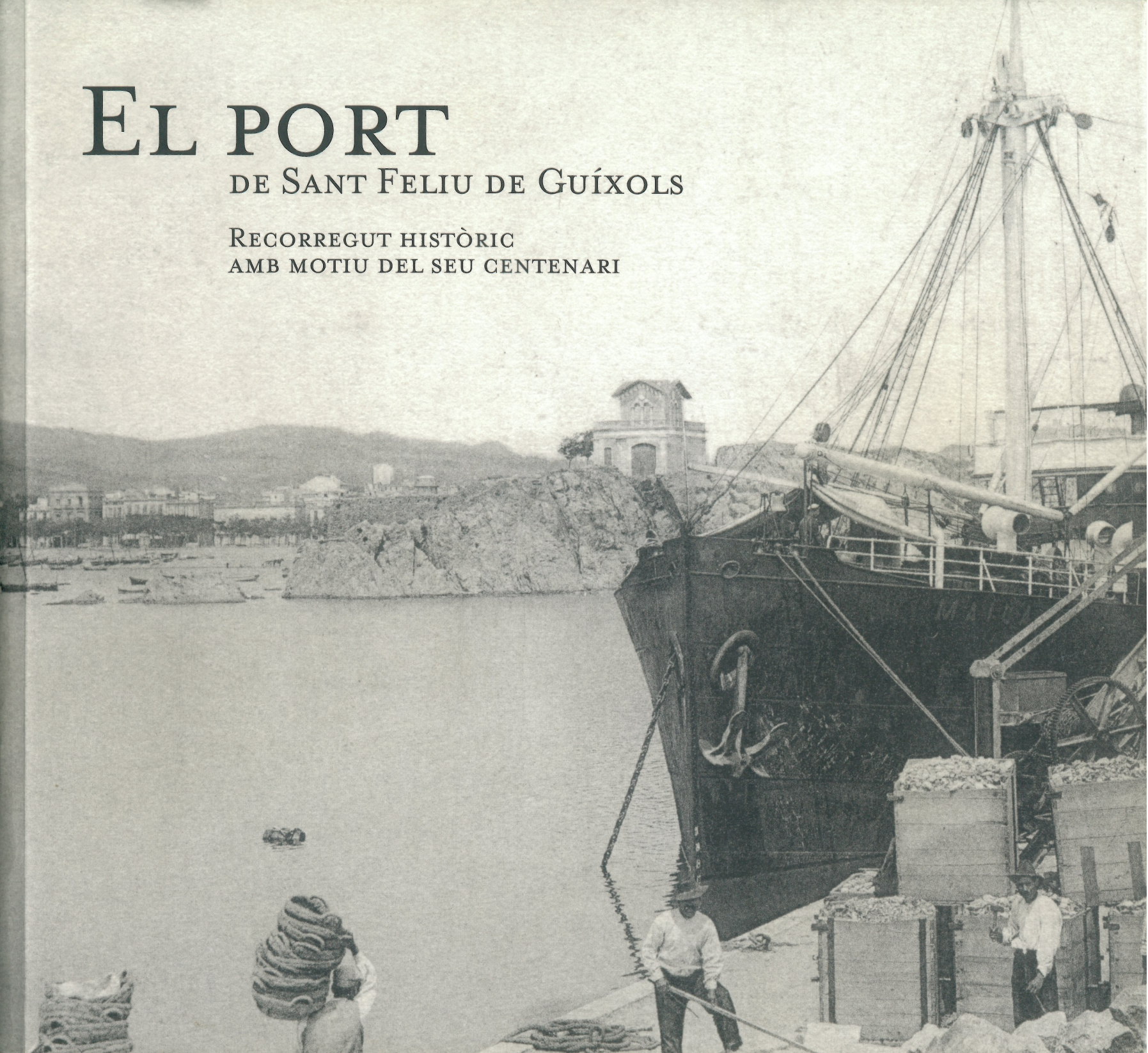


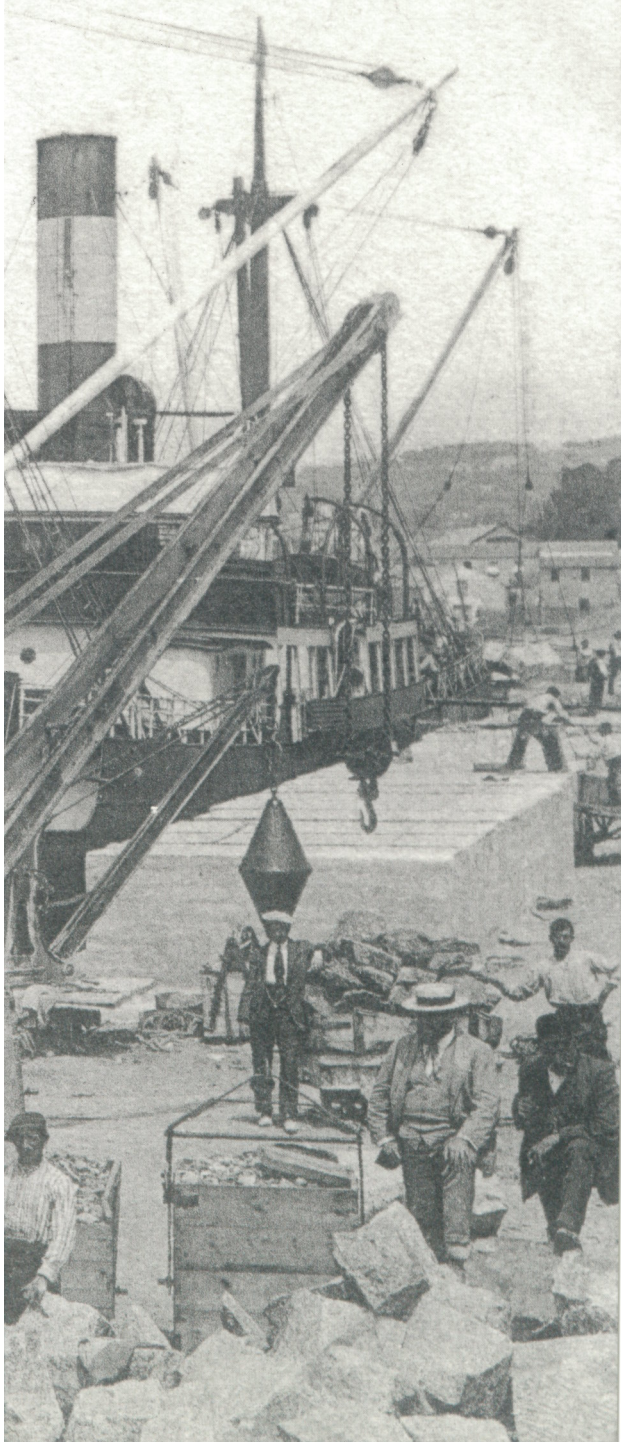
EL PORT

DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

RECORREGUT HISTÒRIC
AMB MOTIU DEL SEU CENTENARI



Descàrrega de mercaderies al port, l'any 1910.

