveladores com per a poder vincular-les amb aquestes construccions.

Sigui com sigui, en l'actualitat és quasi impossible poder caracteritzar el fenomen de desenvolupament urbà del port i les instal·lacions vinculades

amb la navegació de la Tortosa andalusina en la seva transformació cap a la ciutat baix medieval. Sí resulta factible situar-les en un espai indeterminat entre la Suda i el riu Ebre, un espai acusadament desnivellat però que hauria estat adaptat per a la monumental construcció andalusina. Autors precedents com són R. Miravall, F. Carreras o A. Virgili plantegen diferents ubicacions sempre encarades en aquest sector urbà, molt modificat posteriorment. R. Miravall situa la drassana califal als espais coincidents amb la ubicació que donen els documents emesos post-conquesta.⁴ F. Carreras Candi va situar l'edifici al tradicional barri de pescadors, actualment el Mercat.⁵ Per altra banda, a partir de la cartografia històrica moderna, les drassanes podrien haver estat situades al gran espai anivellat situat a l'angle sud-oest del barri de Remolins. A. Virgili, a partir de l'estudi minuciós de la documentació textual, planteja una situació similar a la que va enunciar R. Miravall, situant les drassanes i les instal·lacions portuàries al sector comtal, prop del call jueu.

La conquesta de la medina andalusina per part de la coalició cristiana encapçalada pel mateix comte de Barcelona, l'any 1148, va marcar l'inici d'un nou capítol en la història urbana de la ciutat de Tortosa. Es van mantenir o fossilitzar estructures i espais arquitectònics, però altres van ser transformats radicalment. Un exemple significatiu el localitzem a l'àrea de l'actual catedral tortosina. Després de la conquesta va ser desmuntada la mesquita andalusina amb cinc naus i un gran pati arran les obres de construcció de la catedral cristiana romànica. Algunes vies d'origen romà i andalusí van romandre en ús, fossilitzant-se en el tram urbà, com és el cas de l'actual carrer Major, i el recinte fortificat de la Suda o Zuda va continuar sent el punt de gestió polític i militar de la ciutat; no obstant això, l'arqueologia revela com arran la conquesta feudal es va modificar radicalment tota l'arquitectura i urbanisme de Tortosa. Un fet anàleg l'identifiquem pels espais vinculats amb la gestió de les activitats portuàries. L'actual àrea del barri de Remolins va continuar sent un espai on es concentraven instal·lacions i edificis que donaven cobertura material a la navegació, el comerç i altres funcions de ciutat portuària. Tanmateix, la façana fluvial, la línia perimetral de la ciutat vers el riu Ebre, va continuar allotjant els molls, amarradors, carregadors, etc., on es disposaven barques i altres embarcacions. No obstant això, comptem amb dades per a definir algunes estructures arquitectòniques significatives.⁶

Un dels edificis més emblemàtics que encara es conserven a Tortosa en relació amb les activitats comercials i la seva vinculació amb la navegació és la llotja. L'edifici ha estat traslladat de lloc i ha patit un notable procés de restauració i conservació; però encara així, es tracta d'un espai arquitectònic emblemàtic. L'any 1352 l'infant Ferran va emetre un privilegi que afavoria la seva construcció. El seu origen, així doncs, l'hem de trobar a

mitjans del segle XIV, quan es va estipular la necessitat de tenir un edifici directament vinculat amb el transport marítim de blat i la seva posterior comercialització. Així queda patent de forma nítida al document emès per l'infant Ferran, on s'explicita: "*unum porticum sive lotge in illa platea que est in Ramblam Dertuse, juxta flumen Iberis*".⁷ Aquesta breu referència ens serveix per a posar de relleu dos aspectes fonamentals: que l'edifici hauria de ser un porticat del tipus llotja, situat en un espai urbà eminentment comercial (*illa platea que est in Ramblam Dertuse*) i la seva proximitat amb el riu Ebre (*iuxta flumen Iberis*).⁸ S'explicita també al document la necessitat de bastir un porxo amb la finalitat d'eixugar el blat que arribava pel riu Ebre per a posteriorment ser comercialitzat a altres nuclis poblacionals com són Tarragona, Barcelona o València, per citar els exemples més significatius.⁹

A partir de la dècada dels anys 60 del segle XIV les referències textuais a la llotja tortosina són constants. No obstant això, sabem, gràcies als llibres d'ordres de l'any 1368 i la creació de l'impost de l'any 1369, que les obres de construcció es va endarrerir per manca de recursos econòmics.¹⁰ El document datat l'any 1369 es defineix com un privilegi concedit pel rei Pere el Cerimoniós per a cobrar un impost que especifica que la funció de la llotja era la de resguardar i eixugar els productes que arribaven per via fluvial al port tortosí.¹¹ Com succeeix quasi sempre, les impositons fiscals d'aquestes característiques van implicar un conflicte entre els comerciants forasters i les elits tortosines. Les impugnacions i reivindicacions per no pagar aquesta taxa van ocasionar conflictes, i en conseqüència van dificultar la construcció de la llotja.¹²

Si bé es podia plantejar que la llotja de Tortosa tenia com a objectiu funcional ser un espai arquitectònic on es duen a terme contractacions o es tanquen pactes comercials o mercantils, recents estudis han subratllat que aquest no seria el nostre cas. La documentació textual i les característiques de l'edifici han fet plantejar amb rotunditat que es tractava d'un espai d'emmagatzematge d'un dels productes més rellevants documentat en el transport marítim: el blat. Altres productes com el forment, el cuiram, la llana i el cànem necessitaven de protecció i la llotja va exercir aquesta funció.

A. Curto ja va plantejar com la llotja de Tortosa hauria d'estar inserida urbanísticament en un context d'espais arquitectònics dedicats a l'intercanvi de mercaderies just davant del port fluvial, al costat de les drassanes d'època baix medieval, i articulat vers a carrers que comunicaven hostals i altres edificis vinculats al comerç o el transport fluvial i marítim. Aquest espai se situaria a l'antic barri de pescadors.¹³ El privilegi de Pere el Cerimoniós de l'any 1369 ens facilita de forma indirecta algunes informacions sobre la configuració del port medieval tortosí. Si bé s'especifiquen les funcions concretes de la llotja, també es fa referència a l'existència d'un carregador i descarregador que estaria situat en la proximitat de l'edifici i del port fluvial.

Un dels aspectes més interessants de les transformacions urbanes conseqüents a la conquesta militar feudal de Tortosa és la inutilització de les drassanes andalusines i la seva substitució. Efectivament, sabem que les drassanes califals del segle X d.C. van ser desmuntades. Aquestes se situaven al sector nord de la ciutat, al marge esquerre del riu, en un sector indeterminat proper o inserit dins l'actual barri de Remolins. No coneixem les raons específiques que justifiquin la desaparició d'aquestes estructures monumentals i no el seu reaprofitament posterior. Les dades textuais històriques no permeten plantejar si ja estaven parcialment inutilitzades durant la darrera època del regne de taifa tortosí o si van patir qualsevol tipus de destrucció durant el setge. El cas és que aquestes instal·lacions arquitectòniques van romandre soterrades sota les noves edificacions i només futures intervencions arqueològiques poden aportar noves dades. No obstant això, van existir unes noves drassanes. A partir de la segona meitat del segle XII les drassanes de la Tortosa cristiana se situaran al sector sud de la ciutat.¹⁴ L'any 1340, per exemple, tenim documentades aquestes drassanes baix medievals a l'àrea on actualment se situa el Mercat Central.¹⁵ Sabem per notícies disperses que hi existia conflicte d'interessos per part dels habitants de la ciutat i els propietaris privats que feien ús d'aquestes instal·lacions a mitjans del segle XV.

Els conflictes de mitjans del segle XV, vinculats amb l'ús de les drassanes, amaguen una realitat molt més complexa. Segons l'estudi realitzat per A. Curto, les causes d'aquests enfrontaments van ser la cessió a mans privades de part de les estructures arquitectòniques pròpies de les drassanes, així com un procés de desplaçament cap als suburbis dels oficis relacionats amb la construcció d'embarcacions.¹⁶ Aquestes dades obliguen a plantejar la possibilitat que no existís un espai concret, definit i/o delimitat on es puguin situar totes i cadascunes de les instal·lacions arquitectòniques o espais urbans relacionats amb la construcció de vaixells. Al contrari, els diferents agents, operaris i instal·lacions apareixen disseminats al tram urbà a la franja del perfil costaner annex al riu Ebre, tant dins del recinte emmurallat com al suburbi. No obstant això, a partir de les dades textuais i les diferents troballes arqueològiques i arquitectòniques, hem de situar a les proximitats de l'actual Mercat Central l'àrea de major densitat d'instal·lacions vinculades amb les activitats portuàries.

Sabem per un document datat l'any 1445 que el tintorer Bernat Narbonés va haver d'explicar al procurador reial Joan Davo per un conflicte relacionat amb els usos d'una de les drassanes. Bernat Narbonés tenia una propietat amb una drassana amb cases. Aquest personatge, de professió tintorer, va tancar el complex arquitectònic i va començar a conrear-lo, a més d'adaptar-lo com espai de treball per als corders. El conflicte es va solucionar amb la resolució del procurador reial donant tres dies per a desallotjar

l'espai dels corders.¹⁷ Aquest document ens aporta dades interessants no tan sols sobre els problemes quotidians dels treballadors relacionats amb la navegació respecte a les autoritats locals o reials, sinó que també ens facilita una visió molt més complexa de l'urbanisme tortosí. El text ens parla d'una drassana, fet que implica necessàriament la presència d'altres estructures o espais arquitectònics vinculats a la fabricació de vaixells, no necessàriament inserits tots ells al mateix sector urbà. Per altra banda, es vincula la drassana amb unes cases; estructures de caràcter residencial que segurament formaven part del mateix solar i hi estarien lligades arquitectònicament. Es podria parlar d'un fenomen de "privatització" del sector industrial naval a la Tortosa baix medieval; és a dir, la progressiva assimilació per part de diferents individus vinculats amb la construcció naval o comerciants de les estructures i espais arquitectònics que definim com a drassanes.

El conflicte de l'any 1445 s'explica en aquest context de progressiva privatització o desenvolupament impulsat per habitants tortosins de la construcció naval. No obstant això, un segle abans ja tenim testimonis directes de l'existència d'aquesta tendència. Així, l'any 1368 s'imposa una ordenança municipal que prohibeix la construcció d'embarcacions a la plaça de la Rambla.¹⁸ Aquest espai urbà estaria situat en l'actualitat entre el cantó d'en Fortó i el de Jaume Espills, i estaria delimitat pel riu Ebre. En aquest espai urbà és on, en aquestes mateixes cronologies, es bastiria la llotja i un dipòsit.¹⁹ Ja coneixem les característiques i funcionalitats de la llotja tortosina;²⁰ ens interessa subratllar com l'any 1368 els grans espais oberts del traçat urbà del tipus plaça (que no deixa d'ésser un espai públic) són utilitzats per a la construcció d'embarcacions, entre les quals se cita la coca.²¹

El riu Ebre va ser el principal agent modelador de l'urbanisme portuari de Tortosa. La situació del moll, la llotja, les drassanes o els edificis on treballaven corders i altres oficis està condicionada pel curs del riu, així com les embarcacions i formes de navegació ho estan per les seves característiques d'espai fluvial. Tenim diversos exemples ben documentats d'aquest condicionament, per altra banda lògic i natural. Així, l'any 1342 es documenta una ordenança que planteja la construcció d'una peixera a la ciutat de Tortosa amb l'objectiu d'evitar els danys de la crescuda o els canvis en el curs del riu Ebre. Tanmateix, amb la construcció de la peixera es preveia l'obertura d'un altre braç fluvial damunt l'adoberia.²²

Sabem que el curs del riu Ebre s'havia desviat en diverses ocasions a l'alçada del barranc de la Palomera, amb el consegüent allunyament del perfil litoral i portuari. Aquestes variacions, creixements i decreixements, del curs fluvial podia arribar a ocasionar nombrosos problemes al sistema portuari, ja que aquest romandria inutilitzat en relació a la càrrega i descàrrega de productes i mercaderies. La construcció de la peixera o barrera, es va convertir a mitjans del segle XIV en una prioritat.

Efectivament, en la dècada dels anys 40 del segle XIV s'inicien les obres per a bastir la barrera al sector on ja estava construït el pont de la Palomera, que comunicava amb el camí cap a Xerta. El finançament i el manteniment de l'estructura arquitectònica van ser sufragats per les autoritats locals de la ciutat. L'estudi d'Albert Curto ens proporciona dades valuoses per a valorar l'impacte d'aquesta estructura arquitectònica.²³ El dic de contenció tenia l'objectiu de protegir la ciutat de les possibles inundacions, però sobretot de les rompudes del marge fluvial de l'Ebre; no obstant això, la pròpia estructura arquitectònica requeria d'una atenció especial, ja que podia patir desperfectes per les activitats derivades de la navegabilitat del tram del riu. La pròpia documentació històrica es fa ressò dels problemes derivats de les destrosses que podien ocasionar les embarcacions en pujar riu amunt amb l'ús de barres i ganxos: "en tant que per la gran força que y fan, una e moltes vegades, han enderrocat lo cap de la dita pexera e per consegüent gran partida de aquella se enderroca".²⁴

La barrera o dic de la Palomera es va mantenir en ús la resta de l'edat mitjana, com demostren els conflictes derivats l'any 1440 de l'acció d'eixamplar les propietats colindants aprofitant l'estructura arquitectònica. Així apareix reflectit a les fonts documentals de l'època, "... e com algunes persones, per cobejança de possehir e ajustar més terra a llurs heretats, les quals jamás passaren lo camí general de Xerta, hajen arrabacades algunes voreres vers lo riu e aquelles sembrades..".²⁵

Un edifici associat a l'activitat portuària i comercial de la ciutat de Tortosa seria el consolat. En aquesta estructura arquitectònica hi residia el cònsol i es concentraven diverses activitats mercantils que es materialitzaven en l'alfòndec. L'alfòndec, com a estructura arquitectònica, estava vinculat al comerç a gran escala, tant dels països musulmans com cristians. L'alfòndec feudal baix medieval es va bastir a la franja del vessant nord del Turó del Sitjar, més enllà de l'antic recinte emmurallat andalusí, al sud del barranc del Rastre. El desenvolupament urbà consegüent de la conquesta de la medina andalusina va engrandir l'expansió de la ciutat més enllà del turó de la Suda i el barri de Remolins. L'alfòndec donaria nom a aquest sector de la ciutat, denominat a les fonts textuais com l'Alfòndec, quedant integrat dins el nou recinte emmurallat del segle XIV. A. Curto ja va plantejar que aquest sector de l'eixample baix medieval, encara que hi articulava un conjunt d'hortos, ja estava relativament urbanitzat a principis del segle XIV, integrant un conjunt d'estructures arquitectòniques que donaven cobertura material a les activitats mercantils i portuàries, com va significar la construcció de la llotja i el dipòsit l'any 1368.²⁶

El fet que tot un sector urbà de la ciutat medieval de Tortosa tingués la denominació d'Alfòndec ens fa plantejar dos fenòmens lligats entre si. En primer lloc, l'existència d'un edifici o estructura de caràcter arquitectò-



27. Epígraf fundacional de les drassanes andalusines califals de Tortosa. Aquest document epigràfic constitueix una de les principals proves materials de l'existència d'un gran complex arquitectònic dedicat a la construcció de vaixells a la medina de Tortosa des de mitjans del segle X fins a la conquesta feudal de l'any 1148. Fotografia de l'autor.

nic del tipus alfòndec; en segon terme, la vinculació d'aquesta àrea urbana amb les funcionalitats de l'alfòndec i les activitats mercantils i portuàries. No hem conservat l'alfòndec baix medieval tortosí, però la seva estructura arquitectònica devia respondre a les funcionalitats que es desenvolupaven al seu interior, ben conegudes gràcies a l'existència d'una tipologia bàsica generalitzada. L'edifici estaria estructurat en torn a un pati on es desenvolupaven maniobres de càrrega i descàrrega de mercaderies o productes per al seu emmagatzematge. En torn a aquest pati s'articulaven diverses dependències amb funcionalitats diferents, des dels magatzems fins a la estàncies per a reposar, estables o petits tallers de draperia, obradors, etc. Les tipologies arquitectòniques més difoses per la geografia mediterrània plantegen l'existència de tabernes o petites tendes en les façanes exteriors de l'edifici: en el cas dels alfòndecs islàmics, la presència d'un petit oratori o mesquita, mentre que al món cristià es documenten petites capelles. Els jueus i els sarraïns tenien l'entrada prohibida generalment a aquestes instal·lacions, ja que podien produir conflictes. Per altra banda sabem que, a banda d'allotjar als viatgers, mercaders o comerciants, els alfòndecs disposaven de personal especialitzat en l'escriptura i l'emissió de documents com compra-vendes i familiaritzats o ben coneguts de la legislació.²⁷

Durant el setge de conquesta de la medina tortosina, més concretament el 24 de setembre de l'any 1148, apareix documentat un alfòndec. El document, emès per Ramon Berenguer IV, concedia als conqueridors procedents de la ciutat francesa de Narbona l'edifici, tenint de testimoni els cònsols d'aquesta ciutat gal·la. Es donava, així doncs, un edifici d'origen andalusí per intermediació de l'abat de la Grassa Berenguer, d'Ermengarda –senyora de la ciutat– i l'arquebisbe de Tarragona. L'edifici apareix citat com *fondits* (alfòndec) i es concreten els termes de la donació: estava destinat per a comerciar amb el privilegi d'exempció dels drets i peatges tant per terra com per mar. Ens interessa especialment el privilegi dels narbonesos de poder transportar mercaderies i productes sense pagar els drets i peatges que regulaven les activitats de navegació marítimes. Aquest fet subratlla el caràcter de port marítim de Tortosa l'any 1148. La donació es va realitzar nomenant els principals trets dels combatents narbonesos durant el setge, i apuntant en la continuïtat de l'edifici una vegada es produeixi la conquesta definitiva de la medina, com ha apuntat A. Virgili.²⁸

L'àrea urbana de l'Alfòndec, caracteritzat com un barri comercial i artesanal, estaria directament vinculada amb les activitats de la navegació i el transport fluvial i marítim. La documentació textual emesa durant el setge i les reparticions posteriors a la conquesta posa de manifest com les cases d'aquest barri de la ciutat s'adscriuen de forma generalitzada a obradors, citant-se la presència de magatzems. Com han plantejat A. Curto i A. Virgili en diversos treballs, les zones relatives a Vilanova i Remolins no manifesten

tanta activitat. Tampoc apareix el barri de Gènova en un primer moment de la conquesta com un espai especialment rellevant en relació a les activitats econòmiques de la medina. El corpus de documentació textual que tenim sobre la Tortosa de mitjans del segle XII no permet afinar massa sobre la configuració urbana de la medina andalusina i la seva transformació en la ciutat feudal cristiana.²⁹ La narració del genovès Caffaro posa de manifest la destrucció generalitzada del sector meridional de la medina conseqüència directa de les destruccions produïdes durant les primeres fases del setge militar. Evidentment, en un moment immediat a la conquesta l'àrea de l'actual centre històric de Tortosa va patir una reforma generalitzada, com la destrucció de la mesquita i la construcció de la catedral romànica. És en aquest moment inicial, emmarcat en les grans transformacions urbanes del segle XII, quan les drassanes andalusines apareixen descrites com un clos emmurallat amb disset torres que es va adaptar per a acollir una comunitat jueva amb seixanta albergs.³⁰ El barri de Remolins romandria com un dels pocs espais en què hi residirien els pocs pobladors sarraïns que no van marxar de la ciutat de Tortosa després de la conquesta.³¹

Com hem apuntat anteriorment, la donació de l'alfòndec per part de Ramon Berenguer IV als narbonesos el 24 de setembre de l'any 1148 citava l'exempció del pagament de peatges i drets vinculats amb el transport marítim. Resulta curiós que novament es relacioni el port tortosí amb el mar i no amb el riu Ebre, autèntic agent fluvial que articulava la ciutat en relació amb el mar Mediterrani. Precisament un dels espais arquitectònics vinculats amb la recaptació d'impostos el trobem al propi llit del riu, a l'anomenat com Pont de Barques. Aquesta estructura controlava el tràfic fluvial a banda i banda del riu Ebre, fent obligatori el pas de les diverses embarcacions per sota de la instal·lació i forçant la reducció de la velocitat d'aquestes. Sabem per l'estudi d'A. Curto que al marge del propi pont s'hi disposaven estaques que feien la funció de barrera a les embarcacions situades a prop del Pont de Barques.³² El trànsit mercantil de l'Ebre i la seva sortida cap al Mediterrani quedava en aquest punt del riu, just al costat de la ciutat, controlat des de tots els punts de vista. Aquest control tenia una clara vocació recaptadora.

20. Les activitats portuàries de Tortosa. Entre l'Ebre i el Mediterrani

La continuïtat és la característica més remarcable del port de Tortosa durant tota la baixa edat mitjana. Continuïtat en l'activitat industrial nàutica, però també en el desenvolupament de les xarxes comercials, així com en les fórmules emprades per a la consolidació d'un sistema regional basat en el recolzament d'una xarxa portuària regional que ja hi devia existir en època romana. Tortosa es va beneficiar dels seus vincles amb el mar Mediterrani des d'època preromana. Però el riu Ebre va ser el principal motor de la història de la ciutat, ja que actuava com a artèria natural per a la comunicació i el transport vers l'interior de la Península Ibèrica, en direcció a Saragossa. Des dels primers temps de la conquesta cristiana, de mitjans del segle XIII fins a les darreries del XV, tenim testimonis textuais del tipus de comerç que es realitzava sobre la base logística del riu Ebre, la seva desembocadura i la xarxa d'espais portuaris i, naturalment, la seva sortida natural pel Mediterrani. Arribats a aquest punt hem d'assenyalar que el port tortosí actuava amb una doble vessant. Per una banda, actuava com a centre receptor de totes les mercaderies o productes que arribaven pel riu Ebre. D'altra banda, el port actuava com a llançadora natural de les embarcacions que distribuïen aquests productes pel Mediterrani, especialment l'occidental i el litoral català. Evidentment, també actuava com a centre regional receptor, sobretot d'embarcacions procedents dels grans ports de la Corona: Barcelona, València i Mallorca.

Per via fluvial, travessant el riu Ebre, arribava a Tortosa el blat procedent de l'interior més septentrional, d'Aragó i d'Urgell. El blat, com hem vist en el cas tarragoní, era el producte més comú i, per altra banda, més necessari per al manteniment de la societat baix medieval. Més valuosa però menys habitual era la llana procedent dels Pirineus i Aragó. Aquesta llana era emmagatzemada a Tortosa, des d'on posteriorment partia amb destinació a les grans ciutats portuàries com Barcelona, però també d'altres secundàries o subsidiàries, com podien ser les de Roses i Cotlliure, a la façana septentrional del litoral català.¹

El tràfic comercial del port de Tortosa abastava, segons els càlculs realitzats per C. Cuadrada, un 2,5% del total de la Corona d'Aragó durant el segle XIV.² El port tortosí estaria situat darrera dels de Barcelona, València i Palma de Mallorca. Depenent del tipus de càrrega aquests percentatges

augmenten considerablement, com és el cas de la llana, que apareix en un 15% en el cas de Tortosa si analitzem els documents pertanyents a l'Arxiu Datini de Prato. Aquesta companyia comercial medieval italiana conserva nombrosos documents de les seves operacions i activitats al Mediterrani occidental, especialment amb la Corona d'Aragó, i permet establir percentatges que mostren la rellevància de Tortosa en el comerç de la llana durant el segle XIV.

La documentació sobre les activitats portuàries de Tortosa, ja sigui pel seu perfil fluvial o marítim, són constants al llarg de tota la baixa edat mitjana. És tant el volum de la informació del port de Tortosa i la seva xarxa de ports al Delta de l'Ebre que mereixeria un estudi monogràfic específic. La rellevància del port de Tortosa queda patent en les diferents cròniques, així com en la documentació textual dipositada en arxius locals. D'altra banda, tenim notícies de la presència d'embarcacions i mercaders en tot el Mediterrani occidental. Es tracta d'un material extraordinàriament heterogeni i dispers que supera en volum al de Tarragona i que ens obliga a plantejar una síntesi que subratlla els principals trets d'aquestes activitats.

La participació de la flota pisana en l'intent de conquesta de Mallorca per part de Ramon Berenguer III, o de la genovesa en el cas de Tortosa l'any 1148, s'enquadra en una dinàmica generalitzada. Ja un any abans, en 1147, els genovesos van participar en la croada contra l'Almeria andalusina. Aquesta interacció entre dues potències marítimes del Mediterrani occidental com són Pisa i Gènova amb el comtat de Barcelona marca l'inici manifest d'un poder naval cada vegada més rellevant per a la capital comtal. El desenvolupament de flotes de guerra requeria de l'enginyeria i dels recursos materials per a poder constituir un exèrcit naval. D'altra banda, potenciava un millor coneixement de les formes de navegació, el transport i el desenvolupament dels aspectes tècnics i l'especialització humana (personal, operaris, mariners, pilots...). L'activitat bèl·lica vinculada a l'expansió progressiva pel litoral Peninsular i insular va estar acompanyada un segle després d'una expansió comercial. En el cas de Tortosa, el funcionament d'una indústria naval està testimoniada des del moment de la conquesta i durant tota la baixa edat mitjana. Així, gràcies a la crònica de Muntaner, sabem que els anys 1281-1282 el port tortosí va col·laborar en la construcció de la flota amb la qual el monarca Pere el Gran va anar fins a Alcoll i l'illa de Sicília.³

La referència de Muntaner explicita el port tortosí com un espai plenament actiu al darrer quart del segle XIII. La ciutat de Tortosa es beneficiava de la fusta que arribava pel riu Ebre des de l'interior de la Península o des dels propers Els Ports; és a dir, es nodria del privilegi geo-estratègic de poder abastir-se del material fonamental per a la construcció naval. D'altra banda, la documentació textual mostra l'existència de les drassanes disseminades pel perfil fluvial al sector meridional de la ciutat, on a més hi residien



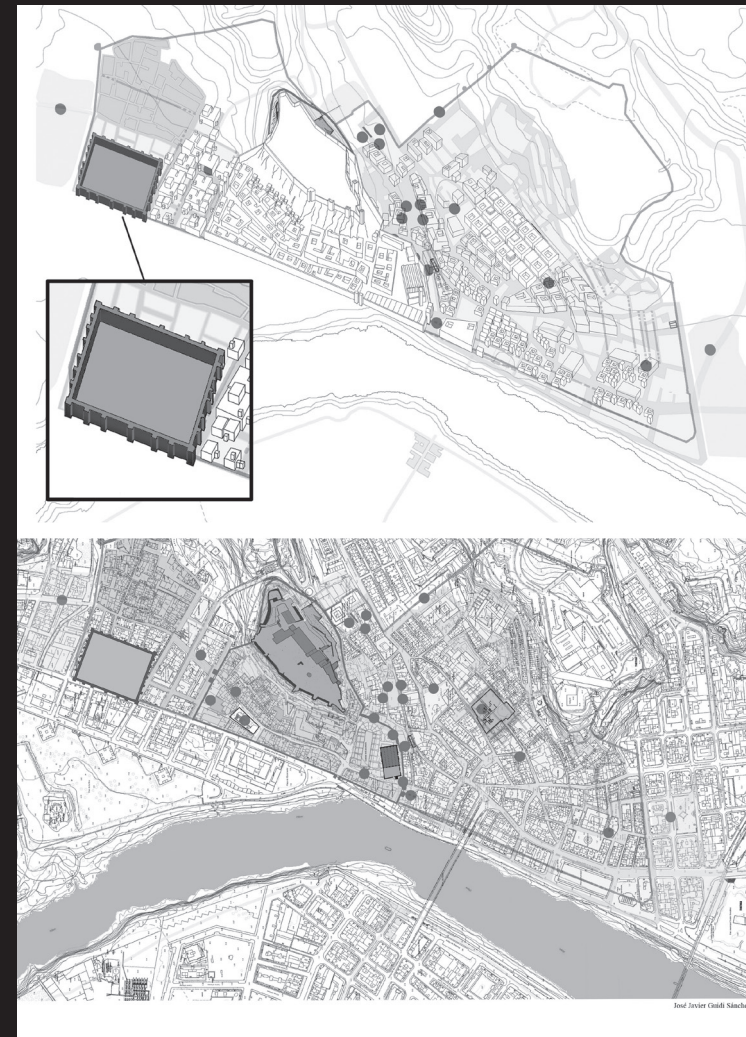
28. Estat actual de la llotja medieval de Tortosa, un dels pocs edificis vinculats a les activitats portuàries i comercials que han sobreviscut a les transformacions urbanes en època moderna a la ciutat. Fotografia de l'autor.

els operaris, corders, fusters i altres oficis relacionats amb la indústria naval. Els testimonis de construcció d'embarcacions abasten tota la baixa edat mitjana. Però ens interessa assenyalar com el passat andalusí va romandre inserit dins els costums de construcció naval fins a cronologies tan endarrerides com finals del segle XIV. L'exemple més significatiu es data l'any 1390, quan dotze calafats sarraïns, amb dos fadrins, originaris de Tortosa, van ser contractats per a la reparació de la galera *Victòria* al port de Barcelona. El cas és citat per M.T. Ferrer i Mallol; se'ls va pagar el salari i el cost del viatge d'anada a Barcelona i de tornada a Tortosa.⁴ L'anècdota posa de relleu la presència d'operaris de tradició andalusina especialitzats en la indústria nàutica a Tortosa a finals del segle XIV; un fet que obliga a l'historiador a plantejar la continuïtat i assimilació de part de la cultura andalusina per part del comtat de Barcelona.

Sabem que durant els segles XIV i XV es va mantenir de forma continuada l'activitat constructiva naval a Tortosa, si bé progressivament altres espais portuaris de la desembocadura de l'Ebre van guanyar pes, com és el cas de Portfangós en relació a la indústria nàutica de caràcter bèl·lic. No obstant això, els treballs de M.T. Ferrer i Mallol han demostrat com patrons originaris de Barcelona feien arribar les seves embarcacions al port de Tortosa. Els seus vaixells eren procedents de la mateixa ciutat de Barcelona o de ports del litoral nord del Principat, com són els de Sant Feliu a Palamós. L'objectiu d'aquests patrons era calafatar i espalmar les seves embarcacions abans de dirigir-se a altres destinacions, predominantment aquells de llarga distància.⁵

Motiu de debat és l'impacte de les exportacions de la llana tortosina, tal i com va assenyalar M.T. Ferrer i Mallol.⁶ Sabem que el nivell d'exportació de llana cap a Itàlia o altres indrets del Mediterrani està documentat durant els segles XIV i XV amb freqüència. No obstant això, com apunta M.T. Ferrer i Mallol, la destinació d'aquest producte va ser majoritàriament la ciutat de Barcelona, d'on es distribuïa amb la finalitat d'engegar la cadena de la indústria tèxtil. Tenim documentats a mitjans del segle XV un conjunt de personatges que caracteritza un port a Tortosa notablement actiu. Es tracta d'un grup de procuradors de companyies originàries d'Itàlia i fins i tot d'Alemanya. Aquests procuradors tenien la funció d'actuar d'intermediaris i garantir la compra i posterior transport marítim de la llana que es dipositava a Tortosa. La presència d'aquests procuradors estrangers, juntament amb els procedents de Barcelona o València, implica la gran importància que va arribar a tenir el transport i comerç fluvial i marítim de la llana.⁷

Un dels productes exportats a Tortosa va ser la sal. Sabem que tant les poblacions de la costa catalana com valenciana eren la destinació d'embarcacions amb sal procedents de les salines de Tortosa, encara que fos de forma episòdica si la comparem amb altres productors com Eivissa o Sardenya.



29. A dalt, restitució infogràfica esquemàtica de la ciutat medieval de Tortosa amb la inserció al teixit urbà de les drassanes califals. A baix, situació sobre el parcel·lari actual de la ciutat de Tortosa de la possible ubicació de les drassanes califals i el perfil costaner vers el riu Ebre, on se situarien les instal·lacions portuàries. Plànol base de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya i dibuix de l'autor.

Altres espais des dels quals hi sortien vaixells carregats de sal eren La Mata (València) o el proper port de Guardamar.⁸

L'estudi realitzat per Frago i Lòpez dels registres de llicència de coses vedades constitueix un excel·lent punt de partida per a poder caracteritzar el flux d'arribades i sortides de vaixells al port tortosí. La documentació textual no és homogènia al llarg de tota la baixa edat mitjana, però una sèrie de mostres resulta un clar indicador de la intensa activitat portuària que va desenvolupar la ciutat de Tortosa en aquest període.

L'hivern de l'any 1357 van arribar a Barcelona dues embarcacions procedents de Tortosa. La ruta es va seguir realitzant un viatge basat en el cabotatge, com succeïa amb la major part de vaixells comercials. Les mercaderies que portaven es concreten en cuiram i llana. Aquell mateix hivern van sortir en direcció cap a Tortosa, procedents de Barcelona, dues barques i un lleny amb pastell, serpellers i altres productes.⁹ Aquestes xifres són en realitat baixes si tenim en compte el volum del tràfic mercantil de la ben documentada dècada del 1400-1410. Per aquest període tenim 173 vaixells que van sortir del port de Barcelona en direcció a Tortosa. Però les xifres es disparen en relació a les embarcacions que tenien com a origen Tortosa i com a destinació Barcelona, arribant a un volum de 336. M.T. Ferrer i Mallol ja va subratllar com aquestes xifres caracteritzen un intens tràfic comercial entre ambdues ciutats.¹⁰ Volem destacar l'elevat nombre d'embarcacions que van arribar a Barcelona procedents de Tortosa, fins a 336. Evidentment, es tracta d'un nombre molt elevat que hem de vincular amb el tràfic marítim del blat, producte valuós i bàsic per a poder abastir la població de Barcelona en un moment de creixement urbà i demogràfic. Per altra banda, aquest període correspon al moment just anterior a l'esclat de la crisi entre Tortosa i Barcelona per a la gestió del tràfic marítim del blat; important episodi històric que justifica la fundació del port de propietat barcelonesa de Miramar o Guardamar sobre el que parlarem més extensament en següents apartats.

Els registres de llicència de coses vedades de València ens aporta més dades sobre el tràfic marítim del port tortosí. Sabem que es van atorgar fins a 19 llicències l'any 1381 al port de Grau amb destinació a Tortosa. D'altra banda, el mateix any es documenten vuit patrons de barca procedents de Tortosa a Grau, així com una llicència. L'any 1394 es documenten tres llicències per a embarcacions que anaven del port de Grau al de Tortosa. Considerem que aquestes dades tan minses en realitat són parcials, ja que un parell de dècades després es disparen les xifres de les embarcacions documentades. Així l'any 1404 es documenten 23 llicències de Grau a Tortosa amb la presència de quatre patrons tortosins. No obstant això, els registres de llicència de coses vedades de València, estudiats per Frago Lòpez, apunta a la presència també d'embarcacions procedents de Blanes, Sant Feliu, Tossa, Barcelona i la ciutat francesa d'Adge.¹¹

Durant el segle XIII la Corona d'Aragó s'expandeix pel Mediterrani. La consolidació de València, les conquestes de les Illes Balears i Sicília, van suposar un espectacular desenvolupament del flux comercial. La nova situació política conseqüent a aquestes conquestes va modificar radicalment les xarxes portuàries al Mediterrani occidental.

El rol de Tortosa va ser, no obstant això, similar al de Tarragona, sent subsidiari als grans ports de la Corona, com van ser Barcelona, València, Mallorca i Palerm. En el marc regional del litoral de la Catalunya Nova o sud, evidentment els contactes comercials amb més intensitat es realitzaven amb la ciutat de Tarragona.¹²

Tortosa va ser, des del moment de la seva assimilació per part del comtat de Barcelona, el principal centre mercantil de redistribució de cereals. Com hem comentat en apartats anteriors, el control i la gestió del producte cereal es considerava bàsic en les societats medievals. Les elits i les institucions urbanes vetllaven per l'abastiment de la població del cereal, facilitant la seva comercialització i transport. Aquest també va ser el cas de Tortosa, centre redistribuidor de primer ordre a nivell regional.

