



Sant Feliu de Guíxols, port de referència de Catalunya

Autor: Història

Data de publicació: 12-07-2021

El port de Sant Feliu de Guíxols fou probablement el millor port de la costa catalana durant la Baixa Edat Mitjana. L'activitat constructiva a la vila no va aturar-se i a partir del segle XVIII les drassanes de Sant Feliu van recobrar el seu protagonisme dins l'escena marítima de Catalunya. Els mariners de Sant Feliu, Cotlliure i Barcelona gaudiren de gran prestigi i van comerciar per la Mediterrània i per l'Atlàntic. Quina relació tingué amb la descoberta i primera exploració d'Amèrica?, ens preguntem. Article d'Història Vibrant d'aquest 8 de juliol.

La prosperitat ganxona en l'àmbit marítim rau principalment en les condicions geogràfiques excel·lents de la badia de Sant Feliu com a port natural, protegida pels seus dos caps: el septentrional resguarda dels temporals de Llevant, mentre que el meridional mitiga l'acció habitual dels vents de Garbí. És per aquest motiu que, ja de temps enrere, l'activitat pesquera havia estat abundant entre els ganxons i fruit d'aquesta, és raonable concloure que, a mitjans del segle XIV, aproximadament la meitat dels seus habitants treballaven d'algun ofici directament relacionat amb el mar.

Pescadors, fusters, calafats, mestres d'aixa... La incipient indústria nàutica de Sant Feliu es palesava amb el sorgiment d'unes drassanes el 1258 i l'aportació de mariners i constructors a la flota catalana que s'expandí pel Mediterrani, a més de les dues galeres construïdes entre els segles XIII i XIV. Molts d'aquests mariners eren en origen pescadors, persones versades en la navegació i que saben fer anar caps i veles.

Juntament amb Barcelona i Cotlliure, els mariners de Sant Feliu gaudiren de gran prestigi i solien ocupar les posicions més elevades en el comandament, a més de ser dels més ben pagats de la marina catalana.

El refugi més segur

Sant Feliu de Guíxols és, a més, el port natural de Girona i port d'escala de nombroses naus que comerciaven des de

Gènova i Provença ?a més des d'altres nuclis comercials? amb els ports catalans. Val a dir que moltes d'aquestes naus, pesades i de gran calat, preferien la seguretat i l'abundant profunditat de la badia de Sant Feliu abans que la de les platges de Barcelona, exposades directament al vent, i on les barres de sorra costaneres podien fàcilment fer encallar les embarcacions i la mercaderia. També per la bona profunditat de les aigües, pràcticament totes les grans naus mercants es duïen durant l'hivern a Sant Feliu per tombar-les i "mostrar carena", operació on els calafats ?principalment? intervenien per mantenir l'estanquitat de l'obra viva dels vaixells i evitar que, amb el temps, fessin aigües.

Detall del retaule de la Mare de Déu de la Llet (1450-1500), obra del Mestre de Canapost. Museu d'Art de Girona. Fons

Bisbat de Girona. S'hi aprecia una nau mercant. Cliqueu-hi damunt per ampliar la imatge.

Principal port de construcció de vaixells mercants

La quantitat d'embarcacions mercants construïdes i operades des de Sant Feliu fou més que notable i, més enllà de la burgesia mercantil autòctona, mercaders gironins i barcelonins feien negoci i noliejaven vaixells per comerciar pel Mediterrani en el cas dels llenys i fer rutes atlàntiques (com la de Flandes, passant per Southampton i Bruges) en el cas de les naus. Arribà a existir una forta relació entre el patriarcat urbà de Barcelona i el de Sant Feliu. Gràcies als interessos mutus, el rei Alfons el Magnànim adoptà una política proteccionista envers la marina mercant catalana i subvencionà la construcció de naus grosses.

A més de les excel·lents condicions del port, el dinamisme constructiu d'embarcacions per part de Sant Feliu s'explica per la bona disponibilitat i proveïment de fusta de qualitat per a la construcció, la presència de nombrosa mà d'obra qualificada, un espai gran a la platja on construir, a més de tallers i botigues de materials al voltant. L'apogeu constructiu de Sant Feliu s'esdevé amb la construcció de la nau reial Sant Miquel Arcàngel (1446-1448)

Molts dels emprenedors de Sant Feliu van fer fortuna i ascendiren socialment arribant a exercir com a consellers i cònsols de la vila, fins i tot com a cònsols marítims del Consolat de Mar de Sant Feliu de Guíxols (1443). L'antiga Gissalis esdevingué, tot i la seva població relativament petita, un centre cosmopolita amb gent procedent de totes les viles de la Corona Catalana, a més d'altres localitats mediterrànies i atlàntiques.

Malgrat les excel·lents condicions de Sant Feliu, el seu port perdé rellevància des de la segona meitat del segle XV en favor d'altres ports com el de Mallorca ja que, a diferència d'aquest, el de Sant Feliu (ni el de Barcelona) disposaven encara d'un moll de pedra que reduís els temps d'intercanvi de mercaderies. El projecte per construir-lo, a més, s'endarrerí pràcticament fins al segle XVI a causa dels estralls de la Guerra Civil Catalana. Les noves rutes sorgides del comerç orientat a l'Atlàntic també van causar la prevalença de localitats alternatives a Sant Feliu com a ports d'escala. Tot i això, l'activitat constructiva a la vila no va aturar-se i a partir del segle XVIII les drassanes de Sant Feliu van recobrar el seu protagonisme dins l'escena marítima de Catalunya i han continuat fabricant nombroses embarcacions des de llavors.

Història Vibrant

Publicat el 8 de juliol del 2021

<https://historiavibrant.cat/sant-feliu-de-guixols-port-de-referencia-de-catalunya/>

Referències:

Pujol i Hamelink, M. La marina catalana a la Baixa Edat Mitjana (2018)