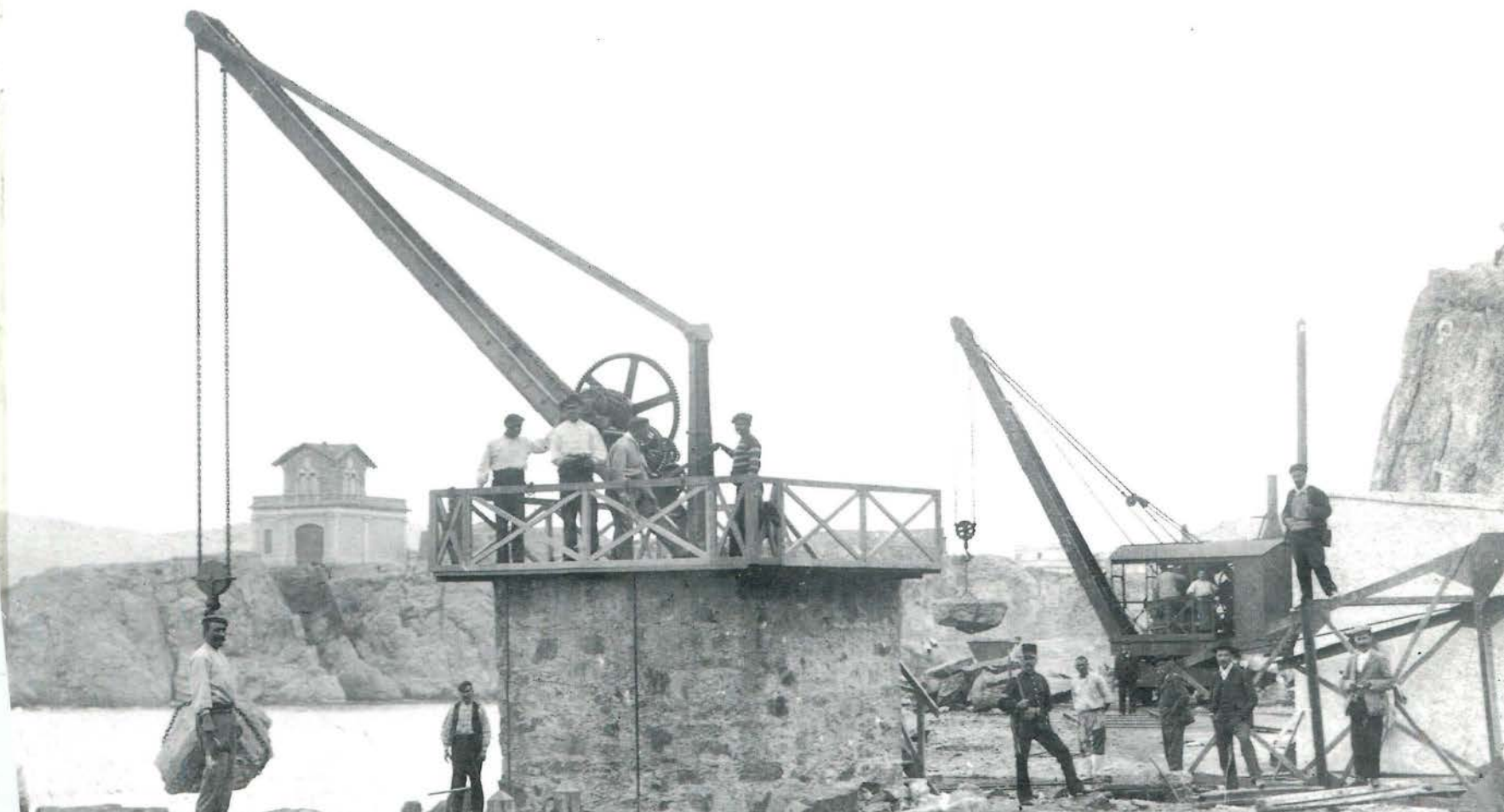


EL PORT

DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

RECORREGUT HISTÒRIC

AMB MOTIU DEL SEU CENTENARI



EL PORT
DE SANT FELIU DE GUÍXOLS
RECORREGUT HISTÒRIC
AMB MOTIU DEL SEU GENTENARI

ESTUDIS GUIXOLENCs

Edició
Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols
Diputació de Girona

Coordinació
Jordi Gaitx Moltó

Assessorament lingüístic
Josep Solà i Granés

Disseny i maquetació
Dosis Disseny

Impressió
Gràfiques Alzamora

Dipòsit legal: GI-276-2004
ISBN: 84-932263-4-3

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny, plànols, dibuixos i estadístiques, no pot ser reproduïda, emmagatzemada ni transmesa de cap manera ni per cap mitjà (elèctric, mecànic, òptic, de gravació o bé fotocòpia) sense autorització prèvia de l'autor i editor.