Durant els regnats de Jaume I i Jaume II tenim documentats conflictes de caràcter corsari entre la Corona d'Aragó i els sarraïns d'Al-Àndalus i Tunis. El caràcter d'aquests conflictes és anàleg als que tenim documentats per al cas de Tarragona. Així, mentre que l'any 1256 era el propi monarca Jaume I qui va haver de frenar les pràctiques corsàries dutes a terme per les ciutats d'Empúries i Tarragona, una dècada després, més concretament l'any 1264, el rei autoritza a la vila i arquebisbe de Tarragona, a l'infant Pere i al bisbe de Barcelona per a atacar embarcacions sarraïnes. En aquesta patent de cors incipient de l'any 1264 la ciutat de Tortosa no apareix com a beneficiària dels privilegis de poder atacar i fer-se amb el botí de les embarcacions musulmanes, ja siguin andalusines o tunisenques. Sí apareix el port tortosí com un dels dos espais on s'havien d'armar les embarcacions participants. L'altre port era el de Barcelona. Així doncs, l'any 1264 el port de Tortosa apareix abastint i donant cobertura material a les activitats vinculades amb la construcció naval, reforma i millora de les embarcacions de guerra del tipus galeres.¹³

Més endavant, durant el regnat de Jaume II, el regne de taifa de Sevilla va esdevenir una autèntica potència marítima que posava en perill el tràfic comercial de la Corona d'Aragó. El monarca va impulsar l'any 1302 la construcció d'embarcacions que fessin front a aquesta amenaça. Al llistat de ciutats portuàries que van integrar la xarxa de les bases d'operacions front el perill andalusí hi trobem dues ciutats de la nostra àrea d'estudi, Tarragona i Tortosa, juntament amb les grans entitats urbanes de Barcelona i València. En aquest context es produeix el conflicte.¹⁴

Segons M. Bonet, la documentació textual conservada del segle XV apunta a una major rellevància regional del port de Tortosa respecte al de

Tarragona.¹⁵ El flux d'embarcacions que sortirien i arribarien al sistema de ports de la desembocadura de l'Ebre i en conseqüència al port tortosí és relativament ben conegut. Tenim xifres que exemplifiquen la importància de Tortosa al segle XV com les lleudes de Tortosa focalitzades cap a Barcelona, que es quantifiquen en una quarta part, un 20% cap a València i en menor quantitat, però amb el seu pes específic, cap a Venècia, Sicília i altres poblacions litorals italianes.¹⁶ Dels testimonis que s'han conservat, tanmateix es pot extreure que entre la capital comtal i Tortosa existia un tràfic regular molt intens. Altres ports com Tarragona i Sant Feliu van ser destinacions habituals de les embarcacions tortosines, però va ser la necessitat d'abastir la ciutat de Barcelona de cereals procedents de l'interior de la Península el que va motivar que Tortosa –port fluvial i marítim alhora– es consolidés durant el segle XV com un dels principals proveïdors de la capital. Un altre símptoma que identifica M. Bonet per a caracteritzar l'intens flux mercantil entre Barcelona i Tortosa és l'existència d'accions pirates per part de Tarragona i Mallorca vers aquest comerç, que segons aquesta investigadora hem d'identificar amb els efectes conseqüents a la subsidiarietat d'aquesta xarxa portuària.¹⁷

Sabem que en determinades situacions d'instabilitat i perill al mar, la capital comtal va assumir el cost de flotes de vigilància, com la documentada l'any 1386, quan es va sufragar dues galeres en col·laboració amb la ciutat de Tortosa per a que custodiessin el tràfic naval dels perills sarraïns.¹⁸ Les galeres encarregades de controlar la franja costanera entre Tortosa i Barcelona devien de tenir com a base d'operacions logístiques els ports de la mateixa Tortosa i Tarragona.

No es pot entendre la rellevància dels ports de la xarxa de Tortosa i la desembocadura de l'Ebre, de caràcters marítims, si no s'insereix en un context més ampli que abastava, evidentment, el riu Ebre. Aquesta important artèria fluvial va ser des de temps pretèrits una via de comunicació i articulació de primer ordre entre l'interior de la Península Ibèrica i el mar Mediterrani. Conservem els llibres de lleuda com a recurs per a poder caracteritzar el tràfic entre el riu Ebre i el mar, però no es conserva la major part de la documentació textual que ens podria facilitar un major nivell de coneixement de les activitats diàries vinculades al tràfic mercantil o comercial entre aquests dos espais geogràfics. Sí podem afirmar que els plets i requests indiquen que el port de Tortosa va exercir com a entitat articuladora entre el riu i el mar.

Amb l'expansió dels espais d'influència de la Corona d'Aragó al Mediterrani occidental durant el segle XIII, el riu Ebre va passar a ser una via de comunicació fonamental per al transport de productes i mercaderies. Evidentment, aquesta expansió va significar l'assimilació de ports amb major rellevància i pes en les xarxes comercials, com són els de València, Mallor-

ca i posteriorment Palerm, però també va significar una major cobertura material per a donar sortida als productes de la vall de l'Ebre, com és el cereal. D'altra banda, la seva situació geogràfica, quasi equidistant entre els ports de València i Barcelona, proporcionava a Tortosa un privilegiat paper estratègic en el tràfic mercantil i bèl·lic. Treballs realitzats per autors com A. Curto ens permeten tenir una visió més concreta d'aquesta privilegiada situació del port tortosí en relació al riu Ebre i el Mediterrani occidental.¹⁹

Al segle XV es documenta una continuïtat respecte a períodes anteriors en relació al rol que va jugar el port tortosí vers l'Ebre i el Mediterrani. L'any 1454, per exemple, tenim documentades embarcacions procedents de Venècia a Tortosa. Sabem que aquest any el lloctinent general de Catalunya, el futur rei Joan II, va atorgar una sèrie de privilegis amb l'objectiu que els vaixells venecians poguessin carregar i descarregar al port tortosí.²⁰ Aquesta mesura, portada a terme pel lloctinent general Joan, posava fi a una política que es duia a terme des de temps d'Alfons el Magnànim, la qual prohibia a les embarcacions foranes a la Corona d'Aragó aprofitar les instal·lacions portuàries del regne. No obstant això, el privilegi atorgat l'any 1454 no es pot interpretar com una apertura generalitzada als mercats exteriors, ja que es concreta que es beneficiaria els venecians Silvestre Polo i Paulo Savino. Així doncs, en aquest període s'inicia una lleugera apertura a aquests mercats estrangers, que veurem repetida amb els casos de les ciutats de Pisa i Calamó l'any 1463, quan se signa una concòrdia que potenciava la provisió de Tortosa amb embarcacions procedents d'aquestes dues ciutats. Aquesta concòrdia estava signada pels procuradors tortosins i els comerciants Joan Pedralbes, Miquel Boteller, Antoni Boteller i Joan Sibil.²¹ La presència d'embarcacions venecianes o pisanes es complementa amb el testimoni, el mateix any 1463, de vaixells procedents de Venècia propietat d'Antoni Borraçó, un comerciant català que el mes de juny d'aquest any importava blat de procedència italiana a la ciutat tortosina.²²

Durant el segle XIII es produeix la gran expansió pel Mediterrani de la Corona d'Aragó. No obstant això, el major volum de dades que disposem es concentra als segles XIV i XV. Segons A. Curto, els mercaders i comerciants es van apropiat del poder municipal a la ciutat de Tortosa des de finals del segle XIII i principis del XIV. En aquest context les elits urbanes de Tortosa, vinculades amb el tràfic fluvial i marítim conseqüent de la intensa activitat comercial, van exercir el rol de lobby durant tota la baixa edat mitjana, arribant a controlar l'administració reial.

A. Curto classifica les professions relacionades amb el tràfic marítim o fluvial en aquells que realitzen la navegació pròpiament (propietaris d'embarcacions, patrons, mariners); aquells que participen en el procés de construcció i enginyeria naval (mestres d'aixa, calafats); l'elaboració dels diferents elements que constitueixen la nau (cordors); la càrrega i descàrrega de

productes o mercaderies (macips), etc. Es tracta de tot un ventall d'activitats relacionades amb la navegació que requerien d'un personal especialitzat.

Al segle XV tenim plenament documentada la presència de la congregació de l'Almoina dels Mariners o Almoina dels Homes de la mar.²³ Aquesta congregació, vinculada al monestir dels frares menors, tenia l'objectiu de donar assistència. Estava integrada pels habitants de Tortosa vinculats a les feines relacionades amb la indústria naval i la navegació. L'almoina era utilitzada per al pagament de la cera, la lluminària, la realització de misses o per a donar assistència sanitària o sepultura als moribunds. Una de les obligacions dels confreres era assistir a la processó del Corpus Cristi amb brandons. La institució baix medieval de l'Almoina dels Mariners o Almoina dels Homes de la mar constitueix un exponent de la rellevància que van tenir els oficis relacionats amb les activitats marítimes durant les darreries de l'edat mitjana a Tortosa. Sabem que les ordenances vinculades a l'Almoina dels Mariners es van anar relaxant fins a tal punt que l'any 1438 es va haver d'actuar. Aquest mateix any es van fixar unes noves prescripcions que obligaven als patrons de barques o llenys tortosins de l'Almoina dels Mariners a pagar dos sous per a sortir del terme territorial de la ciutat. Les noves imposicions fiscals vinculades a l'Almoina afectaven també als mariners a pagar dos diners dels seus sous. Les embarcacions de menors dimensions com les barques d'alleugar (aleugar) pagaven fins a sis diners.

L'investigador J. Massip ha posat de manifest com el comerç fluvial dels segles XIV i XV ha de relacionar-se no amb fluxos interns o regionals, sinó amb una xarxa mercantil molt més extensa inserida a la Mediterrània occidental.²⁴ Segons aquest plantejament, que considerem fonamental per a entendre la cabdal rellevància del port tortosí, el riu Ebre articulava l'interior de la Península Ibèrica amb les dinàmiques comercials del Mediterrani. En aquest procés, ja consolidat durant la baixa edat mitjana, el port de Tortosa exercia un rol en les operacions marítimes (ja siguin comerciants o bèl·liques) de primer ordre, més rellevant que el port tarragoní.

El mateix Massip fixa en deu punts aquest rol del port tortosí. En primer lloc, la ja citada posició estratègica del port tortosí vers el riu Ebre com artèria fluvial cap l'interior de la Península i la seva articulació en relació a les xarxes marítimes del Mediterrani occidental. En segon terme, la tradicional (ja des d'època preromana, romana, visigoda i andalusí) de Tortosa com a espai habitat redistribuidor dels productes i mercaderies de la vall de l'Ebre i l'interior vers les costes de les actuals Catalunya, València i les Illes Balears. En tercer lloc, el sempre imperant predomini d'un tràfic fluvial cap a la desembocadura; el tràfic riu amunt es documenta durant tota la història de forma molt més reduïda i episòdica, ja que la pròpia dinàmica dels corrents del riu afavorien el transport vers Tortosa des de l'interior. En quart terme, la vinculació de totes les grans poblacions i territoris baix medievals vers al

riu Ebre; no és estrany que l'actual comarca s'anomeni Ribera d'Ebre, on trobem dos centres poblacionals vinculats al tràfic comercial i la defensa del riu com són Miravet i Mequinensa (de clars orígens andalusins).²⁵

En cinquè lloc, J. Massip incideix en el fet que la gran part dels oficis vinculats amb la navegació estaven relacionats d'una forma o altra en el col·lectiu dels sarraïns que sobreviuen sota el poder feudal cristià; les seves embarcacions eren les més utilitzades, ja siguin barques o pontons. Evidentment, l'ús d'aquestes embarcacions propietat dels musulmans que restaven al territori estaven condicionades per la pròpia natura de les característiques de la navegació al riu Ebre, ja que des del port de la ciutat de Tortosa fins a la desembocadura hi podien navegar vaixells de més calat amb dimensions considerables, com són els bergantins i les coques. En sisè lloc, s'assenyala que el tram inferior del riu Ebre, des de la desembocadura fins una mica més amunt del port de la ciutat de Tortosa, estava lluny d'ésser un recorregut sense obstacles; sabem per la documentació emesa en relació a diferents conflictes, que hi existien molins flotants, peixeres, l'assut i camins de sirga en un mal estat de conservació, a més dels perills derivats de la pirateria i el bandolerisme. En definitiva, a més dels problemes derivats d'una navegació condicionada pel mateix curs del riu Ebre, hi havia altres obstacles. En setè lloc, seguint l'esquema elaborat per J. Massip, trobem les dificultats per a salvaguardar els productes i mercaderies de l'aigua, raó per la qual es va bastir la llotja a la ciutat de Tortosa.²⁶ Aquest factor és causa inevitable de la vuitena característica: l'augment dels costos del transport per via fluvial en relació amb la marítima de llargues distàncies. Resultava necessari assecar les mercaderies i els productes abans que fossin transportats fins a la seva destinació final; per això el procés de descàrrega al port tortosí per a poder portar-los fins a la llotja on s'assecaven encara tot el procés de transport. El port de Tortosa, amb les seves instal·lacions, així doncs, es convertia en un espai privilegiat, ja que era l'únic en què es podien dur a terme aquestes accions per a preservar les mercaderies. Aquesta posició estratègica dóna lloc a la novena característica que feia del port tortosí un espai privilegiat: el cobrament d'impostos directes o indirectes, de caràcter reial o municipal, concedia a Tortosa un control logístic i fiscal sobre el tram final del curs del riu Ebre de primer ordre. Finalment, el punt número deu que assenyala J. Massip com a fonamental per a caracteritzar el port tortosí és la –suposada– contradicció d'ésser un port fluvial que exerceix de port marítim sense estar situat pròpiament a la costa o litoral.

21. La xarxa portuària de Tortosa i el delta de l'Ebre

Una característica única del port de Tortosa en relació amb altres ports de la Corona d'Aragó és la seva situació, inserida en el curs fluvial del darrer tram del riu Ebre, abans d'arribar a la seva desembocadura. Aquest fet, ser port fluvial i marítim sense estar situat al perfil costaner o litoral, és un dels trets d'identitat més rellevants del port tortosí segons J. Massip.¹ Com hem apuntat en pàgines precedents, des d'època romana i durant tota l'edat mitjana, ja sigui al període andalusí o baix medieval cristià, la ciutat de Tortosa estava dotada d'unes instal·lacions portuàries de primer ordre. Sabem que les embarcacions de grans dimensions com les coques o els estols podien arribar des de la desembocadura al port de Tortosa, però que era extraordinàriament difícil remuntar riu amunt. Les dificultats de la navegació en aquest darrer tram del riu Ebre, així com la progressiva formació del Delta de l'Ebre, van condicionar la història del port urbà de Tortosa fins a tal punt que aquest va requerir del suport logístic d'altres punts de càrrega i descàrrega de mercaderies o d'instal·lacions vinculades amb la construcció naval. És a dir, durant l'edat mitjana el port urbà de Tortosa es va recolzar en altres espais portuaris.

Així doncs, el concepte de port de Tortosa cal inserir-ho –necessàriament– en un context més ampli i complex que abasta tots els condicionants de la navegació en el darrer tram de la desembocadura de l'Ebre i el Delta. Gràcies al *Llibre de les Costums de Tortosa*² sabem que durant els segles baix medievals es poden identificar tres ports que coexistien i es complementaven juntament a l'urbà de Tortosa. Aquests tres ports citats als Costums són el de Riba-rec, el de Grau i el de Portfangós,³ corresponent el primer d'ells al port pròpiament urbà de Tortosa. Però la xarxa portuària de l'àrea corresponent al Delta de l'Ebre, a l'extrem més meridional de l'actual Catalunya, era molt més complexa, ja que coneixem el port d'Amposta des de l'any 1283. Encara que l'aparició del port ampostí és molt tardana, considerem que aquest ja hi existia des del segle anterior. Sabem que els mallorquins estaven exempts del pagament de la lleuda o peatge al grau d'Amposta.⁴

La formació del Delta de l'Ebre va condicionar els usos dels diferents ports històrics medievals de la zona. Així, sabem que dins el delta se situava el port de Camarles, mentre que Els Alfacs i Portfangós se situaven al perfil costaner de la línia marítima del delta.⁵ Dedicarem una atenció especial a l'espai portuari de Portfangós per la seva rellevància històrica. Aquest port

estava situat on actualment es localitza la gola de Migjorn, al nord de l'actual port d'Els Alfacs, totalment soterrat per la sorra i els sediments que transporta el riu Ebre. Com veurem més endavant, es tractava d'un espai portuari de primer ordre amb unes característiques especialment propícies, ja que constava d'una bona rada i des d'on van sortir diverses de les més rellevants expedicions militars marítimes de la Corona d'Aragó.

21.1. El port fluvial de Riba-rec

Citat als *Costums de Tortosa* com el port de Riba-rec, aquest espai portuari l'hem d'identificar com el port urbà de la ciutat de Tortosa. El propi topònim indica que el port de Riba-rec se situava vora el riu, al perfil litoral fluvial, annex a l'actual centre històric de Tortosa. J. Massip, al seu estudi sobre els espais portuaris del tram inferior del riu Ebre, situa el port de Riba-rec tortosí a l'espai comprès entre el barri de pescadors, la llotja i les drassanes, al sector de la Ribera.⁶ Encara que la documentació textual històrica no especifica amb precisió la seva ubicació, a partir de l'estudi i la interpretació de la cartografia històrica és possible caracteritzar aquest espai, o al menys caracteritzar-lo de forma general. El dibuix realitzat l'any 1562 pel dibuixant Anton van den Wyngaerde situa en aquest espai una densa concentració de vaixells en la seva visió de la façana fluvial de Tortosa. Atenent a la concentració d'embarcacions que apareix reflectida en el dibuix, es pot intuir que en aquesta àrea se situaria el port de Riba-rec. No obstant això, altres autors locals com Bayerri⁷ van situar aquest port davant la plaça del Paiolet a principis del segle XX.

A partir de la documentació textual de finals del segle XIV, A. Curto ha plantejat que, efectivament, en aquesta àrea del moll fluvial de Tortosa hi havia un intens tràfic d'embarcacions de tot tipus, tant de grans dimensions, amb una gran capacitat de càrrega, com petites barques o carraves. La legislació de finals del segle XIV estudiada per Curto obligava a les embarcacions que navegaven riu avall a amarrar-les abans d'arribar al pont de barques; per altra banda, les embarcacions de grans dimensions que pujaven des de la desembocadura fins al port de Riba-rec o de la ciutat de Tortosa rarament hi podien navegar més amunt.⁸ La necessitat de regular el tràfic d'embarcacions en aquest punt del riu, a banda i banda del pont de barques, just enfront de la façana fluvial de la ciutat de Tortosa, posa de relleu dos aspectes lligats entre si. En primer lloc, la intensitat i dinamisme d'aquest tràfic i el requeriment per part de les institucions urbanes per a gestionar-lo degudament. En segon terme, posa de manifest la característica fonamental que defineix el port urbà tortosí: fluvial i a la mateixa vegada marítim, encara que no estigués situat al perfil costaner mediterrani.

21.2. El port de Grau

El segon port esmentat en les Costums és el Grau.⁹ Tot i que es tracta d'un nom genèric, amb el significat de port, la denominació de grau s'aplica de forma determinada. Sembla que el Grau seria el port més genuí, almenys al segle XIII. Les embarcacions d'una certa envergadura amb destinació Tortosa restaven atracades al Grau. Des d'allí es remuntaven les mercaderies amb embarcacions de suport.

Els Costums de Tortosa citen un port sota la jurisdicció de la ciutat i terme de Tortosa anomenat el Grau. El terme grau s'utilitza de forma generalitzada associat a un espai portuari; un exemple pròxim el trobem al Grau de València. Diferents autors com A. Curto i J. Massip han posat de relleu com durant tot el segle XIII el port de Grau hauria estat l'espai portuari receptor de les grans embarcacions, aquells vaixells de suficient envergadura com per a tenir dificultats per a pujar riu amunt de la desembocadura del riu Ebre. Així doncs, durant el segle XIII el port de Grau seria el punt on es descarregarien les mercaderies i els productes per a posteriorment ser carregats en barques més petites i logísticament més preparades per a remuntar el curs del riu Ebre amunt, primer fins la ciutat de Tortosa, per després ser redistribuïdes, ja sigui per mitjans fluvials o terrestres.

Les dificultats per a accedir al riu Ebre des del mar Mediterrani van condicionar l'existència de diversos ports i els seus usos. Així, s'ha plantejat amb caràcter versemblant que quan les embarcacions no podien arribar fins al port de Grau per la seva envergadura, aquestes varaven al port obert de Portfangós. L'alternança del port urbà de Tortosa, el de Grau i el de Portfangós, així doncs, s'ha d'entendre amb complementarietat. Sobre la situació del port, encara que ens moguem en el terreny d'una relativa incertesa, pot estar associada a un espai pròxim amb el topònim "grau", ubicat vora riu d'Amposta. Espai on per altra banda J. Massip apunta a l'existència de restes medievals. No obstant això, dels estudis realitzats per J. Massip i A. Curto, així com del *Llibre de les Costums*, la situació del port de Grau s'hauria de situar just a la desembocadura del riu Ebre. La documentació estudiada, datada l'any 1449, ens parla d'una embarcació procedent del regne de Portugal que va quedar encallada just al cap del riu en un espai denominat port (*...et portum qui est ni capite Rivi...*). És a dir, a un port situat just a la desembocadura del riu Ebre que no es pot identificar ni amb L'Ampolla ni amb altres espais portuaris com Els Alfacs, Portfangós o Riba-rec.

De forma episòdica apareixen a la documentació medieval altres topònims vinculats a espais portuaris. És el cas del Trahucador, que apareix en la documentació datada entre els anys 1312-1314, on es fa esment a un litigi territorial i jurisdiccional entre les poblacions de Tortosa i Amposta.¹⁰ Aquests litigis que s'han conservat, mostren com al costat de les Salines del

Delta de l'Ebre en formació se situava el Trahucador, on segons J. Massip s'ha de situar el Grau de Tortosa.¹¹

Els Establiments també mostren com hi existia un intens tràfic d'embarcacions d'escàs calat entre els ports de la ciutat de Tortosa i el de Grau. Generalment es tractava de vaixells del tipus barques, llaüts i llenys que tenien la funció de salvar els obstacles propis del darrer tram de la desembocadura del riu Ebre entre el port urbà i els oberts a la Mediterrània. Una vegada arribats al port de Grau, les petites embarcacions descarregaven les mercaderies o els productes per a posteriorment ser dipositats en els vaixells de grans dimensions que partien cap a Barcelona, València, Mallorca, Itàlia o el sud de França.¹² La conclusió a la que arriba J. Massip ens sembla la més adient. El port de Grau tortosí s'hauria de caracteritzar com un port comercial actiu que estaria situat just al punt de connexió entre el mar Mediterrani i el riu Ebre, a la seva confluència. No estaria situat dins el primer tram del riu abans d'arribar a Tortosa, com es pot citar l'exemple d'Amposta. El mateix J. Massip relaciona el port de Grau tortosí amb un espai de nidificació d'aus, com apareix en la legislació medieval.¹³

La situació exacta del port de Grau, no obstant això, continua sent una incògnita. A partir de la documentació textual i el desenvolupament històric a nivell regional, es pot plantejar que el port de Grau va estar plenament actiu fins a principis del segle XV. És durant aquesta centúria quan el monopoli regional de Tortosa vers el control de les vies de comunicació fluvials que s'articulen amb el Mediterrani a la Catalunya sud es va rompre. L'any 1449, un símptoma d'aquesta cada vegada menor rellevància del port de Grau es veu reflectida a la queixa que realitza el noble Guillem Ramon de Montcada. Aquest noble expressa els perjudicis que està realitzant el port de Flix, impulsat per part de la ciutat de Barcelona com a contrapoder a la xarxa portuària sota jurisdicció tortosina.

L'any 1334 es va emetre un conjunt de prohibicions per part de la municipalitat tortosina, que prohibia l'ús de cap espai portuari que no fos l'urbà per a la càrrega i la descàrrega de cereals. També es prohibia la construcció d'embarcadors a les viles i erms del terme municipal. Aquesta prohibició posa de relleu que al menys fins l'any 1334 va existir un conjunt d'embarcadors a les ribes del riu Ebre en el seu darrer tram fins arribar a Tortosa, tal i com va expressar J. Massip.¹⁴

21.3. El port de L'Ampolla

El port de L'Ampolla no requereix massa anàlisi per a situar-lo, ja que l'actual població es foscilitzaria just al costat de l'antic espai portuari medieval. La seva rellevància sorgiria al llarg del segle XIV, quan apareix citat

a quasi totes les cartes portolanes.¹⁵ No obstant això, no apareix citat als Establiments dels anys 1340-2342. Situat just a l'inici del primer tram de penetració a l'interior del delta de l'Ebre, aquest port va haver d'adaptar-se constantment als canvis que es van produir per al desenvolupament del propi delta.

Durant la segona meitat del segle XV, el port de L'Ampolla guanyarà rellevància, procés que es produeix en paral·lel al sorgiment del nou port de l'Alfac, situat al sud. El desenvolupament d'una barra de sorra durant aquest període de temps va soterrar els ports de Portfangós i posteriorment el de Grau. Així doncs, a les darreries de l'edat mitjana el port de L'Ampolla va guanyar pes econòmic específic.

La documentació textual és escassa fins a arribar al segle XIV en relació al port de L'Ampolla, però sí tenim referències que ens parlen no tan sols d'un ús local, sinó també de l'arribada de vaixells procedents d'altres espais del Mediterrani occidental, com és el cas del comerç de llana amb la ciutat italiana de Ragusa. No obstant això, serà a partir del segle XV quan apareix, en paral·lel a la consolidació de L'Ampolla, un port que rivalitzarà en el comerç de llarga distància. Es tracta del port d'Els Alfacs. Aquest port, que s'origina durant la segona meitat del segle XV, tindrà una especial rellevància en les rutes cap a Alexandria, o ciutats italianes com Gènova i Pisa.¹⁶ Les embarcacions de grans envergadures no disposen dels mitjans necessaris per a poder salvar el primer tram de la desembocadura de l'Ebre, lloc on se situava el port ampostí. Aquests enormes vaixells havien de carregar i descarregar al port obert d'Els Alfacs, en un moment en què tant el Grau com Portfangós desapareixien sota la barrera de sorres.

21.4. El port d'Ulldecona

Al sud del delta de l'Ebre es documenta el darrer port de l'actual Catalunya sud. Es tracta del port d'Ulldecona, amb escassa rellevància durant l'edat mitjana. El port d'Ulldecona i la seva població se situaven just a la frontera entre el Principat de Catalunya i el regne de València. La seva existència quedava supeditada al port de Tortosa, al Grau, Portfangós, Els Alfacs o fins i tot L'Ampolla, i mai va competir amb cap d'aquests espais, sinó que complementava i completava la xarxa de petits espais portuaris de la Catalunya sud, assolint un rol local. Sabem que aquest port estaria situat a l'interior, lleugerament protegit dels condicionants marítims de la platja d'Alcanar, espai en el qual es carregarien i descarregarien les mercaderies. Encara que sense la rellevància dels ports del delta, el port d'Ulldecona va rebre vaixells originaris de València l'any 1394 i nou embarcacions procedents de Barcelona entre els anys 1400 i 1410.¹⁷

22. Portfangós i Els Alfacs. Ports i badies portuàries lligades al destí del delta i la conquesta del Mediterrani occidental

Per raons històriques, polítiques, socials, econòmiques i ideològiques, els ports de Tarragona i Tortosa han ocupat la major part del nostre treball. Al llarg dels segles XIII-XV aquestes dues ciutats van capitalitzar la potent activitat portuària, marítima, comercial i defensiva del litoral sud de Catalunya. Aquest fet resulta objectivament inqüestionable. És ben cert que altres poblacions portuàries com serien Salou o Cambrils van tenir un desenvolupament a tots els nivells a partir del segle XIII, vinculat sempre a les activitats portuàries. No obstant això, no seria fins a l'edat moderna, malgrat moments molt puntuals, que aquestes poblacions (Salou, Cambrils, Tamarit o Torredembarra), viurien el seu apogeu "marítim". Per raons de temps i espai, el nostre treball de recerca ha dedicat potser massa poca atenció a aquests ports "secundaris", sempre a l'ombra històrica de Tarragona i Tortosa. No obstant això, existeix un port "secundari" que sí ha estat objecte d'una atenció detallada: Portfangós. Al llarg del present capítol hem desenvolupat quantitativa i qualitativament arguments que sostenen l'excepcional rellevància militar del port de Portfangós. En definitiva, li hem dedicat més pàgines que a altres ports com són els de Salou, Cambrils, Tamarit o Torredembarra, igualant-ho en espai gairebé als de Tarragona i Tortosa. Com es justifica aquest desenvolupament?

El port de Portfangós no es pot entendre sense la xarxa portuària capitalitzada per Tortosa.¹ No obstant això, les seves condicions geogràfiques i el seu desenvolupament històric il·lustra la necessitat d'entendre i caracteritzar els ports de la desembocadura de l'Ebre com una xarxa d'espais complementaris. Les fonts textuales documentals medievals, tant en les grans cròniques catalanes com en els arxius locals o fins i tot estrangers, reiteren la vital importància militar d'aquest espai portuari de Portfangós. Els ports de Grau, Ulldecona, Els Alfacs o Amposta s'originen, es desenvolupen o desapareixen en paral·lel a l'extraordinària història de Portfangós. Des del punt de vista arquitectònic o arqueològic, no obstant això, ens manca qualsevol resta de testimoni: el port medieval es troba en l'actualitat submergit sota tones de sediments,² a l'espera de futurs treballs arqueològics que donin dades sobre la seva extensió i configuració.

Abans d'analitzar el rol de Portfangós insistim en un fet que generalment passa desapercebut: no es pot entendre aquest espai sense inserir-lo en la xarxa portuària de Tortosa i el delta de l'Ebre. Efectivament, com hem apuntat en pàgines precedents, intentar individualitzar els diferents ports –naturals o construïts– de l'àrea de la desembocadura de l'Ebre i Tortosa seria tergiversar la realitat històrica. Tant de la documentació textual (Els *Costums* de Tortosa,³ per citar l'exemple més significatiu i cèlebre, els llibres de registres, els privilegis o les mesures legals municipals o reials, o fins i tot la documentació generada pels diferents conflictes locals) com de les pròpies dinàmiques comercials, es desprèn que Portfangós tenia la funció de donar un suport logístic recolzat en altres espais portuaris com són els de L'Ampolla, Camarles o Tortosa. En definitiva, s'integrava plenament en un conjunt d'espais naturals i estructures arquitectòniques que donaven cobertura a una intensíssima activitat marítima durant els segles XIII, XIV i bona part de la primera meitat del XV. Evidentment, les transformacions que va sofrir la desembocadura de l'Ebre van delimitar cronològicament el període d'activitat d'aquesta xarxa portuària i de Portfangós.⁴ El sorgiment d'altres espais portuaris a la fi del segle XIV i durant el XV resulta significatiu i el màxim exponent del dinamisme portuari del sud de Catalunya i la xarxa portuària de la desembocadura de l'Ebre. Per la seva banda, Portfangós va ser, sense dubte, un dels ports que va assolir major relleu, ja que apareix citat a les cròniques i va ser protagonista de grans esdeveniments històrics.⁵

Efectivament, Portfangós apareix en les expedicions militars organitzades pel rei Pere el Gran l'any 1282 cap a Àfrica o d'Alfons el Benigne l'any 1323 a Sardenya. Durant la segona meitat del segle XIV, Portfangós apareix a la documentació textual associat al terme i concepte de "pantà", segurament vinculant l'espai portuari a les condicions físiques del delta, amb l'arrossegament de sorres i terres. Sabem que l'any 1370 les mesures per a protegir i conservar Portfangós comencen a ser relativament habituals, com és el cas de la prohibició de patrons de llenys, coques i altres embarcacions de grans dimensions de llançar terra, roques, pedres i sorra al mateix Pantà o port.⁶ Aquesta mesura preludia el problema que patirà ja de forma irreversible al llarg de la primera meitat del segle XV, quan el port va quedar inoperatiu. Així doncs, la curta però intensa vida de Portfangós finalitza al darrer segle medieval en paral·lel al sorgiment de dos ports, el de l'Ampolla o El Fangar i el d'Els Alfacs.⁷ Aquest model de port, rellevant o no dependent de la conjuntura històrica, l'avanç de la frontera, les conquestes militars i les transformacions en les xarxes i fluxos comercials, esdevenen factors decisius en el seu origen, desenvolupament i final; però per damunt d'aquests fenòmens s'imposaran els radicals canvis que pateix el delta de l'Ebre durant tota l'edat mitjana. Portfangós, així doncs, esdevé un dels màxims exponents i

exemples de l'evolució d'una xarxa portuària complexa en constant evolució al sud del Principat català medieval.

Com succeeix amb els grans ports com Tarragona o Tortosa, és al segle XVI quan els historiadors i erudits locals comencen a documentar de forma precisa tot allò relacionat amb els espais portuaris. En el cas de Portfangós resulta fonamental l'obra de Cristòfol Despuig publicada l'any 1557, on es realitza una síntesi amb les principals fites relacionades amb la sortida i arribada d'embarcacions d'aquest port. Els autors moderns ens proporcionen valuoses dades per a poder situar la posició de l'espai portuari i caracteritzar el seu procés de desenvolupament i progressiva desaparició. Però són les grans cròniques medievals catalanes, així com les mesures legals preses per a la seva protecció, les fonts textuales que més dades ens proporcionen sobre la seva història i evolució.⁸

L'estudi de Gilabert Tomàs, basat en una detallada anàlisi de les descripcions de Cristòfol Despuig al segle XVI, ha pogut precisar la ubicació de Portfangós. Efectivament, al segle XVI el port ja era un estany denominat de forma genèrica "lo Pantà". Serà aquest topònim el que fixa a partir de l'any 1557 la filiació o relació inqüestionable entre el port medieval de Portfangós i el Pantà o estany de l'edat moderna. Altres espais del delta com llacunes o basses no s'associaran quasi mai a aquesta denominació. Diferents estudis sobre l'evolució del delta de l'Ebre i els seus condicionants respecte a la navegació apunten a que Portfangós esdevindria el pantà més extens de tot el delta al segle XVI.⁹ No obstant això, els dubtes que hi poguessin existir sobre la relació entre "lo Pantà" modern i el port medieval queda resolt en un document emès l'any 1626 en què s'explicita que "lo Pantà" "antigament s'anomenava Port Fangós".¹⁰ Els erudits d'època moderna, influenciats per l'esperit renaixentista, com és el cas de Despuig, no es detenen en l'enumeració dels principals fets relacionats amb Portfangós o l'intent de situar-lo geogràficament, sinó que també –amb un gran sentit crític i d'observació– plantegen que són els sediments del riu Ebre arrossegats cap al Mediterrani els causants de la desaparició de l'antic espai portuari.

Si les descripcions realitzades pels erudits renaixentistes són una font de coneixement fonamental i bàsica, també ho és la cartografia històrica. Com succeeix amb els casos de Tarragona o Tortosa, els primers dibuixos i mapes realitzats del delta de l'Ebre al segle XVI ens proporcionen indicis per a poder situar amb relativa exactitud Portfangós. L'any 1580 el monarca espanyol Felip II va projectar un sistema defensiu a Els Alfacs encarregat al dibuixant Cristòbal Antonelli. Aquest sistema de defensa del litoral de la desembocadura de l'Ebre formava part d'un projecte més extens que tenia com a objectiu el control i la defensa enfront dels atacs otomans i la presència de corsaris procedents del nord d'Àfrica. El dibuixant d'origen italià Cristòbal Antonelli va cartografiar tot el delta de l'Ebre amb les se-

ves principals característiques, a més del sistema defensiu constituït per les fortificacions del Carregador, L'Aluet, Sant Joan i El Codonyol. Els mapes, dipositats a l'arxiu de Simancas (Salamanca) constitueixen, com apunta l'investigador Gilabert, una valuosa font d'informació per a situar Portfangós.¹¹ Als plànols realitzats per Antonelli apareix un espai denominat "Pantan", una espècie de llacuna de grans dimensions que s'alimentava de quatre sèquies o canals que sorgeixen del braç principal del delta (en aquell moment ja molt desenvolupat en relació als segles medievals). Aquest "Pantan" s'ha de relacionar inequívocament amb "lo Pantà" descrit per Despuig i relacionat amb la situació de Portfangós.¹² La cartografia d'Antonelli, d'altra banda, posa de relleu l'espectacular desenvolupament del port d'Els Alfacs al segle XVI, així com altres elements fonamentals per a entendre l'evolució del delta de l'Ebre, com són el Rec Vell, les llacunes de l'Encanyissada i la Tancada, la ja inexistente llacuna d'Algadir i fortificacions com la torre de l'Àngel Custodi, datada l'any 1575... tots ells elements que obliguen a l'historiador a plantejar un delta de l'Ebre extraordinàriament dinàmic i actiu, així com complex, totalment diferent al que trobaríem als segles medievals precedents.¹³ La desapareguda llacuna de l'Algadir va tenir, segons Cristòfol Despuig, el mateix final que Portfangós: soterrada per l'acumulació de sediments portats pel riu Ebre al seu darrer tram.¹⁴

Els topònims vinculats amb lo Pantà i altres espais del delta van sobreviure en època moderna, malgrat les transformacions morfològiques de tot l'estuari i la presència cada vegada major de llacunes i canals que modificaven radicalment la seva fisonomia.¹⁵ Aquesta continuïtat toponímica –evidentment amb notables modificacions– fossilitzava a l'espai territorial però també a la mentalitat col·lectiva la presència d'aquells indrets que durant l'edat mitjana donaven un vital valor estratègic marítim al delta. A mitjans del segle XVII sabem que es produeix una transformació radical en la morfologia del delta conseqüent al canvi de situació de la desembocadura del riu. Abans de l'any 1660 el riu desembocava per la platja de la Marquesa, però a partir d'aquesta data el curs fluvial es va orientar just on se situava "lo Pantà", és a dir, al lloc on es trobaria l'antic port medieval de Portfangós. En la cartografia històrica posterior aquesta àrea esdevé de mica en mica una xarxa complexa de canals i sèquies. Evidentment, aquest canvi en l'orientació de la desembocadura del riu va afectar notablement l'àrea de Portfangós, que va quedar ja radicalment colmatada. Tant la documentació gràfica com la textual, així com el detallat estudi realitzat per Gilabert Tomàs, confirmen aquests plantejaments.¹⁶

La gran evolució toponímica de la zona es produeix a la fi del segle XVIII, quan "lo Pantà" comença a denominar-se la Platjola. Sabem, gràcies a un plànol datat l'any 1798 i realitzat per Francisco Stoppani i Salvador Valldeperer, que en l'indret on se situava la llacuna del Pantà es va formar

una petita illa denominada "illa del Pantà". El pantà/llacuna, així doncs, va continuar existint fins a finals del segle XVIII, però radicalment transformat; com és el cas de l'aparició d'una sèquia que discorria entre Portfangós i el mar, molt a prop del conjunt de salines, que proporcionava una sortida natural a l'acumulació d'aigües i sediments.¹⁷

El port medieval de Portfangós, denominat "lo Pantà" durant el darrer segle medieval i bona part de l'edat moderna, es va estendre entre l'actual terme de Sant Jaume d'Enveja i el terme d'Amposta, ocupant una petita part de Deltebre, just a l'àrea denominada la Catxa. El Rec Major, antic canal de desguàs del riu Ebre, i els estanys del Canal Vell formarien part de la zona on quedaria inserit l'antic port medieval, actualment convertit en una llacuna dedicada a l'explotació dels rics recursos pesquers de la zona. Res es conserva en l'actualitat del port medieval. Cap tipus d'estructura arquitectònica o arqueològica és visible, ja que la dinàmica pròpia de formació del delta de l'Ebre va soterrar qualsevol tipus de vestigi físic.

Els darrers moments de gran activitat de Portfangós els documentem a finals del segle XIV i principis del XV. Sabem que durant el mes de gener de l'any 1394 van sortir una esquadra de vaixells de guerra en direcció a Sicília durant el regnat de Joan I. Quatre anys després, l'agost de l'any 1398, van partir més embarcacions de guerra en direcció al nord d'Àfrica, aquesta vegada amb la figura de Martí l'Humà com a artífex de l'operació bèl·lica en què participaven també els regnes de València i Mallorca. Poc més de vint anys després, les accions militars dirigides pel rei Alfons el Magnànim mostren un canvi manifest en els usos dels ports del delta de l'Ebre. En aquest moment, més concretament al mes de maig de l'any 1420, les galeres amb direcció a Sardenya ja no parteixen de Portfangós, sinó que la partida es realitza des del port d'Els Alfacs.¹⁸ Resulta quasi evident, seguint la narració dels fets, que la desaparició de Portfangós estava relacionada amb el sorgiment d'Els Alfacs com a principal base d'operacions marítimes al delta de l'Ebre, tal i com apareix reflectit a la documentació textual de l'època recopilada per Gilabert Tomàs.¹⁹

Les fonts textuales com les grans cròniques, el Dietari de la Generalitat i altres documents baix medievals sempre han subratllat el caràcter de port militar de Portfangós. Caràcter o funció que va heretar, a principis del segle XV, a partir de la segona dècada, el port d'Els Alfacs. No obstant això, tenim alguns testimonis que mostren de forma subtil o quasi episòdica una funció mercantil.

De principis del segle XIV tenim un procés de lleuda tortosina que, encara que de forma episòdica i puntual, ens proporciona dades per a valorar el volum d'embarcacions de gran capacitat vinculades al comerç que arribaven a Portfangós i la resta de ports de la desembocadura del riu Ebre. Datat l'any 1302, el procés de lleuda registra l'arribada de fins a tretze vaixells

vinculats a les activitats mercantils.²⁰ D'aquestes tretze embarcacions dotze tenien com a destinació –de forma genèrica– el port de Tortosa; mentre que només una va descarregar al port obert al mar de Portfangós.

El procés de lleuda de Tortosa d'aquest any apunta que dos patrons de vaixells, Berenguer Colomer i Guillem d'Horta, van ancorar a Portfangós condicionats pel mal temps; en el primer cas, com a conseqüència d'una tempesta, i en el segon per una aiguada. Com apunta Gilabert Tomàs, és possible que aquestes dues declaracions de patrons de vaixells estiguessin relacionades amb l'interès de no pagar la lleuda; no obstant això, sí apunten indirectament a una relativa activitat comercial, ja que s'especifica que Guillem d'Horta va sortir del port quan es va apropar la barca del lleuder, el cobrador de l'impost especial portuari. Si existia el lleuder i la seva embarcació, resulta evident que es cobrava un impost vinculat a les activitats mercantils, i per tant aquesta activitat es desenvolupava a Portfangós, encara que fos de forma episòdica si la comparem amb les activitats bèl·liques.²¹ El procés de lleuda de Tortosa entre els anys 1453 i 1476 ha estat estudiat de forma monogràfica per F. Vilella.²² En aquest període, l'absència de Portfangós és total, tant des del punt de vista mercantil com militar. Aquestes dades fan plantejar que durant la primera meitat del segle XV, l'important base marítima d'operacions logístiques de Portfangós va desaparèixer, sent substituïda per altres espais portuaris com Els Alfacs o L'Ampolla.

Les dades que ens aporten els *Establiments* de la ciutat de Tortosa datats l'any 1340 resulten fonamentals per a entendre la relació de Portfangós amb els altres ports de la desembocadura de l'Ebre.²³ Novament identifiquem la constitució d'una xarxa d'espais portuaris complementaris articulats entre ells de forma inequívoca sota el control de la ciutat de Tortosa. Sabem que tant el port de “el Grau” com Portfangós tenien problemes i carències als seus accessos. Aquestes dificultats, vinculades amb l'arribada i ancoratge d'embarcacions, es posa de manifest quan les elits de la ciutat de Tortosa, el lloctinent del batlle i els prohoms, van resoldre plantar un arbre de grans dimensions per a delimitar l'entrada de la gola del port de Grau. En el cas de Portfangós es va acordar que es fixessin un conjunt d'estaques que senyalitzessin l'entrada de l'espai portuari d'ancoratge. Els temporals de vent, les aiguades i les fortes mareas apareixen citats als *Establiments* de Tortosa de l'any 1340 com les raons principals de l'adequació i senyalització de l'entrada dels ports de Grau i Portfangós. La pèrdua dels elements fixats al paisatge costaner que permetien georeferenciar als mariners l'entrada a aquests dos ports apunta a les dificultats per a constituir una xarxa portuària fixa a la desembocadura del riu Ebre; dificultats que tenien terribles conseqüències, ja que posaven en perill les embarcacions de grans dimensions, facilitant la possibilitat que embarranquessin.²⁴

De l'estudi de les fonts textuais i l'anàlisi de l'evolució de la franja costanera durant els segles medievals es pot extreure que el port de Grau se situava a la gola vella de la desembocadura del riu Ebre, al sector dret de la riba del Rec Vell. Entre els documents més explícits trobem les cartes portolanes i altres textos, com un procés de lleuda datat l'any 1312 que apunta que el port de Grau estava ubicat a l'àrea anomenada “Trabucador”, situant-la just al costat d'unes salines. Aquestes salines apareixen amb posterioritat durant el segle XIV a diverses fonts, com és el cas dels *Establiments* de l'any 1342, on se cita que les embarcacions –llenys i barques– havien de carregar la sal per a dur-la fins a Tortosa, explicitant que es tractava de les “salines del Grau”. Encara que hi existien salines a l'Illa de Mar, la major part dels investigadors han arribat a la conclusió que la concentració de sal al delta es concentrava just al punt on anava a morir l'històric Rec Vell.

Segons els *Establiments* de l'any 1342, el port de Portfangós se situaria a la “bocha del Alfac”; aquest fet ha fet plantejar que la seva situació estaria condicionada per la cada vegada més difícil forma d'arribar a la badia portuària, que amb el pas del temps s'aniria desplaçant cada vegada més cap a l'interior. Els *Establiments* de 1340-1342 estableixen una reglamentació específica sobre la senyalització dels espais portuaris de la desembocadura del riu Ebre i el seu darrer tram fins a arribar a la ciutat de Tortosa. La presència d'estaques, arbres i altres elements senyalitzadors implicaven el desenvolupament d'un conjunt de mesures vinculades amb el manteniment dels espais portuaris. Diversos operaris eren els encarregats d'aquest manteniment, adequant les diferents àrees de càrrega i descàrrega amb llenys i barques de petites dimensions. La municipalitat tortosina era l'encarregada de gestionar les ribes del darrer tram del riu Ebre fins a la desembocadura i la seva xarxa d'espais portuaris a un delta en transformació constant. Aquesta responsabilitat es traduïa en diverses potestats per a dur a terme aquesta ingent feina; un exemple significatiu el trobem en l'atribució que tenien les forces de la ciutat per a executar obres en les propietats privades a banda i banda de la riba del riu Ebre. Sabem també de l'existència de multes i sancions imposades a aquells que arranquessin o fessin mal bé les estaques o senyalitzacions. Els *Establiments* dels anys 1340-1342 mostren com, més enllà de les jurisdiccions pròpies de la ciutat de Tortosa al territori, tot el darrer tram del riu Ebre, entre la mateixa ciutat i el port de Grau, a la desembocadura estava subjecte a les necessitats de manteniment dels diferents espais portuaris i de facilitar la navegació. La regulació de com devien ser els treballs d'adequació del riu especificava que s'havia de tallar els arbres que dificultessin l'accés i la sortida del riu que tinguessin més de 80 centímetres (quatre pams), entre els què s'especifica els salzes i els tamarits. Totes aquestes obres d'adequació, així com mesures de prevenció i conservació de les vies fluvials/marítimes, tenien un alt cos que la municipalitat torto-

sina carregava en forma de taxes o impostos a tots aquells que fessin servir aquestes rutes.

Com hem vist, el volum d'activitat comercial o mercantil de Portfangós va ser relativament escàs. Especialment si el comparem amb el de Grau o el de Tortosa. Els llibres de registres o el cobrament de la lleuda, així com documents derivats dels conflictes d'interessos jurisdiccionals o econòmics, no descriuen un port essencialment comercial. La justificació de la importància de Portfangós durant els segles XIII i XIV l'hem de trobar en el seu rol de port militar.²⁵ Però no es tractava d'una base d'operacions bèl·liques "normal"; pel gran protagonisme que va assolir i tal com es desprèn dels textos contemporanis, es tractava del gran port militar de la Corona d'Aragó.

L'any 2008 el complet article de Gilabert Tomàs va caracteritzar els principals trets del port militar de Portfangós. En els casos de Barcelona o València, les grans embarcacions no podien apropar-se massa a la platja, la línia de costa del litoral on se situaven els espais portuaris; mancaven infraestructures que adequessin els ports per a la càrrega i descàrrega de productes i mercaderies. No obstant això, malgrat les carències d'aquests grans ports als segles XIII i XIV, aquests van ser protagonistes d'una intensa activitat marítima del tipus comercial. Així, per damunt dels problemes de caracterització de l'espai portuari urbà barcelonès o valencià, aquest no va ser realment un problema rellevant per al desenvolupament d'un port militar de gran potència a ambdues ciutats mediterrànies. Efectivament, no va ser fins l'any 1327 que es va bastir el primer carregador de fusta al port de València i haurem d'esperar fins l'any 1434 que es va bastir el primer moll al port de Barcelona,²⁶ obres d'enginyeria i instal·lacions fonamentals per la presència d'una flota militar important, ja que les condicions d'aquests dos espais portuaris requerien de llenys, barques i llaüts (vaixells de petites dimensions i poca capacitat) per a poder carregar i descarregar tot allò vinculat amb les activitats bèl·liques de conquesta durant els segles XIII-XIV: soldats, cavalls, armament, etc. Aquests problemes logístics i les carències d'infraestructures suposaven realment un *handicap* per a la reunió massiva de vaixells de guerra en un mateix espai portuari, tant a la capital comtal com a València. Però aquestes suposades limitacions no van frenar el desenvolupament econòmic, mercantil i comercial d'ambdues ciutats. Per què escollir un espai com el de la desembocadura del riu Ebre per a fixar una base d'operacions de caràcter militar marítima? Les dues raons les trobem en la seva situació: equidistant entre les dues ciutats més importants de la Corona d'Aragó (Barcelona i València) i situada en un punt d'arribada de productes (fusta, cereals...) que arribaven de l'interior mitjançant l'artèria fluvial que era el riu Ebre.

L'equidistància entre les importants ciutats de Barcelona, València, Saragossa i Mallorca afavoria en el punt del delta de l'Ebre el desplaçament i

concentració de l'exèrcit, format per soldats d'orígens distints, així com dels nobles procedents de les regions amb més pes polític i militar dels diferents regnes que constituïen la Corona d'Aragó. La desembocadura del riu Ebre va exercir, així doncs, de punt central o focal des del qual era possible sumar esforços i recursos humans i materials per a dur a terme el treball de constitució d'una flota armada. D'altra banda, el mateix riu Ebre, navegable, actuava com a una autèntica artèria des de l'interior de la Península, des de la mateixa Saragossa, facilitant l'arribada del cereal i dels aliments necessaris per a mantenir l'exèrcit de soldats, així com d'un material fonamental per a la construcció de vaixells: la fusta. D'altra banda, la desembocadura del riu Ebre constituïa un espai privilegiat per al desenvolupament de les rutes i el transport marítim vers el Mediterrani occidental. Així queda reflectit en el fet que des de Portfangós es podia arribar amb facilitat a les Illes Balears, Sardenya i la península italiana. Els corrents marins i els vents afavorien la navegació d'aquest tipus des de l'antiguitat preromana, i durant el procés de conquestes dels segles XIII-XIV la Corona d'Aragó es va recolzar en aquest fet natural.²⁷

La conquesta de l'illa de Sicília l'any 1282, duta a terme pel rei Pere el Gran, suposa la primera gran fita històrica de Portfangós com a port militar. En el context dels profunds canvis que es produïen a finals del segle XIII en el Mediterrani i les lluites pel domini de l'illa siciliana, el rei d'Aragó va justificar la intervenció militar per motius dinàstics. Al darrer quart del segle XIII l'esposa del rei d'Aragó, Constança, va esdevenir l'hereva del regne de Sicília després de la mort de Manfred (1266) i el seu fill Conradí (1268). Ambdós governants van morir en el context de dues batalles, la de Benevento i la de Tagliacozzo; fet que indica com de forma progressiva Sicília va esdevenir no tan sols una centralitat geoestratègica en estar situada enmig del Mediterrani, sinó també l'objecte de l'ambició catalano-aragonesa.

El monarca Pere el Gran es va recolzar en les elits burgeses de Barcelona, així com en la noblesa, per a iniciar l'empresa. Els interessos dels comerciants i mercaders de la Corona d'Aragó aviat van coincidir amb els de la monarquia, ja que amb el control de l'illa siciliana l'accés als fluxos i les xarxes marítimes amb l'Orient Mitjà i el nord d'Àfrica experimentaria un notable desenvolupament.²⁸ D'altra banda, la mateixa Sicília havia estat històricament el graner del Mediterrani occidental, així com un espai privilegiat amb la seva xarxa de ciutats, entre les quals destaca l'imponent Palerm. En aquest context sorgeixen els almogàvers, mitificats posteriorment per la historiografia catalana. Els almogàvers van constituir un exèrcit mercenari que va arribar a tenir una gran popularitat els darrers segles de l'edat mitjana. Sense voler entrar en detalls sobre el cos militar almogàver, sí hem d'assenyalar que a finals del segle XIII la frontera amb Al-Àndalus havia quedat fixada sense massa possibilitat d'expansió cap al sud de la Península Ibèrica.

La frontera entre el món andalusí i els regnes cristians del nord va deixar d'ésser un pol d'atracció per la bel·licositat d'unes elits nobiliàries que havien sustentat el seu poder en base a l'avanç militar cap al sud, la denominada tradicionalment "reconquesta".²⁹

Carles d'Anjou, que controlava militarment Sicília enfront dels interessos del rei Pere d'Aragó, comptava amb el suport del rei de França i el papat, especialment del papa Martí IV. Així doncs, l'ocupació de Sicília per part dels exèrcits catalano-aragonesos de l'any 1282 va esdevenir un episodi militar que s'ha d'inserir en un context de conflictes molt més amplis que afectaven a totes les potències del Mediterrani occidental i mitjà. Portfangós va ser el punt escollit per a preparar l'expedició militar. Una expedició que en cap moment va ser notificada ni al regne de França, ni al papat ni a Carles d'Anjou. El secret formava part de l'estratègia de conquesta, encara que tant Martí IV³⁰ com la família d'Anjou³¹ van advertir de les conseqüències d'una possible invasió. La concentració de tropes i la formació d'una flota armada a Portfangós, no obstant això, no va ser improvisada. Ja des de la mort de Manfred i Conradí, l'esposa del rei Pere, Constança, es va començar a intitular reina de Sicília amb el recolzament de l'entorn reial, però també de la noblesa de la Corona d'Aragó. Aquesta intitulació fomentava i legitimava la presa de l'illa per part de Pere.³²

Sabem per les grans cròniques i la documentació textual que l'expedició militar va trigar en gestar-se més d'un any, començant a finals de l'any 1280. El lloc escollit, Portfangós, no era especialment rellevant en aquell moment: no havia tingut protagonisme ni militar ni mercantil amb anterioritat. Com indica Gilabert Tomàs, el lloc i la data escollits per a la definitiva concentració de l'esquadra catalano-aragonesa va ser el 15 d'abril de l'any 1282. Les cròniques, com la de Ramon Muntaner, reflecteixen el caràcter de l'expedició amb grandiloqüència, remarcant el marcat protagonisme que va tenir el monarca en la configuració d'aquesta, ja que Pere el Gran va supervisar durant aquest any la formació de l'esquadra militar. Portfangós, així doncs, va esdevenir entre els anys 1280 i 1282 el rol de base d'operacions militars de primer ordre de la Corona d'Aragó, per damunt de Barcelona, València o Mallorca. Les xifres i les dades que proporcionen les cròniques de l'època deixen constància d'aquesta importància. Sabem que el monarca va convocar un miler de nobles originaris dels diferents regnes (el Principat, València i Mallorca); es va convocar i reunir el cos especial constituït pels cèlebres almogàvers i una infanteria que va assolir l'espectacular xifra de fins a 30.000 soldats.

Les dades són eloqüents. Ramon Muntaner descriu el procés de formació d'aquesta armada a la seva crònica.³³ Durant més d'un any Portfangós no només va assolir el rol de port militar, sinó que també es va haver de condicionar la zona per a allotjar tant a nobles, mercenaris com a un ingent nom-

bre de soldats. Els nobles van ser convocats seguint el tradicional costum feudal; els almogàvers van abandonar la frontera sud de València i Múrcia amb Al-Àndalus; i els soldats d'infanteria van anar concentrant-se a l'espai portuari progressivament com a conseqüència del seu elevat nombre de membres. R. Muntaner especifica: 1.000 cavallers, 20.000 almogàvers i fins a 6.000 ballesters. Una dada interessant apunta que gran part d'aquests ballesters eren originaris de Tortosa i altres nuclis urbans de la Corona d'Aragó, formant part segurament –com indica Gilabert Tomàs– de les milícies de caràcter urbà.³⁴ Com succeeix en la major part de cròniques o relats medievals, les xifres estan inflades. Si bé s'especifica que el monarca va seleccionar 15.000 homes, hom accepta que aquestes xifres són massa elevades per a l'època i que sota aquestes hem d'identificar una clara voluntat propagandística per part de les fonts textuais catalanes. Malgrat que les xifres no van ser tan elevades, no hi ha dubte que la constitució d'una esquadra armada a Portfangós va significar una fita i la constitució d'una autèntica base naval d'operacions militars de primer ordre a la desembocadura del riu Ebre.

El criteri de Gilabert Tomàs és, segons el nostre criteri, del tot correcte en establir que l'exèrcit concentrat a Portfangós i l'àrea de la desembocadura de l'Ebre no deixava d'estar condicionat per un factor fonamental: el nombre i la capacitat de les embarcacions que havien de transportar-los cap a Sicília. A partir d'aquest fet no es pot quantificar més de 10.000 homes; una xifra llunyana dels 30.000 que cita Muntaner.³⁵

A finals del segle XIII la Corona d'Aragó no disposava d'una flota militar permanent. Cada vegada que el rei tenia intenció de realitzar algun tipus d'incursió, ràtzia o expedició militar havia de bastir de nou tot tipus de vaixells, ja siguin del tipus militar, com les galeres, o de transport, com les coques. No obstant això, en el cas dels vaixells de transport es podien arrendar o comprar coques ja existents, que es concentraven majoritàriament en mans de comerciants i mercaders. Aquestes embarcacions feien la funció de transportar els soldats, la infanteria –en el cas de la conquesta de Sicília es pot incloure el cos d'almogàvers–, els nobles, queviures, armes i instruments de guerra, etc. No obstant això, la formació d'una esquadra de guerra amb objectius predeterminats, com va ser l'empresa de Sicília de l'any 1282, requeria la construcció de galeres de guerra. Portfangós es va condicionar per a allotjar les instal·lacions necessàries per a portar a terme l'activitat industrial naval durant un any abans de la data de la sortida militar.

Coneixem relativament el cost que va assolir la construcció d'un vaixell del tipus coca, que podria fixar-se entre les 5.000 lliures la mitjana fins a les quasi 9.000 lliures les de més capacitat. Aquest tipus d'embarcacions, de grans dimensions i calat, era necessari per a dur a terme un viatge fins a Sicília allotjant les tropes, armes, queviures, etc. Les galeres de guerra, en canvi, eren des d'un punt de vista comparatiu més barates de fer que les coques,

si bé el seu manteniment i el nombre de mariners que necessitaven era molt més elevat, pujant el cost general. Moltes de les galeres de guerra que van sortir en aquesta primera expedició militar de l'any 1282 de Portfangós, van ser bastides a les drassanes de Barcelona (seu de l'actual Museu Marítim de Barcelona). Malgrat que la procedència de les galeres fos majoritària de Barcelona, la progressiva concentració de naus de guerra a Portfangós requeria de les instal·lacions i del personal necessari per al seu manteniment. Les galeres devien ancorar a la badia portuària, on devien ser constantment cuidades i reparades amb l'objectiu de tenir-les preparades per al dia de l'expedició militar definitiva.

Els cronistes com Desclot i Muntaner xifren el nombre d'embarcacions de l'esquadra militar definitiva que estava ancorada a Portfangós en 150 vaixells de diferents tipus.³⁶ Sabem que el mes de maig de l'any 1282 va ser escollit com el decisiu per a la constitució definitiva de l'armada marítima. Portfangós, en aquestes cronologies, havia d'estar preparat (havia estat condicionant-se durant més d'un any) per a allotjar aquest extraordinari volum de naus. La crònica de Bernat Desclot concreta els diferents tipus de vaixells i el seu nombre: deu naus de grans dimensions, vint tarides, vint-i-dos galeres de guerra, 22 sageties i la resta de la flota, constituïda bàsicament per petites embarcacions de veles com llenys o barques i llaüts. La xifra total que Desclot dona per a tot el conjunt és de fins a 140 embarcacions.

València també va ser origen d'una bona part de l'esquadra militar, dirigida per l'almirall i fill del rei Jaume Pere. Altres capitans ben documentats van ser Ramon Marquet i Berenguer Mallol, ambdós importants comerciants barcelonesos que van posar tots els seus recursos, naus i coneixements al servei de l'expedició militar. Els casos de Ramon Marquet i Berenguer Mallol són il·lustratius de l'estreta relació que va haver entre les elits burgeses comercials de Barcelona i les expedicions militars com la conquesta de Sicília de l'any 1282.³⁷ El cas de Ramon Marquet és especialment interessant, ja que sabem que encara que el poder de facto el concentrava l'infant Jaume Pere, va ser Marquet qui va dirigir els còmits i pilots de l'esquadra naval. Amb el temps i el progressiu procés de conquesta de la Corona d'Aragó pel Mediterrani, ambdós personatges, Marquet i Mallol, esdevindran rellevants almiralls de la flota militar catalana.

Expedicions militars com la portada a terme fins a Sicília l'any 1282 per Pere el Gran requerien d'un tipus de vaixell concret: la galera de guerra. Aquesta embarcació va esdevenir des del segle XII –però de forma ja hegemònica al XIII– fonamental per a l'expansió pel Mediterrani de la Corona d'Aragó. La galera es caracteritza per ser una embarcació estilitzada proporcionalment baixa, ja que podia assolir fins a un metre i mig d'alçada per sobre de la superfície de l'aigua. Malgrat aquestes dimensions es tractava d'un tipus d'embarcació alhora molt resistent, veloç i fàcilment maniobra-

ble. La galera de guerra combinava els dos sistemes de navegació, el rem i la vela, fet que la convertia en una embarcació molt adaptable a les condicions marítimes i meteorològiques; podia arribar a tenir fins a 24 remes a banda i banda, amb tres remers per a cadascun i dues veles del tipus llatí. La seva capacitat de càrrega era molt limitada, tot el contrari que la coca, raó per la qual aquest tipus d'embarcació rarament va ser utilitzat per al transport de mercaderies, productes, queviures, armes o altres. Per aquesta raó era un fet normal que les esquadres de galeres de guerra anessin secundades per embarcacions del tipus coques o llaüts i barques. Un problema derivat de les característiques de la galera és la gran quantitat de remers que hi devia allotjar, al voltant de fins a cent cinquanta homes. En relació amb les seves dimensions, la galera de guerra del tipus que es construïa i s'utilitzava als ports de la Catalunya meridional era anàloga a les d'altres indrets del Mediterrani occidental, mantenint una proporció d'1/8, amb una eslora de fins a quaranta metres i una mànega aproximada de cinc metres. Els remers ocupaven una gran superfície de la coberta, excepte el passadís de la cruïxa i les dues plataformes de proa i popa. La bodega tenia molt poca capacitat emmagatzemadora i normalment allotjava els queviures per al viatge i part de les armes i instruments de guerra.³⁸

La tarida era un tipus d'embarcació adaptada al transport de cavalls i soldats. Es podria afirmar que la tarida formava part de la família de les galeres. El seu ús podia ser tant civil, carregat de mercaderies i productes per a poder transportar-los, com militar, ja que la seva superfície útil permetia el transport de la cavalleria. Per les seves dimensions, més reduïdes que la galera en longitud però més ampla, així com pel seu poc pes i les característiques morfològiques del seu casc, es tractava d'un tipus d'embarcació militar relativament ràpida i àgil. Els llenys, embarcacions de petites dimensions, combinaven l'ús de les veles i els remes. Aquests vaixells tenien una longitud molt més curta que la galera però, com la tarida, la seva amplada era superior. Per les seves dimensions i característiques el lleny tenia una vela i fins a vint remes a banda i banda del casc. Les barques, sense vela, hi tenien fins a un màxim de quinze remes a banda i banda, i la seva estructura era molt similar a la del lleny. Les més petites de les embarcacions d'una esquadra de guerra eren els llaüts. Aquestes darreres tipologies de vaixells no es poden adscriure només a activitats bèl·liques, ja que, com hem vist en altres apartats, també eren utilitzades per al transport de mercaderies o la càrrega i descàrrega de productes transportats en coques.

Com apunta encertadament Gilibert Tomàs pel cas de l'esquadra de Pere el Gran a Portfangós que havia de partir fins a Sicília l'any 1282, les embarcacions amb caràcter comercial o mercantil també s'incorporaven a l'armada. És el cas d'un dels tipus d'embarcació amb més èxit durant l'edat mitjana: la coca. Les coques tenien un casc prominentment rodó caracterit-

zat per a poder allotjar una gran quantitat de càrrega. El seu ús era eminentment comercial, però en moments de guerra s'adaptaven i la seva gran capacitat de càrrega permetia transportar els queviures, armes i altres elements necessaris per a abastir l'exèrcit. En alguns casos també portaven soldats. Els castells de proa i popa de les coques eren reformats en casos de guerra, allotjant tot tipus de defenses, que convertien l'embarcació en una petita fortalesa flotant.³⁹

Portfangós i la ciutat de Tortosa van esdevenir a finals del segle XIII i durant tot el XIV espais de concentració dels queviures que havien d'abastir als exèrcits durant les expedicions militars. Gràcies a les grans cròniques i altres documents emesos, sabem que un fet tan quotidià com bàsic requeria, no obstant això, d'un complex sistema d'abastiment. Alguns productes, com el bescuit, arribaven des de Saragossa utilitzant el riu Ebre com a via de comunicació i transport natural fins a arribar a la desembocadura i Portfangós; el bescuit també arribava des de les importants ciutats de Barcelona i València, ambdues equidistants en relació al port militar; en proporcions menys elevades, també era produït a la ciutat de Tortosa.⁴⁰ Altres productes fonamentals per a abastir l'exèrcit eren les càrregues de blat, civada, farina i vi; productes que també arribaven per la via fluvial de l'Ebre o eren transportats pel mar en grans coques procedents dels ports de València o Barcelona majoritàriament. La crònica de Bernat Desclot, quan descriu la formació de l'armada a Portfangós l'any 1282, cita la presència de bous, vaques, corders i altres animals de càrrega o destinats al consum al delta de l'Ebre.⁴¹ Especialment interessant és una dada que ens proporciona Ramon Muntaner, qui especifica que, com arribava una quantitat ingent de queviures a Portfangós amb la finalitat d'abastir les tropes, va ser necessari construir barraques i cases de fusta a la ciutat de Tortosa amb l'objectiu de poder emmagatzemar-les amb seguretat.⁴²

La segona fita històrica de Portfangós com a base d'operacions militar es produeix l'any 1323. En aquest any el monarca Jaume II i l'infant Alfons duen a terme la conquesta de l'illa de Sardenya. Com va succeir dècades abans, Portfangós va assolir el rol de port militar de primer ordre, ja que la incursió bèl·lica a Sardenya va ser tan rellevant com la de Sicília i requeria d'una potent flota de guerra.

Per al cas de la conquesta de Sardenya de l'any 1323 disposem del minucios estudi d'A. Arribas Palau,⁴³ que detalla el pressupost i els costos de l'expedició militar. Fonamental també és el minucios estudi de J. Tomàs Gilibert de Portfangós.⁴⁴ En primer lloc s'ha de subratllar que l'expedició a Sardenya va ser finançada per la Corona d'Aragó amb la participació del regne de Mallorca. El regne insular va proporcionar 20 galeres i 100 genets. El cost total de la constitució de l'armada marítima i l'expedició va ser de 4.039.000 sous o 201.950 lliures barceloneses. Inicialment es va establir que

els beneficis per a cadascun dels regnes serien d'1.393.900 sous per al Principat, 696.000 sous per al regne de València i fins a 707.500 sous per al regne d'Aragó. No obstant això, l'empresa va ser, des del principi, deficitària, i el mateix monarca va haver d'empenyorar gran part de les seves propietats per a dur-la a terme.⁴⁵

Les jueries del Principat i les grans ciutats de la Corona d'Aragó van participar en el finançament de l'expedició. La comunitat jueva va aportar una suma total de 500.000 sous, mentre que cada ciutat va aportar una xifra ajustada al potencial econòmic existent. Així, Tarragona i les viles del Camp van aportar una suma de 100.000 sous, Barcelona de 300.000 i València de 350.000. Com veiem, en el cas de Tarragona el pagament es va fer conjunt amb les viles del Camp, però en el cas de Tortosa sorgeix una anomalia. Encara que l'aportació tortosina estava quantificada en 70.000 sous, finalment el pagament no es va realitzar i a canvi la ciutat de Tortosa va bastir dues galeres de guerra per a l'expedició armada. Al marge del municipi tortosí, el seu bisbat va aportar 25.000 sous, xifra similar a les aportacions de la ciutat de Girona. Altres municipis que van sufragar l'esquadra marítima van ser les ciutats de Saragossa i Lleida (ambdues amb 20.000 sous) i Alacant (46.000 sous).

Les ciutats portuàries van ser, sense cap dubte, aquelles que van participar més generosa i interessadament en el finançament de l'expedició de Sardenya. Evidentment, aquestes poblacions costaneres com Barcelona, València, però també Tarragona i el seu Camp, així com Tortosa i el seu bisbat, es veurien afavorides amb el desenvolupament d'una nova i més intensa xarxa comercial amb l'assimilació de l'illa de Sardenya. Els estudis realitzats per J. Massip sobre la documentació textual de l'època mostren com es van generar un conjunt de privilegis i franquesses vers aquestes ciutats. Sabem que els tortosins podien comprar i vendre o carregar i descarregar embarcacions que tenien com a origen o destinació final Sardenya, amb tota una sèrie de beneficis fiscals.⁴⁶ Així doncs, l'expansió pel Mediterrani de la Corona d'Aragó a finals del segle XIII i durant tot el XIV estava vinculada no tan sols al desenvolupament i èxit d'operacions militars concretes, sinó també a tota una sèrie de mesures fiscals, amb l'emissió de franquesses i privilegis, que potenciaven el comerç a les rutes i fluxos mercantils del Mediterrani. Si bé la noblesa aragonesa va intervenir de forma molt activa en la conquesta de Sardenya, la dinàmica general va ser un major interès per part de les ciutats costaneres i les seves elits, ja siguin nobles, burgeses o eclesiàstiques.

El rol de Tortosa com a entitat urbana més pròxima a Portfangós va ser decisiu. Sabem per les grans cròniques, com la de Ramon Muntaner o Bernat Desclot, que Jaume I va manar la construcció de galeres a la ciutat de Tortosa l'any 1264. A. Arribas Palau va poder estudiar a partir de la documentació textual els costos de l'expedició de l'any 1323 cap a Sardenya.⁴⁷

Cada ciutat havia de pagar una quantitat estipulada; en el cas de Tortosa, la xifra va ser de 70.000 sous. No obstant això, es va permutar aquest pagament a canvi de la construcció de dues galeres de guerra bastides amb l'objectiu de formar part de la gran esquadra militar de Jaume II. La indústria nàutica i la construcció de galeres de guerra estan documentades en altres moments del segle XIV, en ple procés d'expansió de la Corona d'Aragó pel Mediterrani. Així es documenta durant el regnat d'Alfons el Benigne en el seu conflicte contra la potència italiana de Gènova l'any 1331 i l'esquadra armada per Pere el Cerimoniós l'any 1374.⁴⁸

Durant els darrers mesos de l'any 1322, el monarca Jaume II avisava als habitants de la Corona d'Aragó que mercadejaven al nord d'Itàlia, de la intervenció militar a l'illa de Sardenya, ja que aquests podien ser perjudicats per les futures accions bèl·liques.⁴⁹ Durant el Nadal d'aquell any el monarca va convocar els nobles i cavallers (63 originaris del Principat, 32 de València i 54 d'Aragó). Cadascun d'aquests nobles havia d'estar acompanyat per cavallers en nombre proporcional a l'estatus del senyor feudal. Jaume II, massa ancià, no presidiria l'expedició; ho faria l'infant Alfons. Els primers mesos de l'any 1323 Portfangós esdevenia així base d'operacions d'una de les majors expedicions armades de la Corona d'Aragó. La suma total de nobles concentrats a Portfangós es xifra en 1018 cavallers armats.⁵⁰ Si tenim en compte que per cada cavall es pot establir una filiació de cinc persones, les dades apunten a més de 5.000 cavallers, més 2.000 ballesters i 3.000 escuders (soldats d'infanteria). La xifra majoritàriament acceptada pels historiadors apunta a un exèrcit de deu mil homes.⁵¹ Portfangós i tota l'àrea de la desembocadura de l'Ebre depenent de la ciutat de Tortosa va haver d'adaptar-se per a allotjar i donar cobertura material a un nombre tan alt d'homes. D'altra banda, era necessari adaptar el mateix port obert de Portfangós per a la construcció de galeres, coques i altres embarcacions que havien de portar l'exèrcit fins a Sardenya. Sabem que moltes d'aquestes embarcacions provenien de Barcelona o València, però sense cap dubte Portfangós i el municipi tortosí van haver de posar en marxa l'activitat industrial naval de forma accelerada durant l'any 1322 i principis del 1323.

Des del punt de vista militar, l'hegemonia per Sardenya es decidiria amb l'enfrontament entre la Corona d'Aragó i la república italiana de Pisa. L'illa de Sardenya era l'objectiu principal per la seva posició geoestratègica com pel control marítim per part de l'exèrcit català. Pisa era una potència marítima de primer ordre; un bon coneixement de l'armada pisana alertava a les forces del Principat de la necessitat de constituir-hi una esquadra de vaixells armats suficientment potent com per a poder frenar-la. Els textos derivats dels preparatius de la campanya militar del Principat posen de relleu la presència de cinquanta-tres galeres de guerra. Vint d'aquestes galeres armades les va proporcionar el rei Sanç, mentre que trenta-tres pertanyien a la Coro-

na d'Aragó. El regne de Mallorca va proporcionar fins a cinc galeres obertes amb la funció de transportar fins a cent cavalls, mentre que altres quinze estaven destinades a traslladar cavallers i servents.⁵²

Efectivament, la major part del nombre de galeres armades es va bastir a les drassanes de Barcelona (l'actual seu del Museu Marítim de Barcelona). Catorze galeres van ser construïdes per a l'ocasió a les drassanes reials, a les quals s'havien d'incloure altres tres cedides per la mateixa ciutat comtal. Onze van ser bastides a València i només tres a Tarragona i dos a Tortosa. Aquestes dues galeres tortosines, com hem vist, permutades a canvi de no sufragar part de l'expedició. Segons els càlculs realitzats per diferents autors, aquest total de galeres –especialment del tipus obert– podia transportar quasi 600 cavalls; no obstant això, la documentació reflecteix les dificultats per a poder allotjar fins a 470 cavalls. Les galeres del tipus tancat –almenys hi havia vuit d'aquest tipus d'embarcació– transportarien els cavallers.

Sabem que s'havia planificat la construcció de fins a cinc llenys de grans dimensions adequats per a la guerra. Les dimensions i la capacitat d'aquests llenys són significatives. Una d'aquestes embarcacions disposava de vuitanta rem, mentre que les altres 100 de cent rem. Aquestes embarcacions tenien la funció de traslladar l'exèrcit catalano-aragonès, però les naus s'havien equipat també amb diferents reformes per a assolir la tipologia de lleny de guerra. Per altra banda, tant les cinquanta-tres galeres com els cinc llenys no eren suficients per a traslladar l'exèrcit i el seu abastiment. Com hem comentat en diversos apartats, aquestes esquadres de guerra eren secundades per embarcacions del tipus coca. De l'estudi dels pressupostos de l'expedició s'extreu que es van requerir fins a vint coques per al trasllat de cinc mil homes (tres mil membres de la infanteria i dos mil ballesters). Gran part de l'equipament de guerra es va transportar també en aquestes coques, com vint ginys de guerra, cinc mil pedres per als ginys o quatre mil escuts, amés de la resta d'armament. Vuit coques es van equipar amb els queviures constituïts en vint mil caliços de civada, onze mil caliços de blat, més de tres mil animals entre els què destaquen vaques, bous, corders, gallines i altres bèsties vives que proporcionaven carn fresca, animals de càrrega com cavalls i ases, cinc-cents quintars de carn salada, cent trenta-dos quintars de formatge, gran quantitat de vi, mel, etc.⁵³

Com indica J. Gilabert Tomàs, la descripció que es realitza a les cròniques de l'armada que va sortir de Portfangós no s'ajusta amb el pressupost i els costos que conservem. Novament la documentació emesa des de l'entorn reial s'ha d'interpretar des del punt de vista de l'exaltació patriòtica i el panegíric. Molts aspectes, com la manca de coques o la impossibilitat de traslladar 470 cavalls amb els seus cuidadors, posen de manifest que encara existeixen seriosos dubtes sobre l'expedició. No obstant això, les dades de què disposem apunten a la concentració i formació d'una imponent esqua-

dra naval a Portfangós.⁵⁴ La preparació durant més d'un any de la campanya de Sardenya va engegar la indústria militar naval a totes les ciutats portuàries importants de la Corona d'Aragó, però també va focalitzar a Portfangós la concentració d'aquests recursos bèl·lics. Però no tan sols embarcacions, sinó també una ingent quantitat d'homes entre mariners, remers i soldats. Calculant que una galera armada podia transportar fins a trenta mariners i cent-cinquanta remers, o que una coca necessitava trenta homes al menys, s'ha pogut calcular en 11.000 homes els mariners i remers imprescindibles per a l'expedició. Com indica J. Gilabert Tomàs, "la seva presència a Port Fangós mesclats amb els soldats i cavallers devia de donar la impressió d'una immensa multitud".⁵⁵

Durant el mes de maig de l'any 1323 Portfangós esdevé el cor polític i militar de la Corona d'Aragó. La presència de la comitiva reial amb el monarca encapçalant-la va començar el 19 de maig d'aquell any. El rei estava acompanyat de la seva esposa, Elisenda de Montcada, els seus fills i bona part de la noblesa. Es conserven fins a vint-i-quatre cartes del rei emeses durant el període de temps que estava instal·lat a Portfangós preparant l'esquadra. Aquest fet mostra que durant la seva estada al delta de l'Ebre, el monarca va continuar governant els assumptes quotidians de la Corona d'Aragó.⁵⁶ La presència del rei i tota la seva comitiva, tant familiar com administrativa, implica l'adequació de la zona de Portfangós per a allotjar tants i tan importants personatges del consistori regi i l'elit catalano-aragonesa. Una vegada la família reial estava instal·lada a Portfangós i s'ultimaven els preparatius, van arribar les vint galeres amb l'infant Alfons procedents de Barcelona; després, altres vint galeres dirigides per l'almirall Garroç, originàries de València; i altres vint galeres amb l'almirall Huguet de Totzó, de Mallorca. Les galeres bastides a indrets com Tortosa o Tarragona anirien arribant progressivament, juntant-se amb altres tipus d'embarcacions com són les naus, coques, llenys o llaüts. La riba del delta de l'Ebre, i especialment tota la zona del Fangar, Portfangós, es va constituir com un extens i vast campament militar. L'activitat devia de ser frenètica davant la gran concentració d'embarcacions i homes al port obert de Portfangós. La crònica de Ramon Muntaner apunta que més de 20.000 homes que volien participar en l'expedició es van haver de quedar a terra.⁵⁷ Novament les xifres estan inflades, però apunten a una concentració poblacional desorbitada al delta de l'Ebre, conseqüència de la concentració i constitució de l'esquadra marítima militar.

El 28 de maig de l'any 1323 el rei Jaume II va realitzar un llarg discurs davant l'exèrcit.⁵⁸ La presència dels nobles, membres de l'alta burgesia, almiralls, mariners, etc., manifesta que s'estaven duent a terme els darrers preparatius de l'expedició. El monarca va lliurar al seu fill, l'infant Alfons, tot tipus de documentació que legitimava la conquesta de Sardenya: cartes

a les ciutats de Gènova i Pisa o als diferents pobles de l'illa de Sardenya, als prelats i laics de l'illa, concessions, rescriptes papals com l'emès per Bonifaci en relació a la donació realitzada per Jaume II als seus regnes de Sardenya i Còrsega, etc.⁵⁹ Aquesta darrera fase d'entrega de documentació escrita del monarca a l'infant Alfons va durar dos dies. El 31 de maig de l'any 1323, el monarca Jaume II, juntament amb membres de la família reial, com la seva esposa Elisenda de Montcada, va observar des del delta de l'Ebre la marxa de l'esquadra des de Portfangós cap a l'illa de Sardenya.

Sabem que durant dos dies la gran esquadra militar va estar afavorida pel bon temps, amb el vent de popa a favor portant-la fins a vint milles de l'illa de Mallorca. No obstant això, de seguida aquest bon temps va donar lloc a incidències que van obligar a desplaçar-la fins al port de Maó (Menorca). Les notícies que anunciaven que Sardenya s'estava preparant per a defensar-se accelerà les maniobres de l'infant Alfons, que va sortir el 9 de juny amb la major part de galeres, deixant les embarcacions més pesades enrere. Les galeres de l'infant Pere van arribar a Palma de Solç (illa de Sant Antíoc) i poc després es reuní amb la resta de l'exèrcit marítim. Els vents en aquell moment eren favorables, i després d'uns dies de descans, a finals de juny es va començar el desembarcament a Sardenya. L'almirall Garroç, amb el suport de vint galeres, va iniciar el setge de Càller. La resta de l'esquadra es va dirigir a Canelles per a desembarcar els ginys de guerra i trabucs, a deu milles de Vila d'Esglésies. El set de febrer es va rendir la ciutat i l'infant Alfons va fer del nucli urbà la seva base d'operacions, amb una guarnició de fins a 200 homes. Posteriorment van continuar els setges d'altres ciutats, com Càller.⁶⁰ No obstant això, seria definitiva la batalla de Lucocisterna, on l'infant Pere va fer front a l'esquadra pisana, formada per quaranta galeres i un exèrcit de 500 cavallers i 2.000 ballesters. El 19 de juny es va arribar a la pau amb el signament entre aragonesos i pisans d'un acord. La ciutat de Pisa renunciava als seus drets sobre l'illa de Sardenya i l'infant Alfons rebia dos importants espais de control militar i comercial: el castell de Càller i el port. Després de pacificar l'illa i d'establir el nou domini polític, l'infant va retornar al Principat per la mateixa ruta per la qual va arribar.

Portfangós s'havia constituït com una important i efectiva base d'operacions militars des de finals del segle XIII. El seu rol es mantindria durant el segle XIV. Però va ser durant els regnats dels dos fills de Pere el Cerimoniós quan va començar el seu declivi. Dues són les raons fonamentals que argumenten aquesta progressiva pèrdua de protagonisme: la fi de l'expansió mediterrània de la Corona d'Aragó i l'estancament econòmic del regne, i la progressiva desaparició de Portfangós com a conseqüència dels processos de sedimentació del riu Ebre. Durant la primera meitat del segle XV Portfangós desapareixerà per a ser substituït pel port d'Els Alfacs, que iniciarà un espectacular desenvolupament. Efectivament, durant els regnats de Joan

I el Caçador i Martí l'Humà es va iniciar la fi de Portfangós com a espai portuari de primer ordre, així com de l'hegemonia mediterrània de la Corona d'Aragó.⁶¹

Durant el regnat de Joan I, l'any 1392 l'infant Martí va preparar una esquadra amb l'objectiu de defensar els drets dinàstics a l'illa de Sicília. Junt a l'infant Martí (posteriorment el rei Martí l'Humà) hi estaven reunits el seu fill, la seva nora i nombrosos nobles procedents de Catalunya, Aragó i València. Entre els nobles que aportaren més soldats a l'expedició van destacar el vescomte de Rocabertí, Felip Dalmau i Bernat de Cabrera (a la vegada un dels principals promotors de la incursió i almirall general de l'esquadra), el vescomte de Roda, Ramon de Perellós, i el comte d'Aosta, Ramon de Montcada. Sabem que el mes de febrer de l'any 1392 es van reunir fins a 2.000 cavallers i soldats. Les fonts textuais apunten a fins a 100 veles, és a dir, embarcacions que estarien ancorades a Portfangós. Encara que l'expedició no va ser extraordinàriament rellevant si la comparem amb les anteriors realitzades vers Sicília o Sardenya, les xifres manifesten (encara que estiguin relativament inflades) la presència d'una esquadra potent.⁶²

Durant la intervenció de l'infant Martí a Sicília es va produir un conjunt de revoltes a l'illa de Sardenya. El mes de juny de l'any 1392 el rei Joan va convocar el Consell de Cent de Barcelona per a determinar la configuració d'una esquadra de guerra que pacifiqués les possessions catalanoaragoneses a l'illa, amb el suficient marge temporal per a preparar-la. Durant quasi un any, entre la segona meitat de l'any 1392 i la primera del 1393, la badia portuària de Portfangós va tornar a constituir-se en una rellevant base d'operacions militars mediterrània. L'expedició no va dur-se a terme només amb els recursos del monarca, sinó que també van col·laborar l'infant Martí, aportant deu galeres i cinc-cents homes, altres dos-cents homes del comte de Foix i altres participants de la noblesa, l'alta burgesia i l'església. La major part dels homes (exèrcit, mariners i remers) eren originaris de Barcelona, València i Mallorca. Novament apareix la ciutat de Tortosa com a agent actiu en la constitució d'una esquadra bèl·lica a Portfangós, ja que va realitzar un donatiu de 5.000 florins.⁶³

Un episodi significatiu va ser la presència del mateix monarca al delta. Sabem que Joan I va realitzar caceres de senglars al delta de l'Ebre. Després de la convocatòria i reunió amb el Consell de Cent, el monarca es va dirigir a Amposta, des d'on s'engegà el procés de constitució de la flota a Portfangós, però també on es prepararia la cacera règia. Es va convocar fins a cent homes de la població d'Ulldecona armats amb llances, dards i balles. Coneixem bé el lloc on es va dur a terme la cacera, el delta, a la riba del riu Ebre.⁶⁴ Altre episodi, gens anecdòtic, el trobem a les ordres que va emetre el monarca en relació a la preparació de l'armada marítima. Joan I va establir que es bastissin cases per a la seva esposa i filles, especificant que s'havia de construir en

les proximitats del port de Portfangós. Aquesta ordre règia manifesta que la badia portuària de Portfangós va haver d'adaptar-se al seu rol de port militar de primer ordre amb la construcció de noves instal·lacions i edificis que donessin cobertura material no tan sols a l'activitat marítima, sinó també a la presència de rellevants membres de la família reial, la noblesa, la burgesia i evidentment barracons per als soldats. D'altra banda, una altra ordre emesa pel monarca posa de relleu l'articulació de Portfangós amb la ciutat de Tortosa. El rei va requerir la presència de tres o quatre barques de grans dimensions que realitzessin el transport necessari entre la ciutat de Tortosa i Portfangós dels queviures i l'avituallament regi.⁶⁵

El 29 de juny de l'any 1393 arribava el monarca a Tortosa. Els preparatius no estaven llestos i es va endarrerir l'expedició a l'1 d'octubre. Les modificacions en la data de l'expedició van motivar que es canviessin les ordres a les poblacions costaneres septentrionals de Barcelona. Les noves ordres no eren la marxa a Portfangós, sinó a Roses, on el 15 de setembre estava previst la càrrega i el transport de l'exèrcit.⁶⁶ Durant la presència del monarca a Tortosa aquest va ordenar també al Consell de la ciutat la reparació de ponts i accessos al Delta. El text del mes de setembre de l'any 1393 posa de manifest la importància per a l'entorn regi d'un condicionament i adequació de les instal·lacions del delta i en conseqüència de Portfangós. El document especifica que aquestes accions s'havien de concretar al camí de les Salines per a que les bèsties i els soldats poguessin passar sense perill. Tanmateix, es fa ressò de la necessitat de reconstruir barraques.⁶⁷ La municipalitat tortosina va respondre al rei que realitzaria totes aquestes reformes, però no financaria tot sense l'ajuda o la col·laboració de la cancelleria reial, argumentant que gran part de les destrosses són conseqüència directa de l'estada de centenars de soldats i homes al delta que no van poder embarcar cap a Sardenya. L'enorme cost d'organitzar una expedició militar d'aquestes característiques de mica en mica apareix com a font de conflictes entre el Consell Municipal de Tortosa i l'entorn reial. L'esgotament econòmic i logístic de la ciutat de Tortosa queda patent amb la negació d'aportar balles a la campanya bèl·lica de Joan I.⁶⁸

Les xarxes mercantils que lligaven Tortosa amb les illes com Sardenya eren cada vegada més fràgils. El comerç estava disminuint i es començava a fer explícita la crisi econòmica que afectaria la Corona d'Aragó al llarg del segle XV. Els privilegis, franquesses i disposicions que afavorien la implicació de Tortosa en una campanya militar d'aquestes característiques cada vegada tenien menys ressò en les autoritats municipals. La campanya de Joan I és simptomàtica d'aquest declivi, ja que el 13 d'octubre de l'any 1393 va canviar de plans: no aniria a Sardenya, sinó que aniria a Sicília a secundar les accions bèl·liques del seu germà.⁶⁹ El control de l'illa de Sicília era prioritari i durant els mesos d'octubre, novembre i principis de desembre el monarca

va residir entre Tortosa i Amposta, preparant l'esquadra de Portfangós. A principis de l'any 1394, després de mesos d'endarreriment, el monarca Joan I va sortir de Portfangós amb una esquadra de vint-i-cinc galeres, mil cinc-cents homes armats, dos-cents cavalls i un bon nombre de soldats. La flota estava dirigida per l'almirall Gilabert de Cruïlles. La destinació, finalment, no va ser Sardenya; Joan I estava condicionat per la crisi siciliana i va haver de socórrer al seu germà Martí.

El constant endarreriment de la partida de l'expedició militar, les dificultats i els conflictes originats per la manca de finançament, els enormes costos i el canvi final de destinació són factors interrelacionats entre si que posen de manifest la crisi econòmica que començava a viure la Corona d'Aragó. La seva hegemonia al Mediterrani occidental, mantinguda des de finals del segle XIII i durant tot el XIV, començava a ressentir-se, especialment a partir de les campanyes de Pere el Cerimoniós a Sardenya. Zurita és un dels autors clàssics que incideixen en els motius econòmics com els desencadenants de la progressiva pèrdua de poder polític, militar i mercantil de la Corona d'Aragó.⁷⁰ Evidentment, Portfangós va continuar assolint un rol fonamental com a base d'operacions, i la seva badia portuària, oberta al Mediterrani i extraordinàriament ben situada geogràficament, encara estava activa. No obstant això, el pas al nou segle marcarà la seva desaparició.

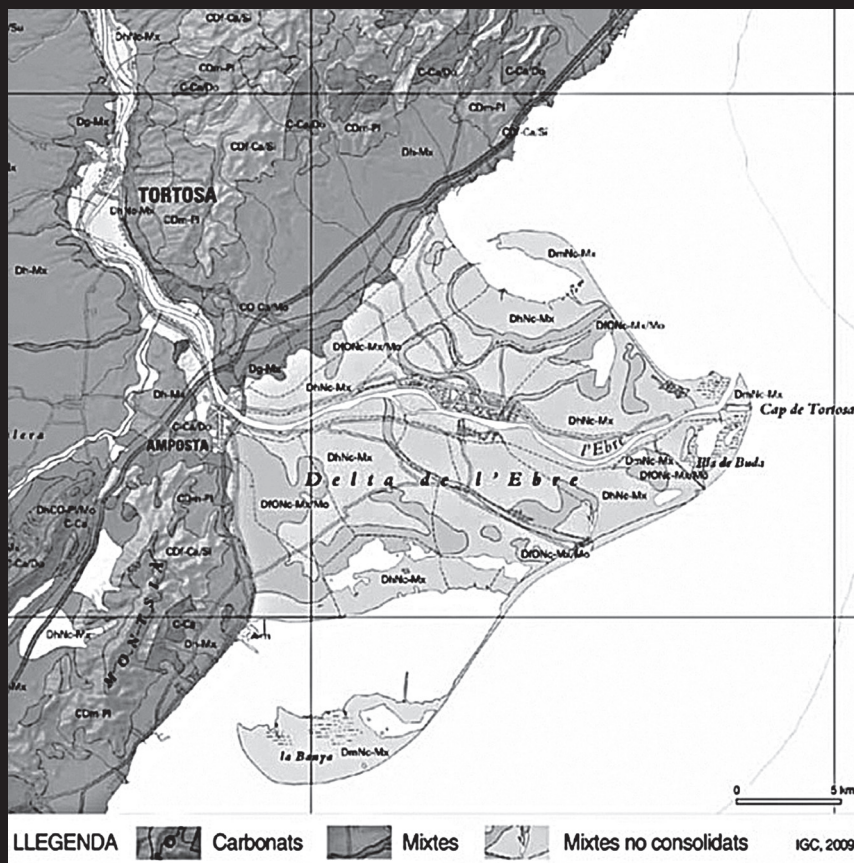
L'any 1398, durant el regnat de Martí I l'Humà, va tenir lloc la darrera gran expedició militar documentada concentrada a Portfangós. Amb l'autorització papal el monarca va engegar una croada per a castigar una ràtzia berberisca que havia atacat la població de Torreblanca. Els pirates musulmans van saquejar aquesta vila, realitzant actes sacrílegs, entre els quals destaca el robatori de les hòsties consagrades. Els regnes de Mallorca i València de seguida van promoure una acció de càstig que va ser secundada per Martí I. Novament a Portfangós es va concentrar una armada amb un objectiu específic. El monarca va participar amb la seva galera reial "Sant Joan Evangelista". La implicació del rei és patent amb el nomenament del seu conseller, Jofre de Rocabertí, com a general de l'esquadra marítima.⁷¹

L'armada va seguir la ruta tradicional: primer va anar a les illes Balears i des d'aquest punt es va dirigir cap a la vila berberisca de Tedeliç (nord d'Àfrica). L'estol va atacar la població amb intenció de continuar el contra-atac contra el regne de Tremecén, però el mal temps i un conjunt de tempestes van motivar la tornada immediata a les Balears. En aquell moment el papa Benet XIII estava sent assetjat a Avinyó per l'exèrcit del rei de França, i l'armada constituïda per Martí I va desestimar tornar al nord d'Àfrica, per tal de socórrer al papa. L'esquadra va intentar remuntar el riu Roine fins a la població de Tarascó, on era impossible continuar riu amunt. La ineficaç operació bèl·lica en ajuda de Benet XIII va desencadenar el retorn de

l'armada marítima cap a les Balears. Posteriorment es produirien una sèrie d'atacs contra poblacions berberisques del nord d'Àfrica, però sense massa èxit, fins que finalment, a principis de l'any 1399, les embarcacions tornen al Principat amb els seus homes.⁷² Aquesta narració breu dels esdeveniments mostra com a finals del segle XIV, el rei Martí I no va aconseguir portar a terme l'objectiu original de l'expedició militar i va haver d'anar adaptant-se al desenvolupament dels esdeveniments. Les dificultats per a fer front als diversos conflictes oberts per part de la Corona quedava patent.

La desembocadura de l'Ebre continuaria exercint protagonisme en les campanyes militars d'ultramar malgrat la desaparició de Portfangós. Així es desprèn de la decisió del rei Alfons el Magnànim de portar a terme una incursió a Sardenya escollint el port d'Els Alfacs com a lloc de concentració i reunió de l'estol. Les xifres que coneixem respecte a l'expedició d'Alfons el Magnànim són significatives; es tractava d'un estol constituït per vint-i-quatre galeres de guerra i galiotes. Aquesta esquadra no tenia les dimensions de les grans expedicions de finals del segle XIII i les portades a terme durant el XIV, però resultava significativa i suficientment nombrosa. El 7 de maig de l'any 1420 l'expedició va partir en direcció a Mallorca. Portfangós desapareixia, però Els Alfacs substituïa el seu rol de port militar fins a tal punt que la ruta tradicional cap a les Balears es va mantenir. A l'illa de Mallorca altres galeres i embarcacions venecianes es van unir a la flota del rei Alfons.⁷³ L'expedició a Sardenya finalment va ser un èxit i el monarca va poder sotmetre les revoltes. La fi de l'edat mitjana era el començament de l'esplendor del port d'Els Alfacs en paral·lel a la desaparició de Portfangós.

El declivi econòmic i demogràfic de la Corona d'Aragó durant el segle XV no va ser la causa de l'abandonament de Portfangós. Com hem vist amb l'expedició d'Alfons el Magnànim l'any 1420, els espais portuaris de la desembocadura del riu Ebre encara formaven part de les estratègies militars vinculades a les grans expedicions del Principat. El control del Mediterrani occidental, tant des del punt de vista polític com mercantil, va ser una constant de la Corona d'Aragó durant les darreries de l'edat mitjana i durant tota l'edat moderna. La causa principal de la desaparició de Portfangós va ser la seva progressiva transformació en un pantà.⁷⁴ Precisament amb el nom del "Pantà" es va conèixer des de principis del segle XV l'antiga badia portuària, que finalment va quedar fossilitzada en la toponímia de la zona fins al segle XVIII. L'actual Platjola és un dels pocs elements que podem reconèixer del paisatge d'avui en dia en relació amb la situació de la badia portuària de Portfangós. Gràcies a les fonts textuais sabem del condicionament d'aquest port natural, amb instal·lacions de tot tipus que donaven la necessària cobertura material a les diferents necessitats vinculades amb la presència de grans esquadres armades. També sabem d'un relatiu tràfic mercantil. Tots aquests elements, que ara per ara romanen sota terra o arrasats pels proces-



30. Estructura geològica i morfològica del delta i la desembocadura del riu Ebre. Fons de l'Institut Cartogràfic i Geogràfic de Catalunya.

sos de sedimentació, s'haurien de situar entre els actuals termes municipals de Deltebre i Sant Jaume d'Enveja.⁷⁵

Portfangós, per la seva breu però intensa història, per la seva situació geogràfica, pels seus condicionants naturals i per les seves característiques, constitueix el millor exemple per a apropar-nos a la xarxa portuària de la desembocadura de l'Ebre i el sud del Principat durant l'edat mitjana. Portfangós no es pot estudiar de forma individualitzada, sense situar-lo en una xarxa perfectament organitzada i articulada d'espais portuaris que s'adaptaven al litoral mediterrani en la desembocadura de l'Ebre i al darrer tram del mateix riu, com són el Grau del Trabucador, el Rec Vell, L'Ampolla o Els Alfacs. Aquests ports estaven articulats entre si en una xarxa, donant recolzament material a les activitats marítimes, ja siguin militars o mercantils. La ciutat de Tortosa i el seu port urbà, eminentment fluvial, solucionaven el problema de tenir una sortida al Mediterrani gràcies al desenvolupament –no sempre contemporani– dels diferents ports de la desembocadura del riu Ebre. Quedaven així lligats no tan sols les terres de l'Ebre amb el Mediterrani, sinó també el riu Ebre, una de les majors i més importants artèries fluvials de tota la Península Ibèrica. Com hem vist en apartats precedents, aquesta situació seria anàloga a la que trobem en època romana. El nostre desconeixement del període andalusí podria solucionar-se traslladant aquest model de “xarxa portuària” en la què trobem espais naturals adequats i condicionats a les activitats marineres.

El paper que va jugar la ciutat de Tortosa durant tota l'edat mitjana va ser fonamental en l'articulació d'aquesta xarxa portuària. Sabem que la medina andalusina va ser un centre comercial de primer ordre durant l'època califal i el regne de taifa (segles X-XII) i també sota el domini de la Corona d'Aragó (XII-XV). Considerem que no hem de centrar-nos només en la identificació i caracterització del port urbà de Tortosa per a entendre la rellevància d'aquesta població del sud de Catalunya; és necessari contextualitzar i interrelacionar aquest port amb els altres espais portuaris de la desembocadura de l'Ebre. Així queda patent no tan sols en els *Costums* o els *Establiments de Tortosa*, dos documents extraordinaris que caracteritzen i regulen la gestió d'aquests ports; des de les grans cròniques com les de Ramon Muntaner o Bernat Desclot fins als llibres de registre de lleuda, l'emissió d'ordres i regulacions o fins i tot els conflictes jurisdiccionals, passant per les cartes portolanes... la documentació textual emesa durant l'edat mitjana apunta a l'existència d'una veritable xarxa portuària imbricada, complementària i subsidiària funcionalment de la ciutat de Tortosa.

Els esdeveniments polítics, militars i el desenvolupament del comerç són factors que van potenciar uns ports en detriment d'uns altres segons el període històric. No obstant això, el principal condicionant no va ser “humà”, va ser natural: l'evolució i constant transformació del delta de l'Ebre. Per a

poder caracteritzar la xarxa portuària medieval d'aquesta àrea hem de precisar l'evolució durant els segles VIII-XV d.C. del delta i com aquest va actuar com el veritable condicionador d'aquests ports. Conèixer el paisatge del passat, el paisatge històric, en evolució constant, resulta en aquesta àrea de la desembocadura del riu Ebre més rellevant que mai. Resulta del tot imprescindible caracteritzar les badies, platges, aiguamolls, pantans, camins naturals o antròpics, etc., de tot l'entorn del delta. Un delta en constant i radical transformació al llarg dels segles ple i baix medievals. La morfologia del litoral esdevé, així doncs, fonamental per a caracteritzar els espais que permetien l'ancoratge de grans o petites naus i altres instal·lacions portuàries com són cases, barraques, molls, carregadors, magatzems, drassanes, fars, senyalitzacions, etc. En definitiva, tot un conjunt d'infraestructures que devien d'existir donant forma i funció de port als espais naturals propicis de l'entorn de la desembocadura i el delta del riu Ebre.

La funció de cadascun dels ports de la desembocadura i el delta de l'Ebre es va adaptar a les característiques de l'espai natural. Un bon exemple el tenim a Portfangós, on la vasta badia natural oberta al Mediterrani era perfecta per a la concentració d'una gran quantitat de naus de grans dimensions com són les galeres de guerra. D'altra banda, la situació de Portfangós al mateix delta propiciava la concentració d'homes (soldats i mariners) sense que aquests xoquessin amb els interessos dels habitants de la ciutat de Tortosa. Evidentment, es van produir conflictes, com així ho tenim testimoniat a finals del segle XIV; però la situació geoestratègica va ser prioritària. Si Portfangós va ser el port militar per antonomàsia, el Grau va ser el port comercial. La documentació textual apunta a L'Ampolla –així es reflecteix a les cartes portolanes de tot el segle XIV– com un altre port mercantil. El port urbà de Tortosa rebia tant les embarcacions que baixaven de l'Ebre com aquelles que pujaven a contracorrent des del delta i la desembocadura. El gran nucli poblacional de Tortosa concentrà tot el protagonisme durant l'edat mitjana i la seva capitalitat respecte a Portfangós o posteriorment Els Alfacs és evident. Els elements naturals, així doncs, són els grans condicionants del desenvolupament històric, formal i funcional d'aquests ports, que no eren altra cosa que l'adequació humana d'espais que privilegiaven la navegació i les activitats marítimes. El port de Grau, amb un directe i fàcil accés, es va situar com a espai de concentració de l'activitat mercantil i comercial, mentre que Portfangós, una badia oberta de grans dimensions, beneficiava la concentració d'estols armats, a més de donar protecció de les tempestes i les aiguades a les embarcacions de grans dimensions que no podien remuntar el riu Ebre fins a arribar a la ciutat de Tortosa. Aquestes característiques morfològiques del litoral són les mateixes que constitueixen Els Alfacs no com un port comercial, sinó com una parada natural per a realitzar reparacions o concentrar la flota puntualment.⁷⁶

Conclusions

La xarxa portuària del sud de Catalunya, dependent del regne de taifa de Tortosa, va orbitar en torn de la capital comtal de Barcelona arran de les conquestes militars de la primera meitat del segle XII. La progressiva assimilació del litoral del Camp de Tarragona (primera meitat del segle XII) i la conquesta de la ciutat de Tortosa l'any 1148 van desembocar en la total assimilació de l'espai costaner entre Tamarit i el Delta de l'Ebre per part de Barcelona. A aquestes conquestes militars s'unia el decisiu factor de la unió entre la monarquia aragonesa i el comtat de Barcelona. S'iniciava el preludi de la conquesta del Mediterrani per part de la Corona Aragonesa. L'assimilació, formació i desenvolupament de la xarxa portuària del Sud de Catalunya constituïria la base d'operacions de les conquestes de les Illes Balears, de València i posteriorment del sud d'Itàlia.

La personalitat portuària de Barcelona és un dels aspectes més definitoris i característics de la capital comtal al llarg de tota la seva història. El rol portuari de Barcelona durant la plena i baixa edat mitjana ha estat tractat per nombrosos autors. Coneixem relativament bé els aspectes relacionats amb les embarcacions, rutes, el comerç, activitats i gestió dels recursos marítimes. Durant els segles XIII i XIV es consolida la tendència tradicionalment coneguda com a "expansió mediterrània" amb la conquesta de les Illes Balears, de València, del sud d'Itàlia i la constitució de diverses colònies comercials al llarg del Mediterrani. Malgrat les crisis econòmiques i demogràfiques de finals del XIV i el XV, la Corona d'Aragó va continuar sent una potència marítima de primer ordre en el Mediterrani occidental. No obstant això, comptem amb pocs treballs monogràfics que hagin incidit en la xarxa portuària derivada de les conquestes del territori de frontera i andalusí del litoral sud de Catalunya. Encara en l'actualitat falten monografies sobre espais i activitats portuàries d'enclavaments tan significatius com Tortosa i la xarxa de petits ports de l'entorn del Delta de l'Ebre i el Golf de Sant Jordi, així com de Tarragona o Salou, o el rellevant factor que va deure constituir la presència d'enginyers navals musulmans especialitzats, per citar alguns exemples significatius. Molts menys treballs hi ha en relació a la capitalitat gestora i els conflictes que es van anar desenvolupant entre Barcelona i la xarxa portuària del litoral sud de Catalunya o entre els mateixos ports meridionals, si bé comptem amb abundant documentació textual. Una excepció

la constitueixen els treballs de M.T. Ferrer i Mallol i el grup de recerca de la institució Milà i Fontanals (CSIC).

A partir de la segona dècada del segle VIII d.C. el litoral al sud del riu Llobregat i des de Tamarit al Delta de l'Ebre va caure en l'òrbita d'Al-Àndalus. La desaparició de facto del *Regnum Gothorum* i la cristallització definitiva en petits regnes i ciutats independents a la Península Ibèrica va propiciar la desaparició dels antics poders visigots. La fulminant expansió per Orient i el nord d'Àfrica de l'islam va constituir una fita històrica: es trencava la unitat comercial marítima del Mediterrani. Les ribes nord i sud de l'antic *mare nostrum* romà iniciaven una altra fase històrica, l'edat mitjana. Els canvis derivats de les conquestes de principis del segle VIII d.C. de seguida van transformar radicalment el panorama litoral del sud de Catalunya. Sense entrar en els detalls subratllarem quins van ser els trets principals derivats de la formació d'Al-Àndalus (la frontera nord, al-Tagr al-A'la) al territori objecte d'estudi.

En primer lloc, destacar la desaparició radical de Tarragona com a protagonista portuari del nord-est peninsular. L'estatus de *Tarraco* com a gran port marítim des del segle III a.C. fins al VIII d.C. va patir un col·lapse total derivat de la conquesta islàmica. La ciutat i el port de Tarragona no registren cap tipus d'activitat; almenys fins a l'actualitat no s'han pogut documentar ni arqueològica ni textualment. Sí hi ha indicis de certa activitat al territori i possiblement la ciutat albergués una petita comunitat humana, però el port havia quedat abandonat. L'abrupta pèrdua de protagonisme de Tarragona va derivar en l'auge de les dues ciutats d'origen romà més properes: al nord, Barcelona; al sud, Tortosa. Barcelona es va constituir, després d'una breu però significativa presència islàmica, en la capital del comtat cristià; Tortosa seria la ciutat litoral més septentrional d'Al-Àndalus. Ens interessa subratllar com a partir del segle X d.C., sota el govern d'Abd-al-Rahman III, la medina Turtuxa va ser monumentalitzada, especialment el seu port (alhora marítim i fluvial).

Encara que els registres arqueològics són limitats, l'estudi de les fonts textuais i la toponímia revela que el litoral entre Tarragona i Tortosa estava lluny de ser un territori deshabitat en l'alta edat mitjana. La conquesta per part de Barcelona de la costa entre ambdues ciutats de marcat caràcter marítim va constituir l'assimilació d'aquesta xarxa de ciutats/ports de tradició romana. Durant els segles XII i XIII els nuclis poblacionals van anar desenvolupant-se i expandint-se; al costat d'ells, naturalment, determinats ports. La capitalitat política, econòmica i ideològica de Barcelona va constituir, sense cap dubte, un dels factors determinants en el desenvolupament d'aquesta xarxa portuària.

La brevetat de la nostra exposició no ens permet més que traçar un quadre general incidint en algunes problemàtiques molt concretes. A grans trets

podem plantejar, encara que sigui preliminarment, que lluny de veure una extensió natural de l'àrea d'influència de Barcelona, el sud de Catalunya presenta una xarxa portuària extraordinàriament densa i complexa. Densa pels ports documentats gràcies als textos i materials arqueològics conservats. Complexa per l'articulació d'aquesta xarxa portuària, no solament en relació a Barcelona, sinó entre ells mateixos. Malgrat la preeminència de la ciutat de Barcelona, hem de distingir diferents àrees interrelacionades entre si. Una tercera problemàtica que es presenta és la que denominem "herència islàmica". Un territori que durant segles havia format part de l'Al-Àndalus altmedieval ofería als conqueridors tot tipus de recursos relacionats amb la gestió portuària: una xarxa d'infraestructures portuàries plenament consolidada i una massa poblacional consistent en operaris especialitzats en enginyeria nàutica.

A continuació presentarem algunes dades ben conegudes i estudiades que posen en relleu la intensa activitat marítima i portuària entre Barcelona i aquesta xarxa (o xarxes) del sud de Catalunya. No pretenem ser exhaustius, simplement volem traçar i incidir en els que considerem els aspectes més rellevants. Durant la segona meitat del segle XII i tot el XIII la documentació textual és escassa però significativa; és durant els segles XIV i XV quan l'abundància de dades facilita la comprensió del fenomen portuari en el litoral sud de Catalunya, gairebé sempre informacions relacionades no solament amb Barcelona, sinó també amb València, les Balears o el sud d'Itàlia.

El tràfic d'embarcacions entre Barcelona i els ports del sud de Catalunya és el primer indicador de la intensitat d'activitats, ja des de finals del segle XII. Al nord de la ciutat de Tarragona són Creixell, Torredembarra i Tamarit els principals enclavaments portuaris, malgrat l'existència de petits espais naturals que afavoreixen el cabotatge. A l'hivern de l'any 1357 tenim documentada una embarcació a Barcelona procedent de Torredembarra. Els productes originaris de l'àrea de Vilafranca del Penedès eren carregats en el port de Torredembarra en direcció a Barcelona. En aquest mateix any es documenta una embarcació que sortia de Creixell a Barcelona. Malgrat les limitacions dels textos conservats, l'existència d'una ruta Barcelona-Torredembarra es va mantenir, tal com es documenta per als anys 1400-1410 i durant tot el segle XV. El següent port, Tamarit, també era reglamentat per Barcelona. Un cas significatiu el constitueixen les imposicions per part de la família aristocràtica dels Claramunt, els quals van intentar imposar a tots els vaixells que passessin per la població costanera. La ciutat comtal va rebatre aquesta imposició fiscal aplicant-la a aquelles embarcacions que portessin draps en direcció a Múrcia. En el conflicte va intervenir finalment el monarca Jaume I, qui va sentenciar que solament els vaixells amb remos vistos des de terra que partissin o arribessin des d'Al-Àndalus, la Barbaria

(nord d'Àfrica), Mallorca o Ultramar havien de fiscalitzar les seves activitats al port de Tamarit.

La tradició historiogràfica local ha plantejat que la ciutat medieval de Tarragona va tenir problemes amb el seu port des de la restauració urbana del segle XII fins a mitjans del segle XV. No obstant això, existeixen dades prou explícites com per a rebatre l'argument de la inexistència d'un port actiu a Tarragona durant aquest període. Un exemple significatiu el constitueix l'existència, els anys 1281-1282, d'un contingent d'operaris especialitzats en la construcció naval citats en la crònica de Muntaner, especificant-se que els vaixells allí construïts serien utilitzats en les conquestes de Sicília. La construcció de vaixells a Tarragona implicava la necessària existència de drassanes, estructures arquitectòniques que no han estat localitzades arqueològicament. D'altra banda, sabem de la presència d'un port actiu, ja que es documenten embarcacions que sortien de Tarragona amb rumb cap a Sicília, especialment els vaixells llargs (galera) i rodons (coca) en els anys 1298, 1349 i entre 1400 i 1459. En les Actes Municipals també hi ha indicis d'activitat portuària i la ubicació d'un barri marítim (la *Vila Nova*) en torn de Sant Miquel del Mar apunta a l'existència d'un port dinàmic. Del conjunt d'informacions volem destacar una generalment omesa pels investigadors: la presència de flotes musulmanes una vegada rehabilitada l'antiga acrópoli romana com a primer centre urbà medieval a mitjans del segle XII. L'existència d'aquestes embarcacions militars sarraïnes va motivar la construcció de torres i sistemes defensius per part dels habitants de Tarragona, dirigits per la figura senyorial de l'arquebisbe.

El grau d'interacció entre Barcelona i Tarragona queda patent en el registre de llicències datat a l'hivern dels anys 1357-1358. Les xifres són significatives: en tres mesos es documenta l'existència de fins a 16 embarcacions entre Barcelona i Tarragona. Coneixem els productes que transportaven les embarcacions: arròs, ametlles, nous, castanyes, llenties, oli, molt vi vermell i una mica de vi blanc, farina, faves, formatge, mel, alls, llana, pells de carner o de cabra, cera, alguns teixits i sabó. Més significatives són les xifres de mig segle després: entre els anys 1400 i 1410, quan es documenten fins a 174 sortides d'embarcacions de Barcelona a Tarragona i 174 de Tarragona a la capital comtal. Es podria afirmar que durant tot el segle XV es va mantenir la intensitat marítima entre ambdues poblacions costaneres, signe inequívoc de la preeminència comercial de Barcelona per davant d'altres enclavaments de València o les Illes Balears. Les xifres del tràfic marítim entre Barcelona i Tarragona, no obstant això, han de relativitzar-se. Les llicències conservades de l'any 1381 mostren com entre Tarragona i València es va produir l'anada i vinguda de fins a 16 embarcacions, i entre el port de Grau cap a Tarragona de fins a 12. D'altra banda, de l'any 1393 es documenten 19 sortides de Grau cap a Tarragona. Solament una anàlisi detallada podria proporcionar-nos

estadístiques més sòlides, però sempre subjectes a la parcialitat de la documentació textual.

Des del punt de vista urbà, el port medieval es va assentar sobre el vessant oriental del precedent romà-visigot. És més que probable que estructures com el moll de pilars romà quedessin parcialment a la vista, ja que en els gravats moderns apareixen part de les seves estructures; no obstant això, aquest va caure en desús. De la resta d'estructures poc sabem. Les intervencions arqueològiques d'urgència no han estat publicades de forma extensiva i la informació és massa parcial. Sí sembla una hipòtesi factible imaginar un petit barri marítim, la *Vila Nova*, on es trobaria l'església de Sant Miquel del Mar, amb una advocació explícita. D'altra banda, sabem que l'any 1372 el monarca Pere el Cerimoniós autoritza l'edificació d'un carregador d'obra que havia de ser construït a càrrec de la Comuna del Camp de Tarragona i la pròpia ciutat. Un segle després aquest privilegi va ser confirmat per Ferran II. La construcció i manteniment d'aquest carregador motivaria un enfrontament entre l'arquebisbe i la ciutat de Tarragona amb la Comuna del Camp de Tarragona. Així doncs, l'any 1372 es materialitzava un conflicte que seria tòpic entre la ciutat i el territori de Tarragona: la pugna entre els ports de Tarragona i Salou. Ambdues poblacions i els seus ports són citats en el manual i llistat de ports *Liber de existencia riveriarum*, una altra dada de la importància d'aquests ports en aquesta època.

La realitat històrica és més complexa: el port de Tarragona no s'entén sense el de Salou i viceversa. Les característiques geomorfològiques del litoral de Salou el converteixen en un port natural excel·lent, especialment per a la sortida de les grans embarcacions com les que van prendre part en la conquesta de Mallorca l'any 1229. En la documentació relativa a les assegurances se subratlla el caràcter portuari de Salou, on es podien carregar i descarregar amb facilitat els productes que s'exportaven del Camp de Tarragona i de l'interior, així com la disposició i facilitat d'adquirir informació per a les seves empreses marítimes. Malgrat els conflictes i rivalitats entre el port de Tarragona i el de Salou, aquest últim es va consolidar com una base portuària de primer ordre de la qual sortien embarcacions carregades de blat i oli en direcció a Barcelona.

El segon port al sud de Tarragona de creixent importància al llarg dels segles XIV i XV va ser Cambrils. Aquest nucli poblacional va ser un rellevant centre de redistribució de mercaderies terrestres, però també marítimes. La badia de Cambrils, protegida pel Cap de Salou, oferia excel·lents condicions per a l'ancoratge d'embarcacions; no obstant això, va quedar supeditat a un segon pla en relació al de Salou. Sabem que entre els anys 1357 i 1358 els vaixells que es dirigien cap a Barcelona estaven carregats d'ordi, ametlles, vi i farina, productes provinents de l'interior. Significativa és l'arribada a Barcelona d'un total de 29 embarcacions entre els anys 1401 i

1410, procedents de Cambrils, mentre que van ser 40 les naus de Barcelona a Cambrils durant el mateix període. Desconeixem el carregament del total dels 69 viatges realitzats en aquests 9 anys en una direcció o una altra, encara que caldria plantejar l'ordi, ametlles, vi o la farina com els productes destinats a la capital comtal, tal com va succeir mig segle abans. No ens interessa tant assenyalar els productes com posar de manifest la intensitat comercial marítima entre Barcelona i Salou o Cambrils. La xarxa portuària del sud de Catalunya en el triangle Tarragona-Salou-Cambrils no sempre era espai de partida o destinació final de les rutes marítimes amb Barcelona, sinó que també es va constituir, especialment durant la segona meitat del segle XIV i tot el XV, com a xarxa de ports de càrrega de productes (oli i ametlles sobretot) entre el port de Barcelona i València.

A partir de principis del segle XV es documenta el port de Miramar o Guardamar. Aquest espai portuari resulta interessant; en un lloc amb prou feines vinculat a una població concentrada, la ciutat de Barcelona va impulsar la construcció d'un carregador portuari l'any 1406. La projecció i edificación del carregador, vinculat segurament a molls i altres infraestructures, va ser motivada per la disputa que mantenia la capital comtal amb la ciutat de Tortosa. El conflicte, àmpliament estudiat per M.T. Ferrer i Mallo, va començar l'any 1400 a causa de la retenció que feia la ciutat tortosina del gra que baixava pel riu Ebre, no permetent que arribés a Barcelona. La capital, no podent sotmetre Tortosa, va decidir comprar la localitat de Flix (en la ribera de l'Ebre) amb la intenció d'apoderar-se del gra abans que aquest arribés a les jurisdiccions tortosines. El projecte barceloní inicialment plantejava transportar el gra fins al port de Salou, però el transport terrestre era dificultós, i finalment, després d'un acord amb el comte de Prades, va escurçar aquesta ruta fins a l'enclavament de Miramar. L'adequació del petit espai portuari de Miramar amb el seu carregador va requerir l'any 1406 la negociació entre la ciutat de Barcelona i l'arquebisbe de Tarragona, ja que el segon tenia els drets de la plana sota el Coll de Balaguer. Al juliol de 1411 el port impulsat per Barcelona a Miramar estava segurament totalment construït, amb el seu carregador, moll i un dipòsit fortificat.

Després de Miramar, en direcció sud, s'obre el Delta de l'Ebre; un espai en contínua i radical transformació durant l'edat mitjana, enclavament litoral on se situaven els ports de L'Ampolla, Tortosa, Amposta, Camarles, Portfangós i Els Alfacs. Aquesta àrea constitueix, per les seves pròpies característiques i dinàmica històrica, un espai diferenciat de la tríada Tarragona-Salou-Cambrils durant la baixa edat mitjana. L'epicentre d'aquest conjunt de ports era el de Tortosa (anteriorment la *civitas* romano-visigoda Dertosa i la medina islàmica Turtuxa). La importància d'aquest port queda patent en el *Liber de existencia riveriarum*, punt geoestratègic on se situava l'inici del *Yspanicum mare*. Les drassanes de Tortosa, construïdes durant

el califat d'Abd-al-Rahman III, constitueixen sense cap dubte l'indici més rellevant de l'existència d'un potent port entre els segles X-XII. Les ordenacions conseqüents a la conquesta cristiana de la medina (els documents relatius a la repartició feudal o els Costums de Tortosa) revelen la rellevància del port tortosí, que persistirà com el major centre portuari del Delta de l'Ebre entre els segles XIII-XV. Recordem que Tortosa controlava el litoral marítim i el fluvial. Muntaner, en la seva crònica, cita com els anys 1281-1282 es va construir gran part de les embarcacions que partien cap a la conquesta de Sicília per ordre de Pere el Gran. A Sicília s'han documentat vaixells originaris de Tortosa, concretament tres embarcacions llargues entre 1298-1348 i naus rodones entre 1350-1399. Els productes d'Aragó i l'interior de la Catalunya sud eren concentrats a Tortosa gràcies a la via fluvial que va constituir el riu Ebre. Una vegada a Tortosa, les embarcacions, carregades amb gra de l'Urgell, la llana aragonesa o la fusta (per citar mercaderies significatives), eren enviades a la capital comtal i d'allí a altres espais portuaris del litoral nord català.

Els registres de llicència han permès resseguir el tràfic marítim entre Barcelona i Tortosa. Un exemple significatiu és l'arribada a la ciutat comtal de dues embarcacions procedents de Tortosa l'any 1357, el carregament de les quals era majoritàriament llana. De Barcelona també van sortir dues embarcacions cap a Tortosa aquest mateix hivern. La documentació dels llibres de registres de llicències entre els anys 1400-1410 resulta reveladora: 173 naus de Barcelona en direcció a Tortosa, però contra direcció el nombre ascendeix a 336. Com han posat en relleu Frago, López i Ferrer, aquestes xifres subratllen la rellevància de la ruta comercial entre les dues ciutats, especialment les que partien de Tortosa a la capital comtal. Aquestes estadístiques sempre s'han de prendre amb cautela; el volum d'embarcacions que tenien com a origen o destinació Tortosa es dispara si tenim en compte les naus documentades del Grau de València, València, Sitges, Blanes, Tossa, Sant Feliu, etc.

El port marítim-fluvial de Tortosa es recolzava en una xarxa de ports formats pel de Camarles, Amposta, Portfangós i Els Alfacs, així com per espais naturals propicis per al cabotatge. El port d'Amposta, més proper al mar que el de Tortosa, però també fluvial, rebia des de 1283 viatgers i comerciants mallorquins que estaven exempts d'impostos. Dins del Delta, en progressiva transformació, se situava el port de Camarles, mentre que en el perfil litoral se situaven els de Portfangós i Els Alfacs. De Portfangós l'etimologia del terme revela la seva condició: els processos sedimentaris l'han soterrat, localitzant-se al sud de la denominada Gola de Migjorn. L'absència de restes arqueològiques no pot sostenir la teoria de la inexistència d'un potent espai portuari a Tarragona. La documentació textual és explícita subratllant la seva rellevància durant el segle XIV. Les intervencions militars

dels monarques Jaime II a Sardenya (1323) o la de Pedro el Gran a Tunísia i Sicília (1382), citades per Soldevilla, així com la presència de naus comercials originàries del Grau de València, indiquen l'existència d'un moll, carregadors i possiblement drassanes a Portfangós. A poca distància de Portfangós, en una posició meridional, es localitza Els Alfacs. Ben documentat des de mitjans del segle XV, aquest port va servir de punt de suport a les escales de les rutes de les embarcacions de Barcelona en direcció a Alexandria, Trepitja o Gènova, les principals potències marítimes i comercials de la centúria. Igual que en el cas de Portfangós, la documentació textual apunta a destinacions orientals, especialment Rodes. La poca distància entre Portfangós i Els Alfacs ens fa plantejar si no es tractava d'un sistema portuari planificat dual.

El més meridional dels ports catalans era el d'Uldecona, al sud de Tortosa, a la frontera amb València. A Alcanar se situava el seu port, on es concentraven les mercaderies d'aquesta àrea per a ser transportades posteriorment a Barcelona, tal com indiquen els registres de llicències dels anys 1400-1410. Tenim documentades 9 embarcacions que van fer aquesta ruta en aquests 10 anys, una xifra relativament baixa si la comparem amb les de Tortosa, Portfangós o Els Alfacs. No obstant això, hem de tenir en compte que tots aquests ports formaven entre si una xarxa local de ports que s'anaven adaptant a les transformacions esdevingudes pels processos de sedimentació del Delta de l'Ebre.

La dinàmica històrica durant els segles VIII-XI de Tortosa i el litoral sud de Catalunya manifesta una rellevant empremta andalusina, no solament fins a les conquestes del segle XII, sinó també una relativa continuïtat o transmissió d'enclavaments portuaris, infraestructures i transmissió de valors culturals o tecnològics relacionats amb la gestió del mar. En anteriors treballs hem posat en relleu que la conquesta del sud de la Catalunya andalusina per part del comtat de Barcelona va significar l'assimilació dels contingents poblacionals existents i els seus avenços tecnològics. Es conquistava la terra, però també els homes, la societat i el seu marc cultural.

Aquesta transmissió de valors culturals i tecnològics, així com l'existència d'instal·lacions preexistents (com és el cas de les drassanes andalusines de Tortosa) va condicionar el desenvolupament de les activitats portuàries i marítimes dels conqueridors del segle XII. Els indicis, encara que ara com ara reduïts, són reveladors. És mèrit de M.T. Ferrer i Mallol haver subratllat la continuïtat de presència d'operaris musulmans especialitzats en l'enginyeria naval a Tortosa durant la baixa edat mitjana. Sabem que l'any 1390 un grup format per 12 calafats musulmans va ser portat a la ciutat comtal amb l'objectiu de reparar la galera *Victoria*. Resulta significatiu que se'ls van sufragar les despeses d'anada i tornada, així com els seus corresponents salaris com a treballadors especialitzats. Els patrons de vaixells barcelonins

portaven les seves embarcacions a Tortosa abans d'emprendre un llarg viatge, segurament amb la intenció que aquelles fossin revisades per part dels operaris que allí residien. La recent troballa d'un raval datat en època califal (datat al segle X) proper a l'espai de l'alfòndec de Tortosa, així com algunes troballes arqueològiques disperses, fan plantejar la presència d'un espai portuari en aquesta zona meridional de la ciutat, encara no confirmada amb seguretat. No obstant això, les drassanes andalusines apareixen situades en la que seria la jueria de la ciutat cristiana, a l'espai septentrional de la ciutat, segons es desprèn de la carta de franquícies atorgada per Ramon Berenguer IV. Els ports romà, andalusí i cristià medieval són en l'actualitat un dels grans problemes pendents de l'arqueologia i història tortosina.

La toponímia de les poblacions i enclavaments geogràfics del litoral són un altre indicatiu amb prou feines explorat que ens aproxima al passat islàmic. Resseguint la costa a partir del Coll de Balaguer en direcció sud es localitzen Almadrava, Calafat, Sant Jordi d'Alfama, la Platja de Cala Moros... destacant l'enclavament de Sant Carles de la Ràpita. L'explícita documentació textual posa en relleu que hi devia existir un potent port a Portfangós, actualment soterrat per les marismes de la Platjola al Delta. A partir del segle XV, la inutilització d'aquest enclavament donaria motiu al desplegament d'altres espais portuaris del Delta, com són el Grau del Trabucador, el Rec Vell i la Butllofa. Futures intervencions arqueològiques podrien posar al descobert l'important port medieval de Portfangós; excavacions que en l'actualitat són gairebé impossibles de realitzar. Sense poder estendre'ns aquí en aquesta problemàtica, aquestes i altres dades apunten a una "herència" islàmica que ha estat menysvalorada per la tradició historiogràfica, que en el futur haurà de ser revisada i posada en relleu.

La conquesta militar, per part del comtat de Barcelona, de Tarragona (principis del segle XII) i Tortosa (1148) va suposar l'assimilació política del litoral sud de Catalunya. Malgrat l'escassetat, dispersió i heterogeneïtat de les dades textuals i arqueològiques, de la nostra anàlisi es desprèn en primer lloc que la integració de la xarxa marítima andalusina del regne de taifa de Tortosa va suposar la primera fita en la conquesta del Mediterrani Occidental per part de la Corona d'Aragó. En segon lloc, va constituir un autèntic *revival* de les activitats portuàries que no es coneixia al territori des d'època romana altimperial.

Durant la segona meitat del segle XII i tot el XIII aquest procés tendeix a consolidar-se progressivament. Al llarg de tot el litoral de la Catalunya Nova els ports andalusins van continuar actius (Tortosa, Els Alfacs, Alcanar, possiblement Tamarit i Cambrils...), es van fundar de nous (Miramar/Guardamar, Salou...) i els que havien caigut en desús (com és el significatiu cas de Tarragona) tornen a estar actius. En les Cartes de Població i altres textos apareixen referenciats de forma constant la rellevància de les polítiques

de control i gestió del mar. A principis del segle XIV, la documentació explícita aquest fenomen, permetent-nos resseguir el volum de sortides i arribades de naus, així com les seves mercaderies. Les dades disponibles indiquen que a principis del segle XIV la xarxa portuària del sud de Catalunya constituïa una densa i potent xarxa gestionada i controlada per Barcelona. Un exemple significatiu el trobem en la Cort General de Montsó de l'any 1363, quan dels deu ports que se citen quatre formaven part del sud de Catalunya (Cubelles, Tarragona, Cambrils i Tortosa). Dos anys després s'afegirien els d'Amposta, Els Alfacs i la Butllofa, citats en la Cort de Tortosa i ratificats posteriorment per la ciutat comtal. A aquests espais portuaris caldria afegir els de Torredembarra, Creixell, Tamarit o Salou.

Malgrat l'hegemonia de Barcelona com a origen i destinació de les embarcacions que navegaven sustentant-se en aquestes xarxes portuàries, gradualment es produeix un procés de conflictivitat entre els mateixos ports de la Catalunya sud. La rivalitat entre Tarragona i Salou denota la urgència per capitalitzar els recursos marítims i les seves potencialitats. Aquest potencial econòmic i el seu monopoli queda patent en els conflictes entre Barcelona i Tortosa dels anys 1400-1401, que van motivar la construcció d'un port a Miramar/Guardamar amb carregadors, dipòsits fortificats i els conseqüents molls. Barcelona, ciutat portuària i cap polític, econòmic i ideològic del litoral, va continuar –malgrat aquests conflictes– exercint la seva primacia.

El conjunt de dades apunta al fet que la xarxa portuària del sud de Catalunya entre els segles XII-XV no va ser homogènia. Podem distingir dos grans àmbits molt diferents entre si. En primer lloc, el constituït per Tarragona-Creixell-Tamarit-Salou-Cambrils; en segon terme, el que hem denominat del Delta de l'Ebre, format per Tortosa-Amposta-Camarles, Portfangós-Els Alfacs, als que hauríem d'afegir Alcanar. Equidistant entre aquests dos àmbits o àrees diferenciades es construiria *ex novo* el port de Miramar/Guardamar a principis del segle XV, per iniciativa de la ciutat de Barcelona. La primera àrea té un port predominant, Tarragona, malgrat la creixent rivalitat amb Salou. Aquests dos ports es disputen al llarg del segle XV la capacitat d'aglutinar en un sol espai portuari la concentració de mercaderies i productes que arribaven del Camp de Tarragona, el Baix i Alt Camp o la Conca de Barberà. Tamarit i Creixell, sense disputar-se la capitalitat regional, concentraven els productes de l'interior del Penedès històric, especialment de l'àrea de Vilafranca. Cambrils, malgrat el seu possible passat islàmic, no va arribar a tenir un enlairament marítim durant l'edat mitjana que pogués fer ombra a Salou, quedant supeditat a aquesta última població. El cas de Miramar/Guardamar és singular; es tracta una fundació *ex novo* barcelonina producte d'un llarg conflicte entre la capital comtal i la ciutat de Tortosa pel control del monopoli del comerç marítim del gra que arribava de l'Ebre. La segona àrea estava clarament controlada per Tortosa, recolza-

da lògicament en una petita xarxa portuària que havia d'anar adaptant-se a les progressives transformacions del Delta de l'Ebre. Els ports d'Amposta, Camarles o Alcanar van constituir la punta de llança d'aquest suport logístic en el litoral, en quedar Tortosa cada vegada més “enclaustrada” en el riu Ebre. Especialment significativa és la dualitat portuària que van constituir Portfangós i Els Alfacs, molt propers entre si i segurament interrelacionats mitjançant infraestructures que no s'han conservat.

Notes

CAPÍTOL 2.

Les condicions naturals.

1. Guidi, 2013; Guidi, 2014.
2. Guidi, 2013; Guidi, 2014.
3. Guidi, 2013; Guidi, 2014.
4. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
5. Segons alguns autors l'evolució de la plana deltaica es va produir des del segle X d.C. fins a l'actualitat. Només la cartografia resultant a partir de l'any 1800 resulta explicativa i empíricament útil per a definir els canvis produïts.
6. Encara que es pot vincular aquesta irregularitat a problemes de representació per part dels cartògrafs antics.
7. També en aquest sentit hi ha dubtes degut a que aquesta formació implicaria un fort retrocés dels penya-segats o que el nivell del mar fos molt més elevat que en l'actualitat i en conseqüència penetrés barrancs endins.
8. Massip, 1984.
9. Miravall, 1988.
10. Canicio i Ibáñez, 1999.
11. Seró i Maymó, 1972.
12. Al-Himyari, 1963.
13. Massip, 1984.
14. Despuig, 1877.
15. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
16. El mateix Cristòfor Despuig diu al respecte del Port Fangós: "que vui ja no es port, sí un gran estany a qui diuen lo pantar (...)", Despuig, 1877.

CAPÍTOL 3.

Els precedents antics dels ports medievals. Continuïtat, ruptura i transformació.

1. Izquierdo, 2009, 182.
2. Blackmann, 1982; Houston, 1988; Espinosa et al, 2003, 167.
3. Izquierdo, 2009, 182.
4. Zevi, Turchetti, 2004.
5. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
6. Izquierdo, 2009, 185.
7. Mar, Ruiz de Arbulo 2013, 180.
8. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
9. Fiz, MACÍAS, 2004; PAT, 106.
10. PAT, 100.
11. Comptem amb una extraordinària descripció realitzada al segle XIX per B. Hernández Sanahuja.
12. Al carrer d'Apodaca, núm. 9, i al carrer de Cartagena, núm. 2, es va localitzar part del baranc natural de la badia portuària que pujava al turó costaner, PAT, 104.
13. PAT, 103.

14. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013.

15. Història Natural, III, 3, 21: Regio Cessetania, flumen Subi, colonia Tártacon Scipionum opus sicut Carthagopoenorum (La regió de la Cessetania, el riu Subi, la colònia Tártacon, obra dels Escipions igual que Cartago -nova- el va ser dels púnics), segons la traducció de Ruiz de Arbulo, 2003.

16. Ruiz de Arbulo, 2003; Mar, Ruiz de Arbulo, 2013.

17. Rodà de Llanza, 2001: *Tarraco. Porta de Roma*.

18. Com la torre adossada a la roca amb opus caementicium i paraments externs d'opus vittatum documentada al Carrer del Vapor; PAT, 129.

19. Ruiz de Arbulo, 2003, 87-108.

20. Ruiz de Arbulo, 2003, 109.

21. Ruiz de Arbulo, 2003, 87-108.

22. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 182.

23. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 182.

24. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 182. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

25. PAT, 130.

26. PAT, 131.

27. PAT, 131.

28. PAT.

29. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 182.

30. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 182.

31. PAT, 132.

32. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

33. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 183.

34. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013, 182.

35. "...processos de sedimentació dels materials arrossegats des de la part més elevada de la ciutat, la qual romangué pràcticament en estat d'abandó i d'erosió des del segle VIII d.C. fins a l'edat moderna. La deposició de materials diversos originà un retrocés de la línia de costa i la implantació de conreus per sobre de les restes de l'antiga ciutat romana. Es tractà d'un procés natural afavorit continuament per la sedimentació dels llims i còdols arrossegats pel riu Francolí i, esporàdicament, per episodis puntuals com el desenrunament de les deixalles ocasionades pels setges de la ciutat durant la guerra dels Segadors i la del Francès", Macías, 2007, 14, nota 8.

36. "Si nos colocamos al pié de las murallas del Fuerte Real, dando frente á Mediodia, podremos de una sola mirada apreciar la posicion natural de todos aquellos terrenos, á causa de su altura, y se verá que esta colina es la continuacion de la misma sobre la que se asienta Tarragona y viene en suave descenso desde la torre ciclopea de S. Magin (o de Minerva) hasta el punto donde nos encontramos, cortándose de pronto y perpendicularmente á nuestros pies. Se observará igualmente, que la colina se prolonga á la izquierda hasta introducirse en el mar por medio de una larga cala; y debe suponerse que los aluviones arrastrados por la corriente del Francolí á la derecha formaban otra punta saliente hácia el mar, con lo que quedaba una ensenada en forma de medialuna, que constituía un puerto natural abrigado de los vientos del primero, tercero y cuarto cuadrantes", Hernández Sanahuja, 1867, 135.

37. Mar, Ruiz de Arbulo, 2013.

38. Macías, 2007, 16.

39. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

40. Paradigmàtic el port grec i romà d'Emporiae, que va quedar colmatat per la sedimentació dels rius Fluvià i Ter al segle I d.C.; Mar, Ruiz de Arbulo, 1993, 415-459.

41. Ruiz de Arbulo, 2003: 98.

42. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

43. Miravall, 1988.

44. Izquierdo, 1990.

45. Arbeloa, 2006.
46. Miravall, 1988.
47. Izquierdo, 1990.
48. Arbeloa, 2006.
49. Diloli, 2009, Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
50. Abril i Guanyabens, 1931: 15-16; Bayerri, 1935: 1960.
51. Plànols de Van der Wyngaerde, 1563; de Gonzalo de Mendoza, 1642, i altres plànols dels segles XVII i XVIII.
52. Diloli, 2009.
53. Diloli, 2009. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
54. ArbeloaVianney, 2000: 45-72.
55. Izquierdo, 1990.
56. Diloli, 2009.
57. Dupré, 2006.
58. Dupré, 2006.
59. Hernández Sanahuja, 1865.
60. Massó i Menchón, 1991.
61. Estrabó (III, 4, 6).
62. Diloli, 2002.
63. Asensio i Martín, 1998.
64. Treballs realitzats per el CASC (Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya).
65. Diloli, 2009.
66. Pérez, 2007.
67. Pérez, 2007.
68. Pérez, 2007; Diloli, 2009.
69. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

CAPÍTOL 4.

L'inici del "mar de Tarragona". L'àrea de Sant Vicenç de Calders, Creixell i Torredembarra.

1. Zucchitello, 1982, 19-21 i 26, 52-54.
2. Ferrer i Mallol, 2008.
3. Maubert, 1974, Maubert, 1980, 673.
4. Frago i López, 1990, 181; Ferrer i Mallol, 2008: 132-133.
5. Companys i Farrerons, 1999: 156.
6. Companys i Farrerons, 1999: 157.
7. Bonet, Isla, 2011, 218.

CAPÍTOL 5.

Tamarit. Del control militar al control del cobrament de la lleuda.

1. GautierDalché, 1995.
2. Gual, 1968, 41 i doc. II ; Ferrer i Mallol, 2008: 133.
3. Ferrer i Mallol, 2008:133.
4. Bonet, Isla, 2011, 147-148.
5. Bonet, Isla, 2011, 216.
6. Bonet, Isla, 2011, 230.
7. Bonet, Isla, 2011, 65.

CAPÍTOL 6.

El port de Tarragona.

1. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
2. Bonet, Isla, 2011, 63.
3. Bonet, Isla, 2011, 63.

4. Bonet, Isla, 2011, 65.
5. Fort, 1975, 140-144; Ferrer i Mallol, 2008:133.

CAPÍTOL 7.

Topografia, precedents i condicionants: els orígens i formació del port medieval de Tarragona.

1. Ruiz de Arbulo, Mar, 2012.
2. Alemany, Blay, Roquer, 1986:23.
3. Ruiz de Arbulo, Mar, 2012.
4. Alemany, Blay, Roquer, 1986:27.
5. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:19.
6. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
7. Ruiz de Arbulo, 2003; Mar, Ruiz de Arbulo, 2013.
8. Braemer, 1998: 61-73.
9. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:19.
10. Farrol 1969: 15-16.
11. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:19.
12. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
13. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:20.
14. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:20.
15. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:27.
16. Alemany, Blay, Roquer, 1986:28.
17. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

CAPÍTOL 8.

La badia portuària de Tarragona: un port actiu.

1. Bonet, 2009: 565-583.
2. Bonet, Isla, 2011, 216.
3. Bonet, Isla, 2011, 216.
4. Bonet, 2009: 565-583.
5. Bonet, Isla, 2011, 216.
6. Bonet, 2009: 567.
7. Bonet, 2009: 565-583.
8. Alemany, Blay, Roquer, 1986:39.
9. Bonet, Isla, 2011, 135.
10. Belenguer, 1984.
11. Bonet, Isla, 2011, 135.
12. Farrol, 1969: 15-16.

CAPÍTOL 9.

Estructura i elements del port medieval de Tarragona. Un barri portuari i agrícola.

1. Bonet, 2009: 565-583.
2. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
3. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
4. Hernández Sanahuja, 1859, 44.
5. Pons d'Icart, 1572-1980, 233; Bonet, 1996, 119.
6. Macías et alii, 2004.
7. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:27.
8. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:28.
9. Batlle, Busqueta, Cuadrada, 1989: 33-47.
10. Batlle 1989a: 99-109; Batlle 1989b: 145-157.
11. Belenguer, 1984.

12. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:28.
13. Macías et alii, 2004.
14. Les distàncies entre els ports autoritzats mostra una certa regularitat i s'explica perquè concentraven les mercaderies regionals, com Tarragona feia al Camp i també amb les terres més interiors, o Cambrils amb àmbits extrems del Camp i les comarques del Priorat, o fins i tot, ocasionalment, ebrenques; Bonet, Isla 2011, 216.
15. Bonet, Isla 2011, 217.
16. Citat per Alemany, Blay, Roquer, 1986: 39.
17. Citat per Alemany, Blay, Roquer, 1986: 39.
18. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
19. Segons E. Morera "...D. Jaime el Conquistador, en su Crónica, relata su arribo a Tarragona en dos galeras, ala ueltrade la conquista de Mallorca (1230), y cuenta que tan pronto como se sacó de a bordo suequipaje,levantóse el fuerteleveche, que hizozozbbrardichasembarcaciones, surtas en la boca del puerto,frente a la capilla de S. Miguel del Mar, saludndosetan sólo dos hombres, de seis que las tripulaban....".
20. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 49.
21. Alemany, Blay, Roquer, 1986:45.
22. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:28.
23. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:28.
24. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:29.
25. Alemany, Blay, Roquer, 1986:45.
26. Cabestany, Fort, 1972:41-113.
27. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

CAPÍTOL 10.

Els ports de Tarragona i Salou: història d'un conflicte.

1. Braemer, 1998: 61-73.
2. Cabestany, Fort, 1972:41-113.
3. Alemany, Blay, Roquer, 1986:39. Bonet, 2009:565-583.
4. Bonet, Isla, 2001.
5. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:29.
6. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
7. Bonet, Isla, 2011.
8. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:30.
9. López Bonillo, Rovira i Gómez, 1986:30.
10. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
11. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
12. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

CAPÍTOL 11.

El port com a motor econòmic i social de Tarragona.

1. Guidi, Villuendas 2012. Balletto, 2003:39-59.
2. Ferrer i Mallol, 1996: 784.
3. Ferrer i Mallol, 1996:794.
4. Ferrer i Mallol, 1996:800. Cuadrada, 2001; Coulon, 2004b.
5. Ferrer i Mallol, 2008.
6. Ferrer i Mallol, 2008.
7. Ferrer i Mallol, 2005.
8. Ferrer i Mallol, 2005.
9. Balletto, 2003: 39-59.
10. Alemany, Blay, Roquer, 1986:51.
11. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

12. Batlle, Busqueta, Cuadrada, 1989: 33-47.
13. Batlle, 1989a: 99-109; Batlle, 1989b: 145-157. Alemany, Blay, Roquer, 1986:51.
14. Alemany, Blay, Roquer, 1986:51.

CAPÍTOL 12.

Tarragona com a centre redistribuïdor i la seva projecció cap al Mediterrani: el comerç marítim.

1. Bonet, Isla, 2011, 221.
2. Altisent, 1970:161-180.
3. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 46.
4. Casula, 1990.
5. Bonet, Isla, 2011, 136.
6. Guidi, 2014.
7. Bonet, Isla, 2011, 148
8. Bonet, Isla, 2011, 148.
9. Bonet, Isla, 2011, 148
10. Altisent, 1970:161-180.
11. Bonet, Isla, 2011, 151.
12. Guidi, 2012.
13. Bonet, Isla, 2011, 219.
14. Cabanes, 1971, docs. 24, 29, 68, 70, 72, 89, 96, 98, 113, 125, 140, 220, 288, 346, 371, 463.
15. Ferrer Navarro, 1975, docs. 42, 120, 184, 249, 251, 570, 604, 620, 686-688, 739, 757, 777, 993, 1049, 1340, 2279, 2299.
16. Hinojosa, 1972, docs. 8, 94, 523, 556, 646, 758, 762, 825, 830, 866, 897, 908, 952, 1028, 1072, 1085, 1087-1088; Ferrer i Mallol 2008:133.
17. Bonet, Isla, 2011, 217.
18. Bonet, Isla, 2011, 217.
19. Batlle, Busqueta, Cuadrada, 1989: 33-47.
20. Sobre les rutes cap a Àfrica veure: Batlle, 1989a: 99-109; Batlle, 1989b: 145-157.
21. Bonet, Isla, 2011, 217.
22. Bonet, Isla, 2011, 217.
23. Bresc, 1986, I, 313.
24. Bresc, 1986, I, 313.
25. Ferrer i Mallol, 2008:133.
26. Bonet, Isla, 2011, 133.
27. Bonet, Isla, 2011, 218.
28. Sobre aquest comerç africà: Batlle, 1989a: 99-109; Batlle, 1989b: 145-157.
29. Bonet, Isla, 2011, 218.;
30. Durliat, Pons, 1959.
31. Bonet, Isla, 2011, 218.
32. Bonet, Isla, 2011, 218.
33. Altisent, 1970:161-180.
34. Bonet, Isla, 2011, 225. Ferrer i Mallol, Damien Coulon, 1999.
35. Bonet, Isla, 2011, 225. Ferrer i Mallol, Damien Coulon 1999.
36. Bonet, Isla, 2011, 226.
37. Bonet, Isla, 2011, 226.
38. Altisent, 1970: 161-180.
39. Batlle, 1989a: 99-109; Batlle, 1989b: 145-157.
40. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 46.
41. Ferrer i Mallol, Damien Coulon, 1999.
42. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 46.
43. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 46.

44. Guidi, 2014.
45. Bonet, Isla, 2011: 151.
46. Ferrer i Mallol, Damien Coulon, 1999.
47. Bonet, Isla, 2011: 151.
48. Bonet, Isla, 2011, 238.
49. Jordà, Pujals, 1983: 158.
50. Bonet, Isla, 2011, 238.
51. Bonet, Isla, 2011, 240. Damien Coulon, 1999.
52. Bonet, Isla, 2011, 240.
53. Bonet, Isla, 2011, 240.
54. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 46.
55. Alemany, Blay, Roquer, 1986:47.
56. Ferrer i Mallol, Damien Coulon, 1999.
57. Guidi, 2014.
58. Altisent, 1970:161-180.
59. Batlle, Busqueta i Cuadrada, 1989: 33-47.
60. Alemany, Blay, Roquer, 1986:48.
61. Altisent, 1980: 161-180.
62. Alemany, Blay, Roquer, 1986:48.
63. Alemany, Blay, Roquer, 1986:49.
64. Casula, 1990.
65. Durliat, Pons, 1959.
66. Bonet, Isla, 2011, 219.
67. Frago, López, Pérez, 1990: 171-184.
68. Batlle, Busqueta i Cuadrada, 1989: 33-47.
69. Batlle, Busqueta, Cuadrada, 1989: 33-47.
70. Sobre el comerç amb el nord d'Àfrica veure: Batlle, 1989a: 99-109; Batlle, 1989b: 145-157.
71. Bonet, Isla, 2011, 219.
72. Bonet, Isla, 2011, 220.
73. Alemany, Blay, Roquer, 1986:49.

CAPÍTOL 13.

La base d'operacions tarragonina: el control i la defensa del "mar de Tarragona" i la conquesta del Mediterrani.

1. Bonet, Isla, 2011, 234.
2. Bonet, Isla, 2011, 63.
3. Bonet, Isla, 2011, 65.
4. Alemany, Blay, Roquer, 1986:49.
5. Batlle, Busqueta, Cuadrada, 1989: 33-47.
6. Bonet, Isla, 2011, 148-150.
7. Frago, López, Pérez, 1990: 171-184.
8. Bonet, Isla 2011, 150. Belenguer, 1984.
9. Bonet, Isla, 2011, 150.
10. Bonet, Isla, 2011, 151.
11. Bonet, Isla, 2011, 151.
12. Soldevilla, 1983.
13. Soldevilla, 1983. Bonet, Isla, 2011, 138.
14. Bonet, Isla, 2011, 139. Frago, López, Pérez, 1990: 171-184.
15. Bonet, Isla, 2011, 139.
16. Bonet, Isla, 2011, 139-142.
17. Bonet, Isla, 2011, 143.
18. Bonet, Isla, 2011, 143; Batlle, Busqueta i Cuadrada 1989: 33-47.

19. Soldevilla, 1983.
20. Bonet, Isla, 2011, 143.
21. Bonet, Isla, 2011, 222.
22. Bonet, Isla, 2011, 222.
23. Bonet, Isla, 2011, 222.
24. Bonet, Isla, 2011, 222.
25. Bonet, Isla, 2011, 222.
26. Frago, López, Pérez, 1990: 171-184.
27. Bonet, Isla, 2011, 222.
28. Bonet, Isla, 2011, 233.
29. Bonet, Isla, 2011, 233.
30. Bonet, Isla, 2011, 233.
31. Bonet, Isla, 2011, 233.
32. Bonet, Isla, 2011, 233.
33. Bonet, Isla, 2011, 234.
34. Bonet, Isla, 2011, 234.

CAPÍTOL 14.

Les ordenances i la gestió del port de Tarragona.

1. Ferrer i Mallol, 2008:133.
2. Ferrer i Mallol, 2008:133.
3. Bonet, Isla, 2011, 223.
4. Bonet, Isla, 2011, 223.
5. Ferrer i Mallol, 2008:133.
6. Bonet, Isla, 2011, 224.
7. Alemany, Blay, Roquer, 1986: 46.
8. Bonet, Isla, 2011.
9. Alemany, Blay, Roquer, 1986:47.
10. Bonet, Isla, 2011, 147-148.
11. Alemany, Blay, Roquer, 1986:47.
12. Bonet, Isla, 2011, 147-148.
13. Alemany, Blay, Roquer, 1986:49.
14. Alemany, Blay, Roquer, 1986:49.
15. Belenguer, 1984. Alemany, Blay, Roquer, 1986:49.
16. Bonet, Isla, 2011, 190.
17. Muntaner, 1971, 705; Ferrer i Mallol 2008:133.
18. Maubert, 1974, 18; Maubert, 1980, 671-672.
19. Bonet, Isla, 2011, 170.
20. Cabestany, Fort, 1972:41-113.

CAPÍTOL 15.

Un nou dic per a una ciutat en transformació. El port de Tarragona entre finals de l'edat mitjana i el començament de l'edat moderna.

1. Alemany, Blay, Roquer, 1986:50.
2. Alemany, Blay, Roquer, 1986.
3. Macías et alii, 2004.
4. Alemany, Blay, Roquer, 1986:50.
5. Guidi, 2014.
6. Alemany, Blay, Roquer, 1986:50.
7. Alemany, Blay, Roquer, 1986.
8. Macías et alii, 2004.
9. Guidi Sánchez, 2013b.
10. Macías et alii, 2004.

CAPÍTOL 16.

Salou, Cambrils i Miramar. Alternança, subsidiarietat i noves fundacions portuàries al Golf de Sant Jordi.

1. Ferrer i García, 1983, dos. 133, 289, 292, 308.
2. Ferrer i Mallol, 2008:133-134.
3. Bonet, Isla, 2011, 139-142.
4. Bonet, Isla, 2011, 216.
5. Bonet, Isla, 2011, 218.
6. Farrol, 1969: 15-16.
7. Bonet, Isla, 2011, 233
8. Ferrer i Mallol, 2008:133-134; Bonet, Isla, 2011, 240.
9. Bonet, Isla, 2011, 240.
10. Jordà, Pujals, 1983: 158.
11. Bonet, Isla, 2011, 240.
12. Maubert, 1980, 672; Maristany, 1986, 119.
13. Gual, 1968, doc. XI.
14. Frago i López, 1990, 181 i 183.
15. Ferrer Navarro, 1975, docs. 801, 827; Hinojosa, 1972, docs. 563 i 707.
16. García i Ferrer, 1983, docs. 276, 289, 292, 293, 345; Ferrer i Mallol, 2008:134.
17. Camps, 2000: 269-274.
18. Ferrer, 2002-2003; Ferrer i Mallol 2008:134.
19. Camps, 2000: 269-274.

CAPÍTOL 17.

La xarxa portuària de la desembocadura i el delta de l'Ebre.

1. Guidi, 2013; Guidi, 2014.
2. Massip, 1991: 135-148.
3. Curto, 2006:55-56.

CAPÍTOL 18.

El port de la ciutat de Tortosa (segles XII-XV).

1. Massip, 1981: 27-41; Massip, 1988. Jiménez, 1996; Jiménez, Sánchez, 1993: 105-108.
2. Virgili, 2001.
3. Massip, 1991: 135-148.
4. Massip, 1984. Guidi, 2013; Guidi, 2014.
5. Curto, 2006: 54-55. Fonamental: Massip, 1984.
6. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, pergami núm. 270 (Consolat i Fira, 5).
7. Curto, 2006:56.

CAPÍTOL 19.

Característiques físiques del port baix medieval de Tortosa.

1. Lévi Provençal, 1938: 151.
2. CPF: 76.
3. Virgili, 2001.
4. Miravall, 1973.
5. Carreras Candi, 1940.
6. Fonamental: Virgili, 2001.
7. Curto, 2006.
8. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre de provisions, núm. 5 (1351), fol. 8v.
9. Curto, Vidal 2003: 217-219.
10. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 5 (1368-1372), fol. 12-14v.

11. Curto, 2006:45.

12. Curto, Vidal, 2003: 217-219.

13. Curto, 2006.

14. Virgili, 2001.

15. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, paper núm. 1834 (paeria i veguer II, 267). Curto, 2006: 45-46.

16. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, paper núm. 2001 (Procurador reial, 3). Curto, 2006: 46.

17. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, paper núm. 2001 (Procurador reial, 3).

18. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 5 (1368-72), fol. 9r-10r.

19. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 5 (1368-72), fol. 26v.

20. Curto, Vidal 2003: 217-219.

21. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 5 (1368-72), fol. 26v.

22. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 4 (1340-1347), fol. 96-98. Curto, 2006:48.

23. Massip, 1981: 27-41.

24. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 9 (1443-1450), fol. 22v-23.

25. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 9 (1443-1450), fol. 199v.

26. Curto 2006. Curto, Vidal, 2003: 217-219.

27. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

28. Virgili, 2001; DCT: 164, 303.

29. Virgili, 2001.

30. CPF: 76.

31. Virgili, 2001.

32. Curto, 2006: 51.

CAPÍTOL 20.

Les activitats portuàries de Tortosa. Entre l'Ebre i el Mediterrani.

1. Carrère, 1953: 116

2. Cuadrada, 2001:148.

3. Muntaner, 1971: 705.

4. Ferrer, 2003: 229.

5. García i Coll, 1994: 396; Ferrer i Mallol, 2008: 135.

6. Ferrer i Mallol, 2008: 135.

7. Saucó i Lozano, 2005; Ferrer i Mallol, 2008: 135.

8. Ferrer i Mallol 1992:142, nota 19.

9. Maubert, 1980: 671

10. Frago i López, 1990: 181, 183.

11. Ferrer, 2003: 229.

12. Bonet, Isla, 2011, 148.

13. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

14. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.

15. Bonet, Isla, 2011, 220.

16. Xarxa comercial estudiada i definida per Ferrer i Mallol, 2012a: 29-65; Ferrer i Mallol, 2012b: 159-193.

17. Bonet, Isla, 2011, 220.

18. Bonet, Isla, 2011, 234.

19. Curto, 2006.

20. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, paper núm. 412 (Comú III, 68).

21. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre de provisions núm. 51 (1463-1464), fol. 11.

22. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre de provisions núm. 51 (1463-1464), fol. 15.

23. Curto, 2006.

24. Massip, 1981: 27-41.
25. Massip, 1981: 27-41.
26. Curto, Vidal, 2003: 217-219.

CAPÍTOL 21.

La xarxa portuària de Tortosa i el delta de l'Ebre.

1. Massip, 1981: 27-41.
2. Massip, 1984. Massip, 1991: 135-148.
3. Curto, 2006.
4. Riera, 1986: 63.
5. Massip, 1988.
6. Massip, 1988.
7. Bayerri, 1957: 375.
8. Fragment del text: “*hi-s calen devés los lenys, coques e barques e altres vaxells, quasquen e consumen e dapnifiquen. L'ordinació fixa clarament que tot araiç o qualsevulla altra persona qui les dites barque o barques senyeregera o encomanda aquella o aquelles tendrà degen aquelles barques qualar o fer qualar la popa en amunt e suau e raintent se ab hun cap tro tant que sien aribades per manera que dan algu no donen o puxen dar a les dites fustes*”. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 6 (1380-1387), fol. 36v. Curto, 2006.
9. Massip, 1984.
10. Massip, 1984.
11. “...*Trabucador, ubimunc est gradus Dertuse, coram Salines..*”, AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, paper, 2586 (Amposta II, 12).
12. Gilabert, 2008:253.
13. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, núm. 3 (1343-46), fol. 5v-6r.
14. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments, vol. 1 (1334), fol. 15v-r.
15. Massip, 1981: 27-41; Massip 1988.
16. Garcia i Ferrer, 1983, docs. 131, 186, 194, 213, 220, 258.
17. Ferrer Navarro, 1975, doc. 88; Ferrer i Mallol, 2008:136; Curto, 2006.

CAPÍTOL 22.

Portfangós i Els Alfacs. Ports i badies portuàries lligades al destí del delta i la conquesta del Mediterrani occidental.

1. Guidi, 2013b; Guidi, 2014b. Exactament igual que en època romana: Izquierdo, 2009: 179-191.
2. Massip, 1988. Jiménez, 1996; Jiménez, Sánchez, 1993: 105-108.
3. Massip, 1984.
4. Guidi, 2013b.
5. Curto, 2006.
6. AHCTE, fons Ajuntament de Tortosa, llibre d'establiments núm. 5 (1368-1372), fol 44r.
7. Curto, 2006.
8. Gilabert, 2008: 247.
9. Massip, 1988. Jiménez, 1996; Jiménez, Sánchez, 1993: 105-108.
10. AHCTE, Salines 97, 1626. Gilabert, 2008: 248.
11. Gilabert, 2008.
12. Gilabert, 2008.
13. Massip, 1981: 27-41.
14. Gilabert, 2008:248-249.
15. Massip, 1988. Jiménez, 1996; Jiménez, Sánchez, 1993: 105-108.
16. AHCTE, Salines, 97, 1626. AHCTE, Salines, 97, 1626. AHCTE, Rúbriques, 1483-1587. Gilabert, 2008:249-250.
17. Gilabert, 2008:250.

18. “...vuy partints del monastir de la Rapita recollionos e fer via dels Alfacs e daqui demà fer la via de Mallorca per continuar nostre passatge en lo regne de Cerdenya.” ACA. Sig. 2669, full 56. Citat per Gilabert, 2008. Sobre la conquesta de Sardenya veure el clàssic d'Arribas Palau, 1952.

19. Com és el cas del Dietari de la Generalitat, on es diu “aquest dia -14 de maig de 1420- partí lo senyor rey n'Alfonso, ara regnant, del port dels Alfacs per anar a visitar los seus regnes de Mallorca, de Sicília e de Sardenya, ab XXV galeres. E alguns jorns après s'ic sabé que lo dit senyor rei havie posat setge a Bonifaci”, Dietaris Generalitat de Catalunya, V. I, p. 28. Citat per Gilabert, 2008.
20. Cuadrada, 2001.
21. Gilabert, 2008:251.
22. Vilella, 2007: 41; citat també per Gilabert, 2008.
23. AHCTE. *Establiments*, 1340-1342.
24. Gilabert, 2008:251-252.
25. Nicolau d'Olwer, 1974.
26. Cabestany, Fort, 1972: 41-113.
27. Gilabert, 2008:254-255. Sobre la geografia del Delta de l'Ebre veure els treballs: Jiménez, 1996; Jiménez, Sánchez, 1993: 105-108.
28. Nicolau d'Olwer, 1974.
29. Gilabert, 2008: 255.
30. Zurita, J: *Los Anales de Aragón*, C. XVI, p. 25. Edició crítica de CANELLAS LÓPEZ, A. (1967-77).
31. Zurita, J: *Los Anales de Aragón*, C. XVIII, p. 30. Edició crítica de CANELLAS LÓPEZ, A. (1967-77).
32. Gilabert, 2008:255-256.
33. Muntaner, R: *Crònica*, C. XLVIII, Soldevilla, 1983.
34. Muntaner, R: *Crònica*, C. XLVIII, Soldevilla, 1983. Gilabert, 2008:256-257.
35. Gilabert, 2008:257.
36. Soldevilla, 1983.
37. Gilabert, 2008:257. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
38. Gilabert, 2008:258.
39. Gilabert, 2008: 258.
40. Muntaner, R: *Crònica*, C. XLVIII, Soldevilla, 1983.
41. Desclot, B: *Llibre del rei en Pere*, Soldevilla, 1983.
42. Muntaner, R: *Crònica*, Soldevilla, 1983.
43. Arribas Palau, 1952; Arribas Palau, 1961.
44. Gilabert, 2008.
45. Zurita, J: *Los Anales de Aragón*, V.III, C.XL. p.75. Edició crítica de CANELLAS LÓPEZ, A. (1967-77). Gilabert, 2008:263.
46. A la secció pergamins de l'AHCTE hi ha un àmplia relació de documents que fan referència a aquesta qüestió i que mereixen un proper estudi: 383, 441, 478, 482, 537, 541, 542, 550, 1286, 1392, 1393, 1394.
47. Arribas Palau, 1952; Arribas Palau, 1961.
48. AHCTE, pergamins núm. 355, 362, 402. Citat per Gilabert, 2008:264-265.
49. Zurita, J: *Los Anales de Aragón*, V. III, C. XL, p.75. Edició crítica de CANELLAS LÓPEZ, A. (1967-77). Gilabert, 2008:265.
50. Gilabert, 2008:265-266.
51. Gilabert, 2008:266.
52. Gilabert, 2008:266.
53. Gilabert, 2008:267.
54. Gilabert, 2008:267-268.
55. Gilabert 2008:268.

56. ACA. CDR, Jaume II, caixa 60. núm. 7357-7370. Gilabert, 2008:268.
57. Gilabert, 2008:269.
58. Crònica de Pere el Cerimoniós, Soldevilla, 1983. Gilabert, 2008:269-270.
59. C.R.D. 7382. Caixa 40. Gilabert, 2008:270.
60. Gilabert, 2008:271.
61. Gilabert, 2008:272. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
62. Gilabert, 2008:273.
63. AHCTE. Provisions 1392/1393; Arribas Palau, 1952.
64. Gilabert, 2008:273-274.
65. Massip, 1988; Gilabert, 2008:274.
66. Gilabert, 2008:275.
67. AHCTE. Provisions 1393/1394, p. 25. Citat per Gilabert, 2008:275.
68. AHCTE. Provisions 1393/1394, p. 32.
69. Gilabert, 2008:276.
70. Zurita: *Los Anales de Aragón*, L. IV, p. 396. Edició crítica de CANELLAS LÓPEZ, A. (1967-77). Gilabert, 2008:277.
71. Gilabert, 2008:276-277.
72. Guidi, 2013b; Guidi, 2014.
73. Zurita, J: *Los Anales de Aragón*, V. V, p. 314. Edició crítica de CANELLAS LÓPEZ, A. (1967-77).
74. Sobre el procés de sedimentació veure: Jiménez, 1996; Jiménez, Sánchez, 1993: 105-108.
75. Gilabert, 2008:278.
76. Gilabert, 2008:278-279.

Bibliografia

- AA.DD. (1997): *Catalunya Romànica*, Vol. XXVI. Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- AA.DD. (1998): *L'Islam a Catalunya*. Institut Català de la Mediterrània, Barcelona.
- ABRIL I GUANYABENS, J. (1931): *Un capítol de la meua actuació a Tortosa*, Tortosa.
- ABULAFIA, D. (1990): "Les relacions comercials i polítiques entre el regne de Mallorca [i Anglaterra, segons fonts documentals angleses]", a *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània* (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Balearics, III, pp. 69-79.
- ABULAFIA, D. (1996): *Un emporio mediterráneo. El reino catalán de Mallorca*, Barcelona, ed. Omega. Trad. de *A Mediterranean Emporium*, Cambridge, 1994.
- ADSERIAS, M.; POCIÑA, C.A.; REMOLÀ, J.A. (2000): "L'hàbitat suburbà al sector afectat pel PERI-2 (Jaume I, Tabacalera)", Ruiz de Arbulo, J. (ed.). *Tarraco 99. Arqueologia d'una capital provincial romana* (Tarragona, 15-17 d'abril de 1999). DAC, 3. Tarragona, pp. 137-154.
- AGUELO, X.; NIETO, F.X.; MORHANGE, C.; REVILL, A.; RIZZO, E.; VIVAR, G. (2005): "La fachada marítima de Ampurias: estudios geofísicos y datos arqueológicos". *Empúries*, 54, pp. 71-102.
- AL-HYMYARI (1936): *Kitab Ar-Rawd Al-Mi'Yar*, traducció de M. Pilar Maestro. Textos Medievales, Valencia.
- ALBERICH, N. (2001): *Viure de la mar. Canvis i continuïtats en el sistema de pesca a Cambrils*. Tesi doctoral, Universitat Rovira i Virgili.
- ALEMANY, J.; BLAI, J.; ROQUER, S. (1986): *Port de Tarragona*. Editat per la Junta del Port de Tarragona.
- ALEGRET, J. LL. (2001): *La pesca a Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca.
- ALEGRET, J. LL. (2002): "Etnologia de les societats marítimes: perspectives d'anàlisi, àmbits d'estudi i propostes de treball", a *Actes del 1r. Congrés d'Història Marítima de Catalunya*, 2002.
- ALEXANDRP. E. (1977): "Les variations climatiques au Moyen Age (Belgique, Rhenanie, Nord de la France)", *Annales ESC*, Paris, XXXII, pp. 183-197.

- ALEXANDRÉ, E. (1987): *Le climat en Europe au Moyen Age*, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris.
- ALLAIN, J. (1960): "Topographie dynamique et courants généraux dans le Bassin Occidental de la Méditerranée au Nord du 42° parallèle". *Revue des travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, XXVII, pp. 127-135.
- ALMAGIA, R. (1945): "Intorno alla più antica cartografica náutica". A: *Boletino Societá Geografica*, núm. 7-10, pp. 20-27.
- ALTISENT, A. (1970): "Comerç marítim i capitalisme incipient. Episodis de la vida econòmica d'un matrimoni tarragoní". *Miscel·lània històrica catalana. Homenatge al p. Jaume Finestres, historiador de Poblet (1769)*. Abadia de Poblet, pp. 161-180.
- AMARI, M. (1969): *La guerra del Vespro siciliano*, ed. de F. Giunta, Palerm, 3 vol.
- AMETLLER, S. (1995): *Evolució del delta de l'Ebre sota les condicions actuals i l'efecte del canvi climàtic*. Tesina d'especialitat, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.
- ANJUB, M. (1996): "Calafats i mestres d'aixa", a *Full de cultura popular i tradicional l'Anjub*. Cambrils.
- ANTONI, T. (1977): *I partitari maiorchini del "lou deis pisans" relatius al commercio dei Pisani nelle Balear (1304-1322 e 1353-1355)*, Pisa.
- ARBELOA VIANNEY, J.M. (1997): "Límits arqueològics a la configuració del delta de l'Ebre a l'antiguitat", *Nous Col·loquis* 1, pp. 9-28.
- ARBELOA VIANNEY J.M. (2000): "Dertosa a l'antiguitat tardana. Consideracions sobre els espais culturals", *Nous Col·loquis IV. Centre d'Estudis Francesc Martorell*. Tortosa, pp. 45-72.
- ARBELOA VIANNEY J.M. (2006): "O Íber Potamós, flumen iberus. El riu Ebre a l'antiguitat", *Recerca* 10, pp. 9-30.
- ARBELOA VIANNEY J.M. (2008): "Dertosa a l'antiguitat. Aspectes d'una estructura urbana incògnita", *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*, *Citerior* 4, pp. 79-96.
- ARNAUD, P. (1998): "La navigation hauturière en Méditerranée ancienne d'après les données des géographes anciens: quelques exemples". En Rieuth, E. (ed.): *Méditerranée antique. Pêche, navigation, commerce*. Comité des travaux historiques et scientifiques, Niza: pp. 75-87.
- ARRIBAS PALAU, A. (1952): La conquista de Cerdeña por Jaime II de Aragón, Barcelona, Instituto Español de Estudios Mediterráneos.
- ASENSIO, D.; MARTÍN, A. (1998): "El derelict de Bon Capó (L'Ametlla de Mar): l'inici de l'expansió del vi itàlic a la Península Ibèrica", *El Vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental (Badalona, 1998)*, *Monografies Badalonines* 14, pp. 66-73.
- AURELL I CARDONA, M. (1993): "Les avatars de la viduité princière: Ermessende (ca 975-1058) comtesse de Barcelone", a M. Parisse, *Veuves et veuvage dans le haut Moyen Age*, París, Picard.
- AURELL I CARDONA, M. (1998): *Les noces del comte. Matrimoni i poder a Catalunya (785-1213)*, Barcelona, Omega.
- BAILLA PALLARÉS, M.A. (1999): *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*, Vinaròs, Ed. Antinea.
- BAILLA PALLARÉS, M.A. (1999): *La ciutat de Tortosa: evolució de l'espai urbà: de la Dertosa romana a la ciutat vuitcentista*. Vinaròs, Ed. Antinea.
- BALARD, M. (1968): "Remarques sur les esclaves à Gènes dans la seconde moitié du XIII siècle", *Melanges d'Archéologie et d'Histoire*, 80, pp. 627-680.
- BALARD, M. (2003): "Les Catalans dans l'Outre-Mer génois aux XIIIe- XIVE siècles", a M.T. Ferrer i Mallol, coord., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l'Institut d'Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 novembre 2000), Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, pp. 103-111.
- BALIL, A. (1953): "La tasa del 'portorium' en Hispania". *Archivo Español de Arqueología*, 87, pp. 185-187.
- BALIL, A. (1971): "Dos representaciones de naves", *Cuadernos de Trabajo de la Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma* XIII, pp. 163-166.
- BALLESTÍN NAVARRO, X. (1993): *Tortosa, Al-Àndalus, Magrib, Orient: relacions culturals*, Tortosa, Recerca 93.
- BALLETTO, L. (1995): "Presenze catalane nell'isola di Cipro al tempo di Giacomo d'Aragona", *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 20, pp. 39-59.
- BALLETTO, L. (2003): "Fra Genovesi e Catalani nel Vicino Oriente nel secolo XV", a M.T. Ferrer i Mallol, coord., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l'Institut d'Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 novembre 2000), Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, pp. 113-127.
- BANKS, P. (1992): "L'estructura urbana de Barcelona, 714-1300", dins *Història de Barcelona. La formació de la Barcelona medieval*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana-Ajuntament de Barcelona.
- BARCELÓ PERELLÓ, M. & alii. (1988): *Arqueologia Medieval. En las afueras del medievalismo*. Barcelona.
- BARCELÓ PERELLÓ, M. (1999): *Musulmans i Catalunya*, Barcelona, Ed. Empúries.
- BARCELÓ PERELLÓ, M. (2001): "Ermessenda i el "rei" de Dènia. Una comtesa, de tribut, ben servida", *Estudi General*, 21. *Miscel·lània d'homenatge a Modest Prats*, I, pp. 211-219.
- BARRIENDMOS (1994a): *El clima histórico de Catalunya. Aproximación a sus características generales (SS. XV-XIX)*, Dep. de Geografía Física y

- AGR, Universidad de Barcelona. Tesis doctoral inédita dirigida por el Dr. Javier Martín Vide, 500 pp.
- BATLLE, C. (1983): "Les relacions entre Barcelona i Sicília a la segona meitat del segle XIII", XI Congresso di Storia della Corona d'Aragona (Palermo-Trapani-Erice 25-30 aprile 1982). *La società mediterranea all'epoca del Vespro*, II. Comunicazioni, Accademia di Scienze, Lettere e Arti, pp. 147-185.
- BATLLE, C. (1987): "Las relaciones comerciales de Barcelona con la España musulmana a fines del siglo XII e inicio del XIII", *Anales de la Universidad de Alicante*, 6, pp. 107-133.
- BATLLE, C. (1989): "La presència de mercaders catalans al nord d'Àfrica durant el segle XIII", *Homenatge a la memòria del Prof. Dr. Emilio Sáez. Aplec d'estudis dels seus deixebles i col·laboradors*, Barcelona, CSIC. Departament d'Estudis Medievals i Universitat de Barcelona, pp. 99-109.
- BATLLE, C. (1989a): "Uns mercaders de Barcelona al nord d'Àfrica a mitjan segle XIII", *Acta Històrica et Archaeologica Mediaevalia*, 10, pp. 145-157.
- BATLLE, C. (1989): "La presenza degli stranieri a Barcellona nei secoli XII e XIII", a *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, ed. a cura de G. Rossetti, GISEM, Nàpols, Liguori, pp. 87-110.
- BATLLE, C.; VARELA, E. (1988-89): "Las relaciones comerciales de Barcelona con el Norte de África (siglo XIII)", *Anales de la Universidad de Alicante*, 7, pp. 23-52.
- BATLLE, C.; BUSQUETA, J.; CUADRADA, C. (1989): "Notes sobre l'eix comercial Barcelona-Mallorca-Barbaria", *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*. Comunicacions I. *El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, pp. 33-47.
- BATLLE, C.; CUADRADA, C. (1993): "Berenguer de Bonastre, un negociante barcelonés en el norte de África (segunda mitad del siglo XIII)", a *Sardegna, Mediterráneo e Atlántico tra Medioevo ed Età Moderna, Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, L. d'Arienzo (ed.), II. II Mediterraneo, Deputazione di Storia Patria per la Sardegna, Roma, Bulzoni ed., pp. 129-150.
- BAUZÀ, N. (1983): "El tràfic marítim amb les Balears a través d'un notari valencià del segle XV", *Estudis Baleàrics*, 9, pp. 27-56.
- BAYERRI, E. (1933-1960): *Historia de Tortosa y su comarca*, 8 vols., Tortosa.
- BAYERRI, E. (1935): *Historia de Tortosa y su comarca*. Tomo II, Barcelona.
- BAYERRI BERTOMEU, E. (1957): *Historia de Tortosa y su comarca*, vol. VII, p. 375.
- BEA, D. (2008): "El port romà de Tàrraco. Aportacions historiogràfiques i noves interpretacions. La intervenció arqueològica als solars de l'u. A. 15 de Tarragona", *Citerior*, 4, pp. 151-189.

- BECERRA HORMIGO, M. (1989): "La Corona de Aragón y Granada a mediados del siglo XIV: el comercio, Historia urbana del Pla de Barcelona". *Actes del II Congrés d'Història del Pla de Barcelona* (6-7 desembre 1985), Barcelona, Institut Municipal d'Història. Ajuntament de Barcelona, pp. 293-301.
- BELTRÁN, A. (1961): "El río Ebro en la Antigüedad clásica", *Caesaraugusta* 17-18, pp. 65-79.
- BELENGUER, E. (1984): *Jaume I a través de la historia*, València, Edicions 3 i 4.
- BELLIDO, S.: *Antecedentes sobre la historia antigua y moderna del puerto de Tarragona*, Junta d'Obres del Port de Tarragona.
- BERTHELOT, A. (1934): *Festus Avienus: "Ora Maritima"*, París.
- BLAKMANN, D.J. (1982): Ancient harbours in the Mediterranean. Part 1, *The International Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, 11.2, Londres, 79-104; Ancient harbours in the Mediterranean. Part 2, *The International Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, 11.3, Londres, pp. 185-211.
- BOER, S.; OVEREEM, J.V.; JIMÉNEZ, J.A. (1994): *Alternative entrances to the Ebro river*. Delft Hydraulics, Technical Report H 1908.
- BOFARULL, P. (1849): *Colección de documentos inéditos del Archivo General de la Corona de Aragón*, IV, Barcelona.
- BOFARULL, F. (1898): *Antigua marina catalana*. Barcelona: Real Academia de Buenos Aires.
- BONET, M. (1996): *Aproximació a la societat i economia de Tarragona a la plena Edat Mitjana*, Tarragona.
- BONET, M. (2004): *Aproximació a la societat i economia de Tarragona a la Plena Edat Mitjana*. Tarragona: 1996. - "La ciutat feudal a la Catalunya meridional". A: *El temps i l'espai del feudalisme*, a cura de Flocel Sabaté i Joan Farré. Pagès Editors, Lleida, pp. 477-513.
- BONET, M. (1994): "La feudalització de Tarragona". *Butlletí Arqueològic*, V, 16, pp. 211-239.
- BONET, M. (2007): "L'establiment del Cister i els ordes militars a l'àmbit tarragoní". *L'home i l'historiador. Miscel·lània en homenatge a Josep M. Recasens i Comes*. Servei de Publicacions del Port, Tarragona, pp. 117-127.
- BONET, M. (2009): "Un centro económico regional: Tarragona en el siglo XV". A: *Castilla y el mundo feudal. Homenaje al profesor Julio Valdeón*. Dirigida M. Isabel del Val i Pascual Martínez, Valladolid, I, pp. 565-583.
- BONET, M.; ISLA, A. (2006): Tarragona medieval, capital eclesiàstica i del camp, *Història de Tarragona*, Vol. II, Tarragona.
- BONINO, M. (1978): "Lateen-rigged medieval ships. New evidence from wrecks in the Po Delta (Italy) and notes on pictorial and other docu-

- ments”, a *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 7. pp. 1-13.
- BOSCOLO, A. (1962): *La política italiana di Martino il Vecchio, re d'Aragona*, Padova, Cedam.
- BOY, I. (1996): *Recopilacion sussinta de las Antigüedades romanas (que) se allan del tiempo de los emperadores romanos en la ciudad de Tarragona y sus sercanias. Copiadas y escritas de las mesmas antigüedades por Joseph Boy. Ingeniero en dicha ciudad, Año 1713*, Ms. reed facsímil, Tarragona.
- BRAEMER, F. (1998): “Éléments naturels (vents, courants: avantages, inconvénients, risques) et itinéraires maritimes”, a: Rieth, E. (ed.). *Méditerranée antique. Pêche, navigation, commerce*. París, pp. 61-73.
- BRAMON, D. (2000): *De quan érem o no musulmans. Textos del 713 al 1010*, BCN, Eumo/ IEC.
- BRAMON, D. (2012): “Reivindicació catalana del geògraf al-Idrisi”, Homenatge a Francesc Castelló, Geografies, Universitat de Barcelona, pp. 125-143.
- BRESC, H. (1986): *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450*, Roma, École Française de Rome.
- BRESC, H. (1989): “La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV”, a *Città portuali del Mediterraneo: Storia e Archeologia*. Atti del Convegno internazionale (Genova 1985), Genova, pp. 287-294.
- BURNS, R.I. (1995): *Els fonaments del regne croat de València. Rebel·lió i recuperació. 1257-1263. Diplomatarium II*, València, Tres i Quatre.
- CABANES PECOURT, M.D. (1971): *Coses vedades en 1381*, València, Anúbar.
- CABESTANY I FORT, J.F.; SOBREQÜÉS I CALLICÓ, L. (1972): La construcció del port de Barcelona al segle XV, *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, VII, pp. 41-113.
- CAMPS, C. (2000): “Barcelona a Flix i la Palma a través d'un capbreu del 1400”, dins *Recerca*, 4, pp. 269-274.
- CANELLAS LÓPEZ, A. (ed. lit), (1967-77): *Anales de la Corona de Aragón*, Zaragoza, Institución “Fernando el Católico”, 8 vols.
- CAPACCI, A. (1994): *La toponomastica nella cartografia nautica di tipo medievale*. Genova: Università degli Studi di Genova, núm. XXV, p. 455.
- CAPDEVILA, SANÇ (1927): “Les antigues institucions escolars de la Tarragona restaurada”. *Estudis Universitaris Catalans*, XII, pp. 68-162.
- CAPDEVILA, SANÇ (1979): “Documents. La Torre de la Mora” a *Estudis Alfàfullencs*, núm. 3, pp. 85-89.
- CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. DE, (1962): *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 2a ed. a cura d'E. Giralt y Raventós i C. Batlle y Gallart, Barcelona.

- CARBONELL I RELAT, L.: *La marina en el mediterráneo del siglo XV*, vols. I i II.
- CARRERAS CANDI F. (1940): *La navegación en el río Ebro*. Notas históricas. La Hormiga de Oro, S.A. Barcelona.
- CARRERAS CANDI, F. (1993): *La navegación en el río Ebro*. Notas históricas. Barcelona, 1940. Tortosa.
- CARRERAS Y CANDI, F. s.a.: *La ciutat de Barcelona*.
- CARRÈRE, CL. (1953): Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVe siècle, *Estudios de Historia Moderna*, III, pp. 67-156.
- CARRÈRE, CL. 1978 (1967): *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, Curial, 2 vol. Trad. de *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés. 1380-1462*, París-La Haya, Mouton.
- CASULA, F.C. (1990): *La Sardegna Aragonesa. 1. La Corona d'Aragona*, Sassari, Chiarella.
- CATEURA BENNASSER, P. (1985): *La reforma del muelle de la Ciudad de Mallorca (1494-1495)*, Palma de Mallorca, Junta de obras del Puerto.
- CATEURA BENNASSER, P. (1989): Las instalaciones portuarias de la Ciudad de Mallorca (1300-1350), a XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (Mallorca), Comunicacions. I. *El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, pp. 49-60.
- CATEURA BENNASSER, P. (1997): *Mallorca en el segle XIII*, Palma de Mallorca, El Tall ed.
- CAWE, C. (1967): *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*. Paris: Moulton. 2 volums.
- CHIC, G. (2004): “Medios y modos del transporte marítimo en época antigua”, *Fortunatae Insulae. Canarias y el Mediterráneo*, pp. 49-59.
- CONTI, S. (1985): “Portolono e carta nautica: confronto toponomastico”, *Imago et mensura mundi. Atti del IX Congresso Internazionale di Storia della Cartografia*. Roma: Enciclopedia Italiana, 11, cE, pp. 55-60.
- CORTÉS, R. (dir. i coord.), (2000): *Intervencions arqueològiques a Tarragona i entorn (1993-1999)*. Tarragona.
- COSTA, M.-M. (1981): “Palamós medieval: aspectes de la defensa de la vila”, *Estudis sobre Temes del Baix Empordà*, 1, pp. 139-154.
- COSTA, M.-M. (2003): “Activitats d'un batlle de Palamós, El món urbà a la Corona d'Aragó del 1137 als decrets de Nova Planta”, *XVII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, Barcelona-Lleida 7-12 setembre 2000), Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, pp. 209-211.
- COULON, D. (1996-1997): “Un élément clef de la puissance commerciale catalane: le trafic du corail avec l'Égypte et la Syrie”, *Al-Masaq. Studia Arabo-Islamica Mediterránea*, 9, pp. 99-149.

- COULON, D. (2004): *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Age. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330-ca. 1430)*, Madrid-Barcelona, Casa de Velázquez-Institut Europeu de la Mediterrània.
- COULON, D. (2004a): *Comerç i navegació occidentals cap al Llevant mediterrani (segles XIII-XV)*, a *Mediterraneum. L'esplendor de la Mediterrània medieval. XIII-XV*, Barcelona, Institut Europeu de la Mediterrània- Lunwerg editores.
- CRUSELLES, L. (1994): "La organizació del transporte marítim en la València de la primera mitad del siglo XV", *Anuario de Estudios Medievales*, 24, pp. 155-177.
- CUADRADA, C. (2001): *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (S. XIII XV)*, Barcelona. Cuadrada 2001; Coulon.
- CUADRADA, C. (1997-98): "El paper de la llana menorquina segons la documentació datiniana: mecanismes i estratègies comercials", *Acta Històrica et Archeologica Medievalia*, 20-21. *Homenatge al Dr. Manuel Riu i Riu*, 1,391- 407. Publicat també a *Revista de Menorca*, 1998, I, pp. 111-128.
- CUBELES I BONET, A. (2006): "Poder públic i llançament urbanístic al segle XIV" dins *Gòtic i Neogòtic a la ciutat de Barcelona*, BQH 8, Barcelona: Ajuntament de Barcelona-IMH.
- CURTO, A. (2006): "Introducció a la navegació per l'Ebre català a la baixa edat mitjana", *Recerca 10*, p. 41.
- CURTO, A. (1998): *La intervenció municipal en l'abastament de blat d'una ciutat catalana: Tortosa segle XIV*. Fundació Vives Casajuana, Barcelona.
- CURTO, A. (1999): "Topografia del call jueu de Tortosa", dins *Recerca*, 3, pp. 9-24.
- CURTO, A. I VIDAL, J. (2003): "La llotja de Tortosa", dins *L'art gòtic a Catalunya. Arquitectura, III. Dels palaus a les Masies*, Barcelona, pp. 217-219.
- CUVILLIER, J.P. (1974): *Barcelone, Genes et le commerce de blé de Sicile vers le milieu du XIIIe siècle, Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna* (1969), Bordighera.
- DAY, J. (1984): *L'economia de la Sardenya Catalana*, a *Els Catalans a Sardenya / I Catalani in Sardegna*, Generalitat de Catalunya / Consiglio Regionale della Sardegna, Barcelona-Cagliari, 1985, pp. 15- 24.
- DE NEGRI, T.O. (1974): *Storia di Genova*, Milà, A. Martello ed.
- DEL TREPPO, M. (1972): *I mercanti catalan a l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Nàpols, L'Arte Tipogràfica.
- DESCLOT, B. (1971): *Llibre del rei en Pere*, ed. F. Soldevila a *Les quatre grans cròniques*, Barcelona, Ed. Selecta.

- DESCOEUDRES, JEAN-PAUL (ed.). (2001): *Ostia. Port et porte de la Rome antique*. Ginebra.
- DESPUIG, C. (Original de 1557, edició de F. Fita, 1877): *Los col-loquis de la insigne ciutat de Tortosa*. Barcelona.
- DESTOMBES, MARCEL (1952): "Cartes catalanes du XIVE siècle", A: *Rapport de la Commission pour la Bibliographie des Cartes Anciennes*. Paris: I.G.U. Unesco. 2 vol., cf, vol. I, pp. 38-63.
- DESTOMBES, MARCEL (1955): "A Venetian Nautical Atlas of the Late Fifteenth Century". A: *Imago Mundi*, núm. 12, p. 30.
- DESTOMBES, MARCEL (1964): *Mappenondes A.D. 1200-1500: Catalogue préparé par la Commission des Castes Anciennes de l'Union Géographique Internationale*, Amsterdam: N. Israel.
- DEVIC, CL.; VAISSETE, J. (1730-1745): *Histoire Générale du Languedoc*, reed. d'Otto Zeller Verlag, Osnabruck 1973 (a partir de la 2a ed. augmentada de Privat, Tolosa, 1872-1904).
- DIAZ, A.; PONS, A.; SERNA, J. (1986): *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia.
- DIAZ BORRÀS, A. (1990): El comercio valenciano con Berbería en la "Era de los Descubrimientos" a través de los "Llibres d'Armaments". Una aproximación, *Actas del Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*, Madrid, pp. 733-748.
- DIAZ, M.; OTIÑA, P. (2002): "El comercio de la Tarragona antigua: importaciones cerámicas entre el siglo III a.C. y la dinastía julio-claudia", en: *Vivre, produire et échanger: reflets méditerranéens, Mélanges offerts à Bernard Liou, Archéologie et Histoire Romaine*, 8, Montagnac, pp. 171-193.
- DILOLI, J. (1996): "Hibera Iulia Ilercavonia-Dertosa: l'assentament ibèric i la implantació de la ciutat romana", *Butlletí Arqueològic* 18, pp. 53-68.
- DILOLI, J. (2009): "La navegació al golf de Sant Jordi durant l'antiguitat", *Pyrenae*, núm. 40, vol. 2, pp. 120-155.
- DOEHAERD, R. (1938): "Les galeres génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIIIe et au debut du XIVE siècle", *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, 1938, pp. 5-76.
- DOLZ, J. (1993): *Estudio previo para la construcción de un azud sumergido en la parte final del río Ebro a fin de limitar la presencia del agua de mar*. Fundació Agrícola Catalana.
- DOLZ, J.; PUERTAS, J. (1990): *Análisis de los caudales circulantes aguas abajo de Flix*. Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya.
- DOLZ, J.; GÓMEZ M. (1992): *Estudio hidráulico de la navegabilidad del río Ebro en el tramo Tortosa-Amposta*. Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya.

DOLZ, J.; GÓMEZ, M.; NIETO, J. (1997): “El Ebro en el delta”, *Revista obras públicas*, vol. 336.

DUFOURCQ, CH.E. (1946): Les activités politiques et économiques des Catalans en Tunisie et en Algérie orientale de 1262 à 1377, *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*.

DUFOURCQ, CH.E. (1966): *L’Espagne catalane et le Maghrib, aux XIIIe et XIVe siècles*, Paris, PUF. Trad. catalana: *L’expansió catalana a la Mediterrània occidental, segles XIII i XIV*, ed. Vicens Vives, Barcelona.

DUFOURCQ, CH.E. (1966): “Les consulats catalans de Tunis et de Bougie au temps de Jacques le Conquerant”, *Anuario de Estudios Medievales*, 3, pp. 469-479.

DUFOURCQ, CH.E. (1974): *Aspects internationaux de Majorque durant les derniers siècles du Moyen Age*, Universitat de Barcelona, Palma de Mallorca.

DUPRÈ, X. (2006): “Un santuario foceo junto al río *Oleum*: la antefija arcaica del Hospitalet de l’Infant” (Vandellòs, Tarragona), *El concepto de lo provincial en el mundo antiguo, Homenaje a Pilar León*, pp. 55-88.

DURAN I DUELT, D. (2002): *Manual del viatge fet per Berenguer Beneta Romaniaa 1341-1342. Estudi i edició*, CSIC. Institució Milà i Fontanals, Annexes de l’Anuario de Estudios Medievales, 47, Barcelona, p. 478.

DURAN I DUELT, D. (2003): “Els catalans i mallorquins a la mar Negra i a la Tartària”, a M.T. Ferrer i Mallol, coord., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l’Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l’Institut d’Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 novembre 2000), Barcelona, Institut d’Estudis Catalans, pp. 191-220.

DURLIAT, M.; PONS, J. (1959): “Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera meitat del segle XIV”, *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid.

ESPINO, M.; SÁNCHEZ-ARCILLA, A.; GARCÍA, M.A. (1998): *Wind-induced mesoscale circulation off the Ebro delta, NW mediterranean: a numerical study*. *Journal of Marine Systems*, vol 16.

ESPINOSA, A.; SÁEZ, R.; CASTILLO, F. (2003): “Puertos y navegación”. *Las ciudades y los campos en época romana*. Canelobre, 48, pp. 161-181.

FACI, F.J. (1991): “Algunas observaciones sobre la restauración de Tarragona”. *Miscel·lània en homenatge al p. Agustí Altisent*. Diputació de Tarragona, Tarragona, pp. 469-485.

FARROL, R. (1968): “Estampes retrospectives. Les torres de defensa”, a *Butlletí d’Informació Local*, núm. 4, Vila-seca i Salou, 1968, pp. 14-16.

FARROL, R. (1969): “Estampes retrospectives. L’antic port de Salou”, a *Butlletí d’Informació Local*, núms. 2 i 3, Vila-seca i Salou, pp. 15-16.

FERRER I BOSCH, M.A.; DASCA I ROIGÉ, A.; ROVIRA I SORIANO, J. (1994): *CL anys de la Reial Societat Arqueològica Tarraconense. Una aproximació*

a la seva història (1844-1994). Tarragona: Reial Societat Arqueològica Tarraconense.

FERRER I MALLOL, M.T. (1966): “La pace del 1390 tra la Corona d’Aragona e la Repubblica di Genova”, in *Miscellanea di Storia Ligure in memoria di Giorgio Falco*, Gènova, pp. 157-191.

FERRER I MALLOL, M.T. (1968): “Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre El Victorial”, *Anuario de Estudios Medievales*, 5, 265-338, reeditat, traduït al castellà a: M.T. Ferrer i Mallol, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Institución Milà y Fontanals. CSIC, 2000, pp. 78-80.

FERRER I MALLOL, M.T. (1974): “Llançà, senyoriu del monestir de Sant Pere de Rodes en els segles XIV-XV”, *II Col·loqui d’Història del Monacisme Català* (Sant Joan de les Abadesses, 1970), II (Scriptorium Populeti, 9), Poblet, pp. 213-241.

FERRER I MALLOL, M.T. (1980): “Els italians a terres catalanes (segles XII-XV)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 10, pp. 393-467.

FERRER I MALLOL, M.T. (1980a): “Dues cartes en català des de Ciutadella a la companyia Datini de Mallorca (1405-1408)”, *Randa*, 10. *Homenatge a Francesc de B. Moll*, 2, pp. 81-97.

FERRER I MALLOL, M.T. (1985): “La conquesta de Sardenya i la guerra de cors mediterrani / La conquista della Sardegna e la guerra di corsa nel Mediterraneo”, a *Els Catalans a Sardenya / I Cataiani in Sardegna*, Generalitat de Catalunya / Consiglio Regionale della Sardegna, Barcelona-Cagliari, pp. 35-40.

FERRER I MALLOL, M.T. (1988): *Les aljames sarraïnes de la governació d’Oriola, en el segle XIV*, CSIC. Institució Milà i Fontanals, Barcelona.

FERRER I MALLOL, M.T. (1990): *Organització i defensa d’un territori fronterer. La governació d’Oriola en el segle XIV*, CSIC. Institució Milà i Fontanals, Barcelona.

FERRER I MALLOL, M.T. (1990a): “Els redemptors de captius: mostolafs, eixees o alfaquecs, (segles XII-XIII)”, *Medievalia*, 9. *Estudios dedicados al profesor Frederic Udina i Martorell*, III, pp. 85-106.

FERRER I MALLOL, M.T. (1992): “La política siciliana de Pere el Cerimoniós”, a *Els catalans a Sicília*, Generalitat de Catalunya. Departament de Cultura, Barcelona, 1992, pp. 35-40.

FERRER I MALLOL, M.T. (1993): El cors català contra Gènova segons una reclamació del 1370, a *Sardegna, Mediterráneo e Atlántico tra Medioevo ed Etá Moderna. Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, Roma, Bulzoni ed., II, pp. 270-290.

FERRER I MALLOL, M.T. (1994): “La navegació de conserva a l’Edat Mitjana”, *Anuario de estudios medievales*, N° 24, pp. 453-464.

FERRER I MALLOL, M.T. (1995): “Barcelona i la política mediterrània catala-

- na: el Parlament de 1400-1401”, a *La Corona d’Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)*, XIV Congresso di Storia della Corona d’Aragona (Sassari-Alghero, 1990), vol. II, 1. II “*regnum Sardiniae et Corsicae*” nell’*espansione mediterranea della Corona d’Aragona*, Sassari, Cario Delfino ed., pp. 427-443.
- FERRER I MALLOL, M.T. (1996): “Catalans i genovesos durant el segle XIII: El declivi d’una amistat”, *Anuario de estudios medievales*, N° 26, 2, pp. 783-824.
- FERRER I MALLOL, M.T. (1997): “El comerç català a Andalusia al final del segle XV”, *Acta històrica et archaeologica mediaevalia*, N° 18, pp. 301-334.
- FERRER I MALLOL, M.T. (1998): “Antecedenti e negoziazione della pace di 1402 fra la Corona catalano-aragonesa e Genova: un tentativo per finiré la guerra in corsa”, *Archivio Storico Sardo*, XXXIX. *Studi in memoria del Prof. Giancarlo Sorgia*, pp. 99-138.
- FERRER I MALLOL, M.T. (1998): “I mercanti italiani in terre catalane nei secoli XII-XIV”, *Archivio Storico del Sannio*, III. *Economia e Territorio nel Medioevo*. Incontro di Studi (Barcelona, 1996). Acti, pp. 41-101.
- FERRER I MALLOL, M.T.; DAMIEN COULON (1999): “L’Expansió Catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana”, actes del séminaire-seminari celebrat a Barcelona el 20 d’abril de 1998, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC.
- FERRER I MALLOL, M.T. (1999): “Jurisdicció i control de la navegació a la ribera i mar de Barcelona”, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia medieval*, N° 12, pp. 113-133.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2000): *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, CSIC. Institución Milà y Fontanals.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2001): “Fruita seca i fruita assecada, una especialitat de l’àrea econòmica catalana-valenciana-balear”, *Anuario de Estudios Medievales*, 31/2, pp. 883-943.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2002): “La incursió de l’exèrcit de Granada de 1304 pel regne de València i l’atac a Cocentaina”, *Alberri*, 15 (Cocentaina, Centre d’Estudis Contestans), pp. 53-150.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2003): “Incidència del cors a les relacions amb Orient a l’Edat Mitjana”, a M.T. FERRER I MALLOL coord., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l’Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l’Institut d’Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 novembre 2000), Barcelona, Institut d’Estudis Catalans, pp. 259-307.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2003a): “L’aljama islàmica de Tortosa a la Baixa Edat Mitjana”, *Recerca. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l’Ebre*, 7, pp. 179-230.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2003): “Arnau Aymar, capità i corsari de Mallorca (segles XIV-XV)”, *Randa*, 51. *Homenatge a Miquel Batllori*, 4, pp. 51-75.

- FERRER I MALLOL, M.T. (2003): “Los vascos en el Mediterráneo medieval: los primeros tiempos”, *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, N° 4. (Ejemplar dedicado a: Itsas garraioa eta merjataritza = Transporte y comercio marítimo), pp. 115-128.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2002-2003): “Flix, un port fluvial blader per a Barcelona: la compra de la Baronia de Flix i La Palma l’any 1400”, *Acta històrica et archaeologica mediaevalia*, N° 23-24 (Ejemplar dedicado a: Homenatge al prof. J. Ramón Juliá Viñamata), pp. 465-508.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2005): “La defensa marítima catalana contra el cors barbarecs: la reacció després del saqueig de Barenys (1406)”, *La Corona catalano-aragonesa i el seu entorn mediterrani a la Baixa Edat Mitjana: actes del seminari celebrat a Barcelona, els dies 27 i 28 de novembre de 2003* / coord. por Manuel Sánchez Martínez, María Teresa Ferrer i Mallol, Josefina Mutgé i Vives, pp. 101-134.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2005): *Entre la paz y la guerra. La Corona Catalano-aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*, Barcelona, Institución Milà y Fontanals. CSIC.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2006): “Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media, en la Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV”, *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval* (Cádiz 1-4 abril 2003), Sevilla-Cádiz, Diputación de Cádiz. Servicio de Publicaciones - Sociedad Española de Estudios Medievales, pp. 255-322.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2006a): *Els privilegis de Teià. El retorn a la jurisdicció reial (1505)*, Barcelona, R. Dalmau (Episodis de la Història), pp. 344-345.
- FERRER I MALLOL, M.T. “Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XVI-XV)”, *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, N° 5. (Ejemplar dedicado a: Itsasoko gerra, kortsarioak eta itsaslapurrak = Guerra marítima, corso y piratería), pp. 95-110.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2007): “Domenico di Benedetti, mercante pisano a Barcellona (s. XIV-XV)”, a *Que/ mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, a cura di F. Cardini e M. Ceccarelli Lemut, Pisa, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Pacini ed., pp. 357-370.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2008): “La Guerra en cors amb els països musulmans occidentals en els primers anys del regnat de Jaume II (1291-1309)”, *Anuario de estudios medievales*, N° 38, pp. 831-865.
- FERRER I MALLOL, M.T. (2008): “Navegació, Ports i Comerç”, a “La Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana”, *Comercio, redistribución y fondeadores: la navegación a vela en el Mediterráneo: [V Jornadas de Arqueología Subacuática: actas] / José Pérez Ballester (ed. Lit.), Guillermo Pacual Berlanga (ed. Lit.)*, pp. 113-166.

FERRER I MALLOL, M.T. (2010): “Marruecos y la Corona catalano-aragonesa: mercenarios catalanes al servicio de Marruecos (1396-1410)”, *Homenaje al profesor Eloy Benito Ruano*, Vol. 1, pp. 251-272.

FERRER I MALLOL, M.T. (2012): “Catalan commerce in the late Middle Ages”, *Catalan Historical Review*, N° 5, pp. 29-65.

FERRER I MALLOL, M.T. (2012): “El comerç català a la baixa edat mitjana”, *Catalan Historical Review*, N° 5, pp. 159-193

FERRER NAVARRO, R. (1975): *Coses vedades en 1393*, València, Anúbar.

FERRER NAVARRO, R. (1975a): “Los puertos del reino de Valencia durante el siglo XIV”, *Saitabi*, XXV, pp. 103-117.

FERREIRA PRIEGUE, E. (1988): *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, Universidad de Santiago. Facultad de Geografía e Historia. Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea.

FIZ, I. (2004): *Forma Tarraconis. La aplicación de las nuevas tecnologías para la realización de la carta arqueológica de Tarraco (Tarragona)*, Tesis doctoral leída en la Universidad de Lleida, Lleida.

FOGUET MARSAL, J. (1923): *Cofradías-gremios (especialmente fluviales de la ribera del Ebro en Tortosa)*. Madrid.

FONT I RIUS, J.M. (1966): “Entorn a la restauració cristiana de Tarragona. Esquema de la seva ordenació jurídica inicial”. *Boletín Arqueológico*, pp. 85-105.

FONT RIUS, J.M. (1969-1983): *Cartas de población y franquicia de Cataluña*, CSIC. Instituto J. Zurita-Escuela de Estudios Medievales e Instituto de Geografía, Etnología e Historia, Madrid-Barcelona.

FORT I COGUL, EUFEMIA (1975): *Notícia històrica d'una singular institució Medieval. La Comunitat de pobles del Camp de Tarragona*. Barcelona, Fundació Vives Casajuana.

FRAGO I PÉREZ, M.P. & I LÓPEZ, I PÉREZ, M.D. (1990): “Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)”, *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània* (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, III, pp. 171-184.

GABRIEL, R. (2001): “Aproximació a la topografia antiga de Tarragona”, *Butlletí Arqueològic* V, 23, pp. 281-345.

GABRIEL, R. Y HERNÁNDEZ, E. (1987): “Un plànol de Tarragona de 1641”, *Butlletí Arqueològic*, V, 8 y 9, 1986, pp. 245-254.

GALOPPINI, L. (1999): “Le commerce des pâtes alimentaires dans les aduanas sardas”, *Médiévales*, 36, pp. 111-127.

GÁMEZ, D. (2007): *Sequence Stratigraphy as a tool for water resources management in alluvial coastal aquifers: application to the Llobregat delta (Barcelona, Spain)*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Tesi doctoral inèdita.

GARCIA I SANZ, A. (1961-63): *Contractes comercials vigatans de principis del segle XIII*, “Ausa”, IV, pp. 321-329.

GARCIA I SANZ, A. (1967): *El comercio de la piel en Vich a mediados del siglo XIII*, Vic.

GARCIA I SANZ, A. (1977): *Història de la marina catalana*. Barcelona: Aedos.

GARCIA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T. (1983): *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, p. 778.

GARCIA I SANZ, A.; MADURELL I MARIMON, J.M. (1986): *Societats mercantils medievals a Barcelona*, Barcelona, Fundació Noguera.

GARCIA I SANZ, A.; COLL I JULIÀ, N. (1994): *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona, Fundació Noguera.

GARÍ, B.; SALICRÚ, R. (1996): “Las ciudades del triángulo: Granada, Málaga, Almería”, a *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, dir. D. Abulafia, B. Garí; Barcelona, Ed. Omega, pp. 171-211.

GAUTIER DALCHÉ, P. (1995): *Carte marine et portulan au XII^e siècle. Le “Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei” (Pise, circa 1200)*, Roma, École Française de Rome.

GIL GUASCH, M. (1956): “Fernando el Católico y los consulados catalanes en África”, a *Fernando el Católico. Pensamiento político, política internacional y religiosa, V Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Saragossa, Institución Fernando el Católico, pp. 103-122.

GINARD, A.; PICORNELL, C.; SEGUÍ, J.M. (1995): “Cartes i atlas conservats a Mallorca”, A: *Cartografia mallorquina*. Barcelona: Diputació de Barcelona, cf, pp. 113-149.

GIRONA, D. (1909): “Mullerament del infant En Pere de Catalunya ab Madona Constança de Sicília”, a *Congrés d'Història de la Corona d'Aragó dedicat al Rey en Jaume I i a la seva època*, Barcelona, pp. 232-299.

GIUNTA, F. (1959): *Aragonesi e Catalani nel Mediterraneo*, Palermo, 1959. Trad., *Aragoneses y catalanes en el Mediterraneo*, Barcelona, Ariel, 1989.

GONZÁLEZ LLUBERA, I. (1918): *Viajes de Benjamín de Tudela (1160- 1173)*, Madrid.

GORT, E. (1989): “Tarragona i el Tarragonès a l'edat mitjana”. A: Olivé, Enric. *Història del Camp de Tarragona. El Tarragonès*. Diputació de Tarragona, Tarragona, pp. 34-62.

GORT, E. (1998): *La cambreteria de la Seu de Tarragona, segles XII i XIII*, Associació d'Estudis Reusencs, Reus: 1990. - *Reus al segle XII*. Institut Municipal d'Acció Cultural, Reus.

GUAL, M. (1968): *Vocabulario del Comercio medieval. Colección de arance-*

- les aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, Tarragona, Diputación Provincial.
- GUIDI SÁNCHEZ, J.J.; MAR, R. (2009): *Formación y usos del espacio urbano tardoantiguo en Tarraco*, “Espacios Urbanos en el Occidente Mediterráneo, siglos VI-VIII d.C.”, Toledo, pp. 91-100.
- GUIDI SÁNCHEZ, J.J.; VILLUENDAS VÁZQUEZ, A. (2012): *Història, formació i usos de l'espai urbà medieval a Tarragona, segles XII-XIII*, Tarragona.
- GUIDI SÁNCHEZ, J.J. (2013): “Barcelona i la xarxa marítima de la Catalunya Nova en l'Edat Mitjana. Una aproximació als ports, el comerç i la defensa del litoral mediterrani entre els segles XI-XIV”, *XIII Congrés d'Història de Barcelona en Memòria d'Antoni Capmany*, Ajuntament de Barcelona, Arxiu Històric de Barcelona i Museu Marítim de Barcelona (en premsa).
- GUIDI SÁNCHEZ, J.J. (2014): “The harbours of the south Catalonia (Spain) in the Middle Ages (centuries X-XIV A.D.). From Al-Andalus to the consolidation of the system of the Kingdom of Catalonia-Aragon and the expansion for the West of the Mediterranean”, IV Congreso de la red de historia marítima del Mediterráneo (MMHN), Barcelona (en premsa).
- GUILLERÉ, CH.; PINTO, A. (2005): “Le port de Sant Feliu de Guíxols et l'expansion catalane (1340-fin du XVe siècle)”, a *La Mediterrània de la Corona d'Aragó. Segles XIII-XVI. VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrellas 1304-2004*. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (València, 2004). Actes, II, a cura de R. Narbona Vizcaíno, València, Universitat de València i Fundació Jaume II el Just, pp. 1233-1248.
- GUIRAL HADZHOSSIF, J. (1989): *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, València, Ed. Alfons el Magnànim.
- HERNÁNDEZ SANAHUJA, B. (1865): *Informe en el que se intenta demostrar que el pueblo del Hospitalet se encuentra sobre las ruinas de Oleastrum, ciudad mencionada en el Itinerario Antonino. Sus argumentos son: el nombre del río Ollastre, los restos de una construcción romana [quizá las termas de una villa] en el cementerio del pueblo, una posible calzada, un puente romano y los restos de un “muelle” [en opus caementicium]. La importancia de los restos le hacen suponer que quizá se trate de la ciudad de Labedontia, citada en la Ora Maritima de Avieno. También reproduce, dentro del texto, la inscripción medieval que data la fundación del hospital para pobres que ha dado nombre al pueblo.*
- HERNÁNDEZ I SANAHUJA, B. (1982): *Historia de Tarragona desde los más remotos tiempos hasta la época de la Restauración Cristiana. Editada, anotada y continuada por D. Emilio Morera Llauredó*, Establecimiento Tipográfico de A. Alegret, Tarragona.
- HESNARD, A. (1997): “Entrepôts et navires à dolia: l'invention du transport en vrac”. *Techniques et économie antiques et médiévales: le temps de l'innovation: colloque international (CNRS)*, 21-23 mai 1996. Ais de Provença, pp. 130-131.
- HIESTAND, R. (1984): Reconquista, Kreuzzug und heiliger Grab. Die Eroberung von Tortosa 1148 im Lichte eines neuen Zeugnisses, *Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens*, 31, pp. 136-157.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1972): *Coses vedades, en 1404*, València, Anúbar.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1986): “El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media”, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4-5, pp. 151-166.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1987): “Mercaderes alemanes en la Valencia del siglo XV: la “Gran Compañía” de Ravensburg”, *Anuario de Estudios Medievales*, 17, pp. 455-468.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1987a): “Las relaciones entre Valencia y Granada durante el siglo XV: balance de una investigación”, a *Estudios sobre Málaga y el Reino de Granada en el V Centenario de la Conquista*, Málaga, Diputación Provincial, pp. 83-111.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1989): “Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la baja edad media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante”, *Città portuali del Mediterraneo: Storia e Archeologia*. Atti del Convegno internazionale (Genova 1985), Gènova, Sagep ed., pp. 151-165.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1989a): “El consell valenciano y el reino de Mallorca durante el siglo XIV”, a *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània* (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, I, pp. 85-97.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1989b): “El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche”, *Mayurqa*, 22. *Homenatge a Alvaro Santamaría*, I, pp. 311-324.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1991): “La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la Baja Edad Media”, a VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)* (Palma, 1989), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, pp. 55-69.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1994): “Alicante, polo de crecimiento en el tránsito de los siglos XV al XVI”, a 7490 *En el umbral de la modernidad*, València, Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura, pp. 71-108.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1995): “Comercio, Pesca y sal en el CapCerver (Orihuela) en la Baja Edad Media”, *Investigaciones Geográficas*, 14, pp. 191-201.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1996): “Ciudades portuarias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental” a *Tecnología y Sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa Medieval*. XXII Semana de Estudios Medievales, (Estella, 1995), Pamplona, Gobierno de Navarra-Dep. de Educación, pp. 263-287.

HINOJOSA MONTALVO, J. (1997): "El reino de Valencia, frontera marítima entre Aragón y Granada", a *La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (siglos XIII-XVI)*. Actas del Congreso, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, pp. 409-433.

HINOJOSA MONTALVO, J. (1999): "Aspectos del comercio exterior valenciano en el siglo XIV (1351-1378)", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 12, pp. 206-236.

HINOJOSA MONTALVO, J. (2001): "Las actividades mercantiles de los judíos saguntinos de Valencia a Granada y Berbería", *Arse. Boletín anual del centro arqueológico saguntino*, 35, pp. 101-132.

HOCQUET, J.C. (1978): "Ibiza, carrefour du commerce maritime et témoin d'une conjoncture méditerranéenne (1250-1650 env.)", a *Studi in memoria di Federigo Melis*, I, Nàpols, 1978, 493-526. Trad. a: Hocquet, J.C., *Comercio marítimo en el Mediterráneo medieval y moderno*, Granada, Grupo investigación, Toponimia, Historia y Arqueología del reino de Granada, 2002.

HOCQUET, J.C. (2002): *Comercio marítimo en el Mediterráneo medieval y moderno*, Granada, Grupo investigación, Toponimia, Historia y Arqueología del reino de Granada.

HURTADO, V.; MESTRE, J. (1995): *Atles d'Història de Catalunya*, Barcelona, Edicions 62.

HURTADO, V. (2005): "Llibre de deutes, trameses i rebudes de Jaume de Mitjavila i companyia, 1345-1370", *Edició, estudi comptable i econòmic*, CSIC. Institució Milà i Fontanals. Departament d'Estudis Medievals.

HOUBEN, H. (1999): *Ruggero II di Sicilia. Unsovrano tra Oriente e Occidente*, Centro Europeo di Studi Normanni, Bari, Edizioni Laterza.

IBN 'IDARI (Traducción F. Maíllo Salgado) (1993): *La caída del califato de Córdoba y los reyes de taifas*, Salamanca, Estudios Árabes e Islámicos.

IBN AL-KARDABUS, (1986): *Historia de al-Ándalus (Kitab al-lktifa)*, ed. de F. Maíllo, Madrid, Akal.

IDRISI, (1988): *Geografía de España*, traducción española por Eduardo Saavedra y Antonio Blázquez, Saragossa.

IGUAL LUIS, D.; NAVARRO ESPINACH, G. (1995): "Relazioni economiche tra Valenza e l'Italia nel Basso Medioevo", *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 20, pp. 61-97.

IGUAL LUIS, D. (2001): "Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media", XXVII semana de estudios medievales (Estella, julio 2000). *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Pamplona, Gobierno de Navarra, pp. 113-158.

IGUAL LUIS, D. (2004): "Navegación y comercio entre Valencia y el norte de África durante el siglo XV", a C. Trillo San José, Carmen (dir.). *Re-*

laciones entre el Mediterráneo cristiano y el norte de África en época medieval y moderna, Granada, Universidad, pp. 227-286.

IGUAL LUIS, D. (1998): *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo Occidental*, Bancaixa, Fundació Caixa Castelló. *I LIBRI IURIUM DELLA REPUBBLICA DI GENOVA*, 1996-2000: 1/2 i 1/6, a cura de D. Puncuh, Ministero per i Beni e le attività culturali, Roma.

IMPERIALE DI SANT'ANGELO, C. (1936-1942): *Códice diplomático della Repubblica di Genova*, a "Fonti per la Storia d'Italia", Roma.

ITGE (1996): *Estudio geológico del delta del Ebro. Proyecto para la evaluación de la tasa de subsidencia actual*. Informe técnico del Instituto Tecnológico y Geominero de España.

IZQUIERDO, P. (1985): "Les Sorres, un punt d'anchoratge púnic i romà al delta occidental del Llobregat. Observació preliminar (I)". *La Sentiu*, 8. Museu de Gavà, pp. 11-22.

IZQUIERDO, P. (1996): "Los condicionantes de la navegación en la antigüedad: una aproximación al caso de la Provincia Hispania Citerior mediterránea". *I Coloquio de Historia de las Técnicas: construcción naval y navegación*, 1995. Santander, pp. 299-306.

IZQUIERDO, P. (1997): "Barcino i el seu litoral: una aproximació a les comunicacions marítimes d'època antiga a la Laietània", a: Roca, J. (ed.). *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona: Proa, Ajuntament de Barcelona. BCN Biblioteca Històrica, 1, pp. 13-21.

IZQUIERDO, P. (2008): "Tarragona dins la xarxa portuària romana. Una aproximació", *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*, Citerior 4, pp. 55-77.

IZQUIERDO, P. (2009): "Els ports del litoral tarraconense i el seu paper en el comerç del vi", *El vi tarraconense i laietà: abir i avui*, Actes del Simpòsium (coord. Marta Prevosti i Monclús, Antoni Martín i Oliveras), pp. 179-191.

JAUME, I. (1971): *Llibre dels Feits del rei en Jaume*, ed. F. Soldevila a *Les quatre grans cròniques*, Barcelona, Ed. Selecta.

JAUME, I. (1991): *Llibre dels Feits del rei en Jaume*, ed. de J. Bruguera Talleda, 2 vol., Barcelona, Barcino, (Els Nostres clàssics, B), pp. 10-11.

JIMÉNEZ, J.A.; SÁNCHEZ-ARCILLA, A. (1993): *Medium-term coastal response at the Ebro delta, Spain*. Marine Geology vol. 114, pp. 105-108.

JIMÉNEZ, J.A. (1996): *Evolución costera en el delta del Ebro. Un proceso a diferentes escalas de tiempo y espacio*. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

JEHEL, G. (1989): "La place de Majorque dans la stratégie politique et économique de Gènes aux XIIème et XIIIe siècles", a *XIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediter-*

- rània (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, Comunicacions I, pp. 99-110
- JORDÀ, A. (1983): "El port de Salou en el segle XVIII", a *L'Avenç*, núm. 39, Barcelona, 1981, pp. 54-56.
- JORDÀ FERNÁNDEZ, A.; PUJALS VALLVÉ, J. (1983): *Les lluites pel port de Salou, Tarragona. I.E.T. Ramon Berenguer IV*, p. 158.
- JORDI GILABERT TOMÀS (2008): "Port Fangós i l'expansió Mediterrània de la Corona d'Aragó", *Recerca*, 12, pp. 243-280.
- LAGOS TRINDADE, M.J. (1980): "Marchands étrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Age", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, pp. 346-348.
- LAIE, B. (1965): *La vie économique et sociale a Collioure (1360-1490)*, tesi doctoral mecanografiada.
- LARONCIERE, M. DE; MOLLAT, M. (1984): *Les portulans. Cartes marines du XII/e au XVI/e siècle*. Fribourg: Office du Livre.
- LEVI-PROVENÇAL, E. (1938): *La Péninsule Ibérique au moyen âge d'après le Kitab Ar-Rawd Al-Mitar fi Abar Al-Aktar / d'Ibn Abd Al-Munin al-Himyari*, Leiden.
- LEVI-PROVENÇAL, E. (1938-1953): La "Description de l'Espagne" d'Ahmad al-Raz, *Al-Andalus* 18.1, pp. 51-108.
- LIBER MAIOLICHINUS DE GESTIS PISANORUM ILLUSTRIBUS* (1904): ed. de C. Calisse, Roma.
- LIBER MAIOLICHINUS DE GESTIS PISANORUM ILLUSTRIBUS* (1991): Traducció de M. Mulet i Mas, Societat Arqueològica Lul·liana, Palma de Mallorca.
- LÓPEZ, R.S. (1951): "Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century", *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, XXIX (1951), pp. 1.163-1.179.
- LÓPEZ ELUM, P. (1995): *La conquista y repoblación valenciana durante el reinado de Jaime I*, València.
- LÓPEZ ELUM, P. (1973a): *Coses vedades en Castellón desde 1412 a 1418 y 1422*, València, Anubar ed.
- LÓPEZ ELUM, P. (1975): "El comercio de exportación e importación de los mercaderes venecianos con el reino de Valencia durante el año 1440", *Cuadernos de Historia. Anexos de la revista Hispania*, 5, pp. 117-165.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1977): *Geografía de les terres valencianes*, València, Departament de Geografia de la Universitat de València i Eliseu Climent ed.
- LÓPEZ PÉREZ, M.D. (1995): *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, CSIC. Institución Milà i Fontanals, Barcelona.
- LÓPEZ PÉREZ, M.D. (2004): "Mallorca y el Magreb en la Baja Edad Media, Málaga", a C. Trillo San José, (dir.), *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el norte de África en época medieval y moderna*, Granada, Universidad-La Nao, pp. 87-225.

- LUTTRELL, A. (1962): "Aragoneses y catalanes en Rodas: 1350-1430", *VII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Barcelona, II, pp. 383-390.
- LUTTRELL, A. (1991): "Notes on Cyprus and Aragón: 1306-1386", *Epeteris tou kentrou Epistemonikon Ereunon (EKEE)*, 18, (Nicòsia), pp. 129-137.
- MACAIRE, P. (1984): "Mallorca y el comercio con el Mediterráneo oriental", *Estudis Baleàrics*, IV-15, pp. 43-67.
- MACAIRE, R. (1986): *Majorque et le commerce International (1400- 1450 environ)*, Lille.
- MACCRANK, L.J. (1977): "Restauración canónica e intento de reconquista de la sede Tarraconense, 1076-1108". *Cuadernos de historia de España*, 61-62, pp. 145-245.
- MACCRANK, L.J. (1978): "The foundation of the confraternity of Tarragona by archbishop Oleguer Bonestruga", 1126-1129, *Viator*, 9, pp. 157-177.
- MACCRANK, L.J. (1981): "Norman Crusaders in the Catalan Reconquest, 1129-1155". *Journal of Medieval History*, 11, 7, pp. 167-188.
- MACCRANK, L.J. (1996): "The foundation of the confraternity of Tarragona by Archbishop Oleguer Bonestruga 1126-1129", *Medieval Frontier History in New Catalonia*. Variorum, pp. 157-177.
- MACIAS, J.M. (ed.). (2007): *Les termes públiques de l'àrea portuària de Tàrraco. Carrer de Sant Miquel de Tarragona*. Tarragona.
- MACIAS, J.M.; REMOLÀ, J.A. (2005): "L'àrea portuària de Tarragona". *VI Reunió d'Arqueologia Cristiana Hispànica* (València, 2003). Barcelona, pp. 175-187.
- MACIAS, J.M.; TUSET, F. (1996): "Excavacions arqueològiques a la vil·la romana de Cal·lípolis (Vila-seca, Tarragonès). Anys 1991-1993". *Tribuna d'Arqueologia* 1994-1995, pp. 113-122.
- MADOZ, P. (1845-50): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid.
- MADURELL Y MARIMON, J.M. (1965-1966): "Contabilidad de una compañía mercantil trescentista barcelonesa (1334-1342)", *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXXV, 421-525. XXXVI, pp. 457- 546.
- MADURELL Y MARIMON, J.M.; GARCÍA SANZ, A. (1973): *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Colegio Notarial de Barcelona y CSIC. Departamento de Estudios Medievales, Barcelona.
- MAINONI, R. (1994): "Mercanti italiani a Barcellona e a Valenza nel tardo Medioevo", a *Sistema di rapporti ed élites economiche in Europa (secoli XII-XVII)*, a cura de M. Del Treppo, Nàpols, Gisem-Liguori ed., pp. 199-209.
- MAINONI, P. (1982): *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso Medioevo*, Bolonia, Cappelli ed.

- MALTEZOU, CH.A. (2003): “Attività catalana in Creta veneziana (XIV sec.)”, a M.T. Ferrer i Mallol, coord., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l'Institut d'Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 novembre 2000), Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, pp. 113-127.
- MALLORQUÍ, E. (2003): “El port de Lloret i els seus habitants (segles XIII i XIV)”, a *Quaderns de la Selva*, 15, pp. 49-65.
- MANCONI, F. (2000): “La pesca e il commercio del corallo nei paesi della Corona d'Aragona al tempo di Alfonso il Magnanimo”, *XVI Congresso di Storia della Corona d'Aragona* (Napoli, 1997), Nàpols, Papparoad., II, pp. 1.133-1.145.
- MANUAL DE NOVELLS ARDITS, VULGARMENT APELLAT DIETARI DEL ANTICH CONSELL BARCELONÍ (1892), ed. per F. Schwartz y Luna, F. Carreras y Candi, I, Barcelona.
- MANGAS, J.; PLÁCIDO, D. (eds.), (1994): *Avieno, Colección Testimonia Hispaniae Antiqua*, Madrid.
- MANZANO MORENO, E. (1991): *La frontera de Al-Ándalus en época de los Omeyas*, CSIC, Madrid.
- MAR, R. (2002): “Ostia, una ciudad modelada por el comercio. La construcción del foro”, *Melanges de l'Ecole Française de Rome*, pp. 114-1/111-180.
- MAR, R.; ROCA, M.; RUIZ DE ARBULO, J. (1993): El teatro de Tarragona. Un problema pendiente, en: RAMALLO, S. (ed.), *Teatros romanos de Hispania*, Murcia 1993, pp. 11-23.
- MAR, R.; MIR, H.; PIÑOL, LL. (1996): “La formación de la topografía urbana de la Tarragona medieval: nuevas aportaciones”, *Atti dell'Incontro di Studi Attività economiche e sviluppo urbano nei secoli XIV e XV*, (Barcelona, 19-21 Octubre 1995), Archivo Storico dei Sannio, I, nos. 1-2, Nápoles, pp. 165-203.
- MAR, R.; GUIDI SÁNCHEZ, J.J. (2009): “Formación y usos del espacio urbano tardoantiguo en Tarraco”, *I Congreso Internacional de Espacios Urbanos, siglos VI-VIII d.C.*, Toledo, pp. 91-100.
- MARISTANY, C. (1986): *Senyoria i població al Camp de Tarragona: la vila de Cambrils (segles XII-XVII)*, Cambrils, Edicions de l'Ajuntament de Cambrils.
- MARTI, I. (2004): *Cambrils*. Col·lecció La Creu del Terme. Cambrils.
- MARTÍN, A.; RIGO, A.; SINTAS, E. (1993): Les Tres Cales, L'Ametlla de Mar, *Anuari d'intervencions arqueològiques a Catalunya. Època romana. Antiguitat tardana. Campanyes 1982-1989*, Col·lecció Anuaris d'Intervencions Arqueològiques a Catalunya 1, p. 69.
- MARTÍNEZ, J. (1994): “Aproximació a la Tortosa islàmica: l'evidència arqueològica”, *Butlletí Arqueològic* 15, pp. 331-337.

- MARTÍNEZ MORELLA, V. (1959): *El puerto internacional de Alicante en la Edad Media*, Alicante.
- MASIÀ DE ROS, A. (1951): *La Corona de Aragón y los estados del norte de África. Política de Jaime II y Alfonso IV en Egipto, Ifriquia y Tremecén*, Barcelona, Instituto Español de Estudios Mediterráneos.
- MASSIP, J. (1981): Aproximació a la història del delta de l'Ebre, *Seminari Internacional sobre els deltes de la Mediterrània*, Barcelona, pp. 27-41.
- MASSIP, J. (1984): *La gestació de les Costums de Tortosa*, Tortosa, p. 29.
- MASSIP, J. (1984): *Aproximació a la història del delta de l'Ebre*. Dins de *Seminari internacional dels deltes de la mediterrània*. UNESCO, Tortosa.
- MALDONADO, A. (1972). *El delta del Ebro. Estudio sedimentológico y estratigráfico*. Tesis Doctoral, Universitat de Barcelona, Barcelona.
- MASSIP, J. (1988): *Aproximació a la història del delta de l'Ebre*. Ed. Ràpita, setembre 1988.
- MASSIP, J. (1991): “Els costums de Tortosa” a: *Documents jurídics de la història de Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Justícia, pp. 135-148.
- MASSO, J.; MENCHON, J. (eds.) (1991): *L'Hospitalet i Oleastrum, Quaderns d'història local 1*, Hospitalet de l'Infant.
- MAUBERT, CL.G. (1980): Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357, *Anuario de Estudios Medievales*, 10, pp. 659-688.
- MAUBERT, CL.G.; VERNET, R. (1974): Sur les problèmes du ravitaillement dans les pays catalans. Le mouvement des céréales entre la Catalogne et le royaume de Valence pendant l'hiver 1357-58, *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, XII, pp. 9-24.
- MELE, M.G. (1999): *Oristano giudicale. Topografia e insediamento*, CNR. Istituto sui rapporti italo-iberici, Cagliari.
- MELIS, F. (1978): L'area catalano-aragonesa nel sistema económico del Mediterraneo occidentale, a *La Corona d'Aragona e il Mediterraneo: aspetti e problemi comuni da Alfonso il Magnanimo a Ferdinando il Cattolico (1416-1516)*. IX Congresso di Storia della Corona d'Aragona (Napoli 11-15 aprile 1973), Nàpols, I, pp. 191-209.
- MELIS, F. (1984): “Elenco descrittivo dei porti dell'Europa in un manoscritto fiorentino della fine del Trecento”, a F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura de L. Frangioni, Florencia, Le Monnier, 69-76: treball publicat abans a *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles*. Actes du Cinquième Colloque International d'Histoire Maritime, Bibliothèque Générale de l'Ecole Pratique des Hautes Études. VIe Section, París, SEVPEN, 1966.
- MELIS, F. (1984): “Nota sui movimento del porto di Beirut secondo la documentazione fiorentina intorno al 1400”, a F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura de L. Frangioni, Florencia, Le Monnier,

- 77-79; publicat abans, en francès, a M. Mollat (ed.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*. Actes du VIIIe colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 5-10 septembre 1966), Paris, SEVPEN, pp. 371- 374.
- MELONI, G. (1971-1982): *Genova e Aragona all'epoca di Pietro il Cerimonioso*, 3 vol. Padova.
- MENCHON, J. (2008): "Ab exercitu navali navigantius sarracenorum: la defensa de la costa a l'edat mitjana i en època moderna". *Citerior 4. Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*. Tarragona, pp. 187-209.
- MENÉNDEZ PIDAL, R. (1929): *La España del Cid*, Madrid, Ed. Plutarco.
- MILLAN, LL. (1982): Primer Projecte conegut d'un moll al port dels Alfacs. Ed. Revista Ràpita. Sant Carles, juny 1982.
- MILLAN, LL. (1986): La pesca de Sant Carles de la Ràpita en xifres. Confraria de Pescadors Verge del Carme.
- MIQUEL, M. (1977): "Ipsa Marcha Extrema. Les terres del Gaià als segles X-XI". *La Resclosa, I*, pp. 27-35.
- MIRA JÓDAR, A.J. (2005): "Circuitos marítimos de intercambio y comandas mercantiles en Valencia durante la primera mitad del siglo XIV", a *La Mediterrània de la Corona d'Aragó. Segles XIII-XVI. VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrellas 1304-2004*. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (València, 2004). Actes, II, a cura de R. Narbona Vizcaíno, València, Universitat de València i Fundació Jaume II el Just, pp. 1.369-1.393.
- MIRAVALL, R. (1988): *Tortosa any zero*. Ed. Dertosa. Tortosa.
- MIRAVALL, R. (1999): *Madina Turtuxa*. Ed. Dertosa. Tortosa.
- MIRAVALL, R. (2004): *Tortosa, la ciutat pas a pas*, Tortosa, Ed. L'Estel.
- MÍRIAM VILLARES; TERESA NAVAS; ROSA JUNYENT (1997): "Apuntes históricos de los puertos del Delta del Ebro", *Revista de Obras Públicas/ Septiembre*, N° 3.368, pp. 113-124.
- MORELL, J. (1984): *La població i l'economia de Vila-seca i el port de Salou en el segle XVIII*, tesi de llicenciatura, Tarragona.
- MORERA, E. (1910): *El puerto de Tarragona*. Ateneu Tarraconense de la Classe Obrera, Tarragona.
- MORERA I LLAUDADÓ, E. (1954-1982): *Tarragona Cristiana*, II. Diputació de Tarragona, Tarragona, (reed.).
- MOTT, L.V. (2003): *Sea Power in the Medieval Mediterranean. The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainesville, University Press of Florida.
- MUÑOZ POMER, M.R. (1990): "Las relaciones comerciales Valencia-Reino de Mallorca a través del Dret de la mercaderia (1411-1412)", a *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i*

- la Mediterrània* (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, III, pp. 205-210.
- MUÑOZ POMER, M.R. (1990-1996): "El comercio valenciano-balear 1411-1412 (Generalitat) de les mercaderies", *Mayurqa*, 23, pp. 43- 65.
- MUNTANER, R. (1971): *Crònica*, ed. F. Soldevila a *Les quatre grans cròniques*, Barcelona, Ed. Selecta.
- MUTGÉ VIVES, J. (1965): "El Consell de Barcelona en la guerra catalano-ge-novesa durante el reinado de Alfonso el Benigno", *Anuario de Estudios Medievales*, 2 (1965), pp. 229-256.
- NAYA, A. (1987): *Meteorología. Manual práctico*. Madrid.
- NEGUERUELA, I. (1985): "Dos importantes planos de Tarragona en el Archivo de Simancas". *Quaderns d'història tarraconense*, V, pp. 59-75.
- NICOLAU D'OLWER, LL. (1974): *L'expansió de Catalunya en la Mediterrània oriental*, Barcelona.
- NIETO, F.X.; NOLLA, J.M. (1985): "El yacimiento arqueológico submarino de Riells-la Clota y su relación con Ampurias". *Cypsela*, 5, pp. 143-162.
- NIETO, F.X.; RAURICH, X.; BARBERÀ, J. (2003): "Els treballs arqueològics subaquàtics al port romà d'Empúries (l'Escala, Alt Empordà)". *Tribuna d'Arqueologia 1999-2000*. Barcelona, pp. 165-178.
- NIETO, X.; RAURICH, X. (coord.) (1998): *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a cala Culip. 2. Culip VI. Museu d'Arqueologia de Catalunya - Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya*, Girona, (Sèrie monogràfica, 2).
- OTTEN-FROUX, C. (2003): "Chypre, un des centres du commerce catalan en Orient", a M.T. Ferrer i Mallol, coord., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l'Institut d'Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 novembre 2000), Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, pp. 129-153.
- PAT (2007): MACÍAS, J.M., FIZ, I. et al (Dirs): *Planimetria Arqueològica de Tàrraco*. Serie Documenta 5; Atles d'Arqueologia Urbana 2 / Treballs d'Arqueologia Urbana 1. Tarragona: Institut Català d'Arqueologia Clàssica.
- PEREZ, W. (2007): *Troballes arqueològiques submarines al litoral tarraconí. Dotze anys d'arqueologia subaquàtica (1968-1980)*, Tarragona.
- PETRUCCI, S. (1989): "Tra Pisa e Maiorica: avvenimenti politici e rapporti commerciali nella prima metà del XIV secolo", a *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània* (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, I, pp. 137-146.
- PIFARRÉ TORRES, D. (1990): "Noves dades sobre la navegació catalana cap a Flandes a la fi del segle XIV", a *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània* (Mallorca,

- 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, Comunicacions III, pp. 227-235.
- PIFARRÉ TORRES, D. (2002): *El comerç Internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges), a finals del segle XIV*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- PISTARINO, G. (1995): "Presenze catalane negli stabilimenti genovesi del Levante all'epoca del re Giacomo di Sicilia e d'Aragona", *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 20, pp. 25-38.
- PLANA I BORRÀS, J. (1992): "The accounts of Joan Benet's trading venture from Barcelona to Famagusta: 1343", *Epeteris*, XIX, (Nikosia), pp. 105-168.
- PLANA I BORRÀS, J. (2001): "Embalatge de mercaderies a la Mediterrània a mitjan segle XIV", *Anuario de Estudios Medievales*, 31-2, pp. 945-958.
- PUJOL I HAMELINK, M. (1997): *La vila de Roses (segles XIV-XVI). Aproximació a l'urbanisme, la societat i l'economia a partir dels capbreus del monestir de Santa Maria de Roses (1304-1565)*, Roses, Brau ed.
- RABASSA I VAQUER, C. (2005): "Funcions econòmiques del port de Peníscola durant la Baixa Edat Mitjana", *La Mediterrània de la Corona d'Aragó. Segles XIII-XVI. VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrellas 1304-2004*. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (València, 2004). Actes, II, a cura de R. Narbona Vizcaíno, València, Universitat de València i Fundació Jaume II el Just, pp. 1269-1290.
- RAHOLA I ESCOFET, G.; RAHOLA I SASTRE, J. (1976): *La marina mercant de Cadaqués*, Girona, Ed. Dalmau Carles.
- RECUERO ASTRAY, M. (1979): *Alfonso VII, emperador. El imperio hispánico en el siglo XII*, León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro-Caja de Ahorros y Monte de Piedad, Archivo Histórico Diocesano, León.
- REDONDO GARCÍA, E. (2002): *El fogatjament general de Catalunya de 1378*, Barcelona, CSIC. Institució Milà i Fontanals. Departament d'Estudis Medievals.
- REILLY, B.F. (1992): *The contest of christian and muslim Spain (1031-1157)*, Cambridge MA-Oxford, Blackwell.
- REILLY, B.F. (1998): *The kingdom of Leon-Castilla under King Alfonso VII, 1126-1157*, Philadelphie, Un. of Pennsylvania Press.
- REMOLÀ, J.A. (2003): Tarraco al Renaixement, en: SADA, P. y REMOLÀ, J.A. (coords.) 2003: *El Renaixement de Tarraco. Lluís Pons d'Icart i Anton Van der Wyngaerde*, Catálogo de la Exposición (Tarragona 2003), Tarragona: Museu Nacional Arqueològic de Tarragona, pp. 59-90.
- REMOLÀ, J.A. (2004): Tarraco quanta fuit ipsa ruina docet, RUIZ DE ARBULO, J. (Ed.), *Simulacra Romae. Roma y las capitales provinciales del Occidente Europeo* (Tarragona 2003), Tarragona, pp. 49-72.

- REPARAZ, G. DE (1928): "La cartografia catalana medieval. Els Cresques", A: *Revista de Catalunya*, núm. 5, pp. 398-412.
- REPARAZ, G. DE (1947): "L'activité maritime et commerciale du Royaume d'Aragon au Xme siècle et son influence sur le developpment de l'école cartographique de Majorque". A: *Bulletin Hispanique*, núm. 49, [Bordeaux], pp. 422-451.
- REYNAL, R. (1995): *Visigots i musulmans*, Barcelona, Edició Barcanova.
- REYNAL, R. (1987): *Abú-Bequer, el tortosí. La Catalunya sarraïna*, Barcelona, Graó.
- RIBAS, X. (1996): "A propòsit de La Cava", *Informatiu del Montsià*, núm. 39, Amposta, pp. 5-6.
- RIBAS, X. (1999): "Conflictes per la terra al delta de l'Ebre: La Punta Grossa", *Recerca* núm. 3, Tortosa, pp. 145-159.
- RIERA MELIS, ANTONI. *La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)*, Barcelona.
- RIERA I MEUS, A. (1979-1980): "La "Llicència per a barques" de 1284, una font important per a l'estudi del comerç exterior mallorquí del darrer quart del segle XIII", *Fontes Rerum Balearium*, III, pp. 121-140.
- RIERA I MEUS, A. (1996): "Perpiñán, 1025-1285. Crecimiento económico, versoficación social y expansión urbana", a *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, Ed. Omega, pp. 1-61.
- RIERA I MEUS, A. (1986): *La Corona de Aragón y el reino de Mallorca a principios del siglo XIV. Las repercusiones de la autonomía balear en el comercio exterior catalán*, CSIC. Instituto de Etnología, Geografía e Historia, Madrid-Barcelona (Anejos del Anuario de Estudios Medievales, 14).
- RIERA, S.; PALET, J.M. (1993): "Evolució del sector de Montjuïc-El Port entre l'època romana i alt-medieval (s. II-X): una contribució a l'estudi diacrònic del paisatge", dins *La ciutat i el seu territori, dos mil anys d'història. Balanç historiogràfic d'una dècada*. III Congrés d'història de Barcelona. Barcelona, Ajuntament de Barcelona-IMH.
- RIERA I VIADER, S. (2005): "La construcció del port de Barcelona durant el regne de Ferran II el Catòlic", a *La Mediterrània de la Corona d'Aragó. Segles XIII-XVI. VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrellas 1304-2004*. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (València, 2004). Actes, II, a cura de R. Narbona Vizcaíno, València, Universitat de València i Fundació Jaume II el Just, pp. 1.417-1.425.
- RIU, M. (1964): "Aportación a la organización gremial de la industria textil catalana en el siglo XIV", *VII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, II, Barcelona, pp. 574-559.

- RODÀ DE LLANZA, I. (Ed.), (2001): *Tarraco. Porta de Roma*. Barcelona: Fund. la Caixa.
- ROMESTAN, G. (1972): "A propos du commerce des draps dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: Les marchands languedociens dans le royaume de Valence pendant la première moitié du XIVE siècle", *Bulletin Philologique et Historique. Comité des Travaux Historiques et Scientifiques (Actes 94e Congrès National des Sociétés Savantes)*, París, 1972, pp. 115-192.
- ROMESTAN, G. (1973): "Les relations commerciales entre Montpellier et Valence dans la première moitié du XIVE siècle", *VIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó*, III, València, pp. 243-254.
- ROSELLÓ I VERGER, V. (2000): "Les cartes portolanes mallorquines", a *La cartografia catalana. Cicle de conferències sobre història de la cartografia*. 10è curs, 22, 23, 24, 25 i 26 de febrer de 1999. Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2000.
- ROUGÉ, J. (1966): Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain. *Ports. Routes. Trafic*. París.
- ROUGÉ, J. (1975): *La marine dans l'Antiquité*. Vendôme.
- RUBIO VELA, A. (1979): "Peñíscola medieval exportadora de trigo", *Peñíscola*, 42, pp. 32-34.
- RUIZ DE ARBULO, J. (1990): "Rutas marítimas y colonizaciones en la Península Ibérica: una aproximación náutica a algunos problemas", *Itálica: Cuadernos de Trabajos de la Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma* 18, pp. 79-116.
- RUIZ DE ARBULO, J. (1998): "Rutas marítimas y tradiciones náuticas. Cuestiones en torno a las primeras navegaciones tirias al Mediterráneo Occidental", *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos, XI Jornades d'Arqueologia Fenicio-Púnica*, Eivissa, *Treballs del Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera* 41, pp. 25-48.
- RUIZ DE ARBULO, J. (2003): "Eratóstenes, Artemidoro y el puerto de Tàrraco. Razones de una polémica", *Revista d'Arqueologia de Ponent*, pp. 11-12/ 87-108.
- RUIZ DE ARBULO, J. I MAR, R. (2013): *Tarraco, Arquitectura y urbanismo de una capital provincial romana, Volumen I, De la Tarragona Ibérica a la construcción del Templo de Augusto*, Documents d'Arqueologia Clàssica, núm. 5, Tarragona.
- RUZAFÀ GARCÍA, M. (1988): "Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Granada en el siglo XV", *Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Relaciones exteriores del Reino de Granada*, Almería, Instituto de Estudios almerienses, pp. 343-381.
- RUZAFÀ GARCÍA, M. (1992): "Un puerto valenciano a mediados del cuatrocientos", *III Congrès de la Marina Alta, Dénia, Benissa-Xàbia-Pedreguer* (1990), Alacant, pp. 213-223.

- RUZAFÀ GARCÍA, M. (1992): "Los operadores económicos de la morería de Valencia", *IV Simposio Internacional de Mudejarismo. Economía. Actas* (Teruel, 1987), Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, pp. 247-259.
- SABATÉ, F. (1997): "El veguer i la vegueria de Tortosa i la Ribera d'Ebre al segle XIV", dins *Recerca*, 2, pp. 115-152.
- SALAVERT Y ROCA, V. (1956): *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón: 1297-1314*, Madrid, CSIC.
- SALAVERT Y ROCA, V. (1959): "Los motivos económicos en la conquista de Cerdeña", VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón (1957), Madrid, Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos exteriores, pp. 433-445.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (1995): *El tràfic de mercaderies a Barcelona segons els comptes de la lleuda de Mediona (febrer de 1434)*, Barcelona, CSIC. Institució Milà i Fontanals.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2000): *Mataró, carrer de Barcelona. Els privilegis reials de 1419, 1424 i 1480 i la concòrdia amb Barcelona de 1481*, Ajuntament de Mataró.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2000): "La presència comercial catalano-aragonesa al sultanat de Granada durant el regnat d'Alfons el Magnànim", *XVI Congresso di Storia della Corona d'Aragona* (Napoli, 1997), Nàpols, Papparo ed., II, pp. 1.173-1.200.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2001): "The Catalano-Aragonese Commercial Presence in the Sultanate of Granada during the Reign of Alfonso the Magnanimous", *Journal of Medieval History*, 27, pp. 289-312.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2001a): "Entre Cristiandad e Islam en el Mediterráneo ibérico, XXVII semana de estudios medievales (Estella, julio 2000)", *Itinerarios Medievales e identidad hispánica*, Pamplona, Gobierno de Navarra, pp. 83-112.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2002-2003): "Manifestacions i evolució de la rivalitat entre Gènova i la Corona d'Aragó a la Granada del segle XV, un reflex de les transformacions de la penetració mercantil", *Acta Històrica et Archaeologica Mediaevalia*, 23/24. *Homenatge al Prof. J. Ramon Julià Viñamata*, pp. 575-596.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2003): "En lo port de Cochliure o en la playa de Cagnet? A l'entorn del descarregador marítim de Perpinyà i de l'articulació terrestre del comerç marítim del Rosselló a la Baixa Edat Mitjana", a *El món urbà a la Corona d'Aragó. Del 1137 als decrets de Nova Planta*. XVII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó, Barcelona-Lleida, Universitat de Barcelona-Universitat de Lleida, I, pp. 573-594.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2005): "Una lluita per un mercat: catalans, algueresos i genovesos i el corall de Sardenya a la primeria del segle XVI", a M.T. Ferrer, J. Mutgé, M. Sánchez eds., *La Corona catalanoaragonesa i el seu*

- entorn mediterrani*, Barcelona, CSIC. Institució Milà i Fontanals, pp. 309-362.
- SALRACH, J.M. (1987): *El procés de feudalització. Segles III-XII*, vol. II de *La Història de Catalunya*, BCN, Edicions 62.
- SÁNCHEZ ADELL, J. (1982): *Castellón de la Plana en la Baja Edad Media*, Castelló.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M. & ORTÍGOST, R. (1997): *Corts, Parlaments i fiscalitat a Catalunya: els capitals del donatiu (1288-1384)*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.
- SANTAMARÍA, A. (1972): *Determinantes de la conquista de Baleares (1229-1232)*, Lección inaugural del curso 1972-1973, Universidad de Barcelona, Facultad de Filosofía y Letras. Estudio General Luliano, Palma de Mallorca.
- SANTAMARÍA, A. (1979): “La expansión político-militar de la Corona de Aragón bajo la dirección de Jaime I: Baleares”, a *Jaime I y su época*. X Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Ponencias, Saragossa, pp. 91-146.
- SANTAMARÍA, A. (1980): *La reconquista de las vías marítimas*, I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La Península Ibérica y el Mediterráneo Centro-Occidental (siglos XII-XV) (1973), “Anuario de Estudios Medievales”, 10, pp. 41-139.
- SANTAMARÍA, A. (1990): *Ejecutoria del reino de Mallorca (1230- 1343)*, Palma de Mallorca, Ajuntament.
- SANTAMARÍA, A. (1990a): “Contexto histórico del Reino de Mallorca”, *XIII Congrés d’Història de la Corona d’Aragó*, Ponències, Palma, Institut d’Estudis Baleàrics, pp. 25-61.
- SARDA I FERRAN, J. (1926): *L’obra dels patricis (Reus, Salou)*, Reus.
- SASTRE MOLL, J. (1994): “El puerto de la Ciutat de Mallorca durante el reinado de Sancho y la regencia de Felipe de Mallorca (1311-1330). Rentas reales portuarias y su reinversión”, *Miscel·lània de Textos Medievals*, 7, pp. 141-188.
- SAUCO ALVAREZ, M.T.; LOZANO GRACIA, S. (2005): “El puerto de Tortosa: lugar de convergencia de mercaderes mediterráneos según los protocolos notariales tortosinos”, *Congrés Internacional d’Història de la Corona d’Aragó - Universidad de València*, pp. 1249-1268.
- SAVALL ROM, J.LL. (1991): *El vocabulari dels pescadors de Cambrils*. Reus: Associació d’Estudis Reusencs.
- SERÓ, R.; MAYMÓ, J. (1972): *Les transformacions econòmiques del Delta de l’Ebre*. Servei d’Estudis de Banca Catalana, Barcelona.
- SEVILLANO COLOM, F.; POU MUNTANER, J. (1974): *Historia del puerto de Palma de Mallorca*, Palma, Diputació Prov. de Balears.
- SEVILLANO COLOM, F. (1968): “De Venecia a Flandes (Vía Mallorca y Portugal, siglo XIV)”, *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, XXXIII, extret, pp. 1-33.
- SEVILLANO COLOM, F. (1980): “Mallorca y Valencia: relaciones marítimo comerciales en el siglo XIV”, *Primer Congreso de Historia del País Valenciano* (14-18 d’abril de 1971), València, II, pp. 539-551.
- SEVILLANO COLOM, F. (1971): “Mercaderes y navegantes mallorquines (Siglos XIII-XIV)”, a J. Mascaró Pasarius (coord.), *Historia de Mallorca*, VIII, Palma de Mallorca, pp. 431-693.
- SIMBULA, P.F. (1994): *Corsari e pirati nel mar di Sardegna*, Cagliari, CNR. Istituto sui rapporti italo-iberici.
- SIMÓ, J.A.; GÀMEZ, D.; SALVANY, J.M.; VÁZQUEZ-SUÑÉ, E.; CARRERA, J.; BARNOLAS, A.; ALCALÀ, F.J. (2005): “Arquitectura de facies de los deltas cuaternarios del río Llobregat, Barcelona, España”. *Geogaceta*, 38, pp. 171-174.
- SOBREQUÉS I VIDAL, S. (1954): *Alfons el Franc*, a *Els descendents de Pere el Gran*, Barcelona, Ed. Teide-Vicens Vives.
- SOBREQUÉS I VIDAL, S. (1961): *Els grans comtes de Barcelona*, Barcelona, ed. Vicens Vives.
- SOLDEVILA, F. (1955): *Jaume I. Pere el Gran*, Barcelona, ed. Teide.
- SOLDEVILA, F. (1959): “Alguns aspectes de la política econòmica de Pere el Gran”, *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (1957), Madrid, pp. 192-193.
- SOLDEVILA, F. (1962): *Historia de Catalunya*, Barcelona, Ed. Alpha.
- SOLDEVILA, F. (1995): *Pere el Gran*, segona ed. a cura de M.T. Ferrer, Barcelona, Institut d’Estudis Catalans, 2 vols.
- SOLDEVILA, F. (1983): *Les quatre grans cròniques*, E. Selecta, Barcelona.
- SOLDEVILA I TEMPORAL, X. (2005): “Des de Gènova fins a València: el cabotatge empordanès i selvatà als segles XIII i XIV”, a *La Mediterrània de la Corona d’Aragó. Segles XIII-XVI. VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrellas 1304-2004*. XVIII Congrés d’Història de la Corona d’Aragó (València, 2004). Actes, II, a cura de R. Narbona Vizcaíno, València, Universitat de València i Fundació Jaume II el Just, pp. 1291-1306.
- SOLER MILLA, J.L. (2006): “Una villa medieval volcada al Mediterráneo: Morvedre en los itinerarios mercantiles locales e internacionales durante la baja Edad Media (ss. XIII-XV)”, a *De Murbitera Morvedre (Catálogo de Exposición)*, Bancaja, pp. 173-185.
- SORRIBES, J.; GRAU, J.J.; MARGARIT, L.; SALVADÓ, R.; PALLARÉS J.M.; GARCÍA RODRÍGUEZ, A. (1984): *Gran geografía comarcal de Catalunya, vol. 13: Baix Ebre i Montsià*. Ed. Enciclopedia Catalana, Barcelona.
- SPREMIC, M. (1989): “Le isole Balear e Ragusa/Dubrovnik nel Basso Medioevo”, a *XIII Congrés d’Història de la Corona d’Aragó. El regne pri-*

- vatiu de Mallorca i la Mediterrània (Mallorca, 1987), I, pp. 147-153.
- TANGHERONI, M. (1996): *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Barí, Ed. Laterza.
- TANGHERONI, M. (1981): *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d'Aragona. I. La Sardegna*, Cagliari.
- TORRES FONTES, J. (1978): "Alicante y su puerto en la época de Alfonso X el Sabio y Jaime I", *Revista del Instituto de Estudios Alicantinos*, 19, pp. 11-24.
- TARÈS, M.; BLÁZQUEZ, M. (2008): "Cambrils, la construcció d'una ciutat", a *Revista Cambrils*, Cambrils.
- TRAMONTANA, S. (1966): "La Spagna catalana nel Mediterraneo e in Sicilia", *Nuova rivista Storica*, V-VI, pp. 545-579.
- TRENCHS, J. (1980): "De Alexandrinis (el comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV)", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, pp. 237-320.
- TREPPPO, M. DEL: *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*. Università de Napoli. Seminario di storia medievale e moderna, IV.
- TUDELA VILLALONGA, LL. (2005): *Catalunya, Mallorca i Gènova (1336-1349). Economia i Política*, Mallorca, El Tall Ed.
- TUDELA VILLALONGA, LL. (2006): "L'origen de l'impost d'entrades i eixides de navilis a Ciutat de Mallorca", a P. Cateura Bennàsser, ed.. *Comprax, vendre i pagar al rei. Els impostos indirectes al Regne de Mallorca (segles XIV-XV)* (Palma de Mallorca, 10-11 d'octubre de 2005), Palma, El Tall ed., pp. 29-43.
- UDINA I ABELLÓ, A. (2001): *Els testaments dels comtes de Barcelona i dels reis de la Corona d'Aragó. De Guifré Borrell a Joan II*, Barcelona, Fundació Noguera.
- URBAN, M.B. (2000): *Cagliari aragonesa. Topografia e insediamento*, Cagliari, CNR. Istituto sui rapporti italo-iberici.
- VAQUER, O. (2001): *El comerç marítim a Mallorca 1448-1531*. El Tall, Palma.
- VELA I AULESA, C. (2003): *L'obrador d'un apotecari medieval segons el llibre de comptes de Francesc Ses Canes (Barcelona, 1378-1381)*, Barcelona, CSIC. Institució Milà i Fontanals. Departament d'Estudis Medievals
- VERLINDEN, CH. (1977): *L'esclavage dans l'Europe médiévale, II. Italie. Colonies italiennes du Levant, Levant Latin, Empire Byzantin*, Gante, pp. 449-456.
- VERNET, J. (1953): "Influencias musulmanas en el origen de la cartografía náutica", A: *Bol R. Soco Geografica*, núm. 89, pp. 35-62.
- VIDAL, J. (2005): "Assaig de panorama de les arts a la Tortosa del Renaixement", dins *Cultura i art a la Tortosa del Renaixement*, Tortosa.

- VIDAL, J. (2006): *L'assut i sèquies de Xerta-Tivenys (Tortosa). De la promoció municipal a l'episcopal*, Benicarló.
- VIDAL, J. (2006): *Les obres de la ciutat. L'activitat constructiva i urbanística de la universitat de Tortosa a la Baixa Edat Mitjana*, 2 vol. (Tesi doctoral inèdita, UB), Barcelona, I, p. 58.
- VILELLA VILA, F. (2007): *La lleuda de Tortosa en el siglo XV*, Tortosa, p. 41.
- VIRGILI, A. (2001): *Ad detrimentum Yspaniae. La conquesta de Turtusa i la formació de la societat feudal (1148-1200)*, Universitat Autònoma de Barcelona-Universitat de València, València.
- VIRGILI, A. (2001): *Ad Detrimentum Yspaniae: la conquesta de Turtusa i la formació de la societat feudal (1148-1200)*. València: Universitat Autònoma de Barcelona, Universitat de València.
- VITA SANCTI OLLEGARII, DE MESTRE RENALL, publ. per P. Flórez, *España Sagrada*, XIX, pp. 472-491.
- WILLIAMS, J.B. (1977): "The making of a crusade: the Genoese anti-Muslim attacks in Spain, 1146-1148", *Journal of Medieval History*, 23, pp. 29-53.
- WINTER, H. (1940-41): "Das Katalanische Problem in der alteren Katrographie", A: *Ibero-Amerikanisches Archiv*, núm. 14, pp. 89-126.
- WINTER, H. (1952): "Petrus Roselli". A: *Imago Mundi*, núm. 9, pp. 1-11.
- WINTER, H. (1954): "Catalan Portolans Maps and Their Place in the Total View of Cartographic Development", A: *Imago Mundi*, núm. 11, pp. 1-12.
- ZEVI, A.G.; TURCHETTI, R. (2004): *Le strutture dei porti e degli approdi antichi*. II Seminario. Roma, Ostia Antica.
- ZUCCA, R. (1998): *Insulae Baleares. Le isole Baleari sotto il dominio romano*. Roma.
- ZUCCHITELLO, M. (1991): *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1459-1703)*, Ajuntament de Tossa, Centre d'Estudis Tossencs (Quaderns d'Estudis Tossencs, 4).
- ZUCCHITELLO, M. *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Ajuntament de Tossa. Centre d'Estudis Tossencs (Quaderns d'Estudis Tossencs, 2).