□ PRESENTACIÓ

Ens plau fer-vos a mans el volum que hem editat amb motiu del Taller d'Història d'enguany, dedicat a la celebració del centenari de la construcció del port guixolenc, les obres del qual s'in-
auguraren oficialment el 9 d'abril de 1904. Amb aquest pretext, ens proposem fer conèixer alguns aspectes del nostre passat històric vinculats a la funció marítima i portuària de Sant Feliu.

Els Tallers d'Història de Sant Feliu de Guíxols són un servei de difusió de la història de la ciutat que, des de l'any 1986, organitza l'Arxiu Municipal conjuntament amb el professorat guixolenc i amb diverses entitats, especialment el Museu d'Història. Els Tallers s'originen amb un treball de recerca i desemboquen en la programació de conferències, exposicions, treballs a les aules escolars i un festa de fi de curs, a més de la publicació d'un dossier divulgatiu i d'un llibre.

L'equip que ha col·laborat en el Taller d'Història "El Port de Sant Feliu de Guíxols. Recorregut històric amb motiu del seu centenari" ha estat el següent:

Montse Saubí, Dolors Rubirola (CEIP L'Estació), Amàlia Castelló (CEIP Baldiri Reixach), Antonio Campos (CEIP Gaziol), Maria de la Peña (Col·legi Cor de Maria), Anna Sureda, Bartomeu Vilà (Col·legi Sant Josep), Lluís Calverons (IES Sant Feliu), Elena Esteva (professora), Maria Calzada (investigadora de la didàctica de la història), Sílvia Alemany, Jordi Colomeda (Museu d'Història), Agustí Roldós (investigador de la fotografia), M^a Àngels Suquet, Jordi Gaitx (Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols), Gerard Bussot, Àngel Jiménez, Néstor Sanchiz, Joan Vicente i Jordi Vivo (equip d'investigació).

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols.

□ CONSELLS PER A LA LECTURA

Us presentem un llibre estructurat en diferents capítols, tots ells ordenats de forma cronològica, corresponents a diferents èpoques històriques.

Enmig del text, un símbol [»] remet als annexos que incloem al final de cada capítol. En aquests afegitons, el lector hi trobarà transcrits alguns documents d'època, que permeten completar allò que s'explica en el text.

Alhora, algunes frases es remarquen en **negreta**, per tal de destacar la seva importància dins el conjunt del text.

Així mateix, certes paraules i locucions es presenten en **color blau i subratllades**, la qual cosa indica que es poden trobar definides en el vocabulari. Per últim, cada referència bibliogràfica indica si l'article o el volum es pot trobar a la Biblioteca Pública Octavi Viader i Margarit [B] o a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu [A].

□ SUMARI

PRESENTACIÓ >5

CONSELLS PER A LA LECTURA >6

SANT FELIU DES DEL MAR
Dolors Rubirola >7

[1] MARC GEOGRÀFIC
Àngel Jiménez, Néstor Sanchiz
Geografia, relleu i morfologia del sòl >15

[2] PREHISTÒRIA I ANTIGUITAT
Àngel Jiménez, Néstor Sanchiz
Societat i poblament >19
El poblat ibèric dels Guixols >20
El comerç marítim >21
La romanització >24
Visigots i musulmans >24
Annex I >27

[3] ÈPOCA MEDIEVAL
Àngel Jiménez, Jordi Vivo
Societat, urbanisme i poblament >29
Una vila marinera >32
El comerç de cabotatge: mercaderies i embarcacions >34
Sant Feliu, port natural de Girona >35
Noves institucions i infraestructures >41
Annexos 2, 3, 4, 5 i 6 >43

[4] ÈPOCA MODERNA
Gerard Bussot, Àngel Jiménez, Jordi Vivo
Societat, urbanisme i poblament >51
La pesca >53
Les drassanes i el comerç marítim >57
Els perills de la mar i la defensa del port >59
Annexos 7, 8, 9, 10 i 11 >67

[5] SEGLE XIX
Gerard Bussot, Àngel Jiménez
Societat, urbanisme i poblament >73
La pesca, el comerç marítim i les drassanes >75
Primers projectes de construcció d'un moll >79
Els naufragis i el salvament de mariners >83
Annex 12 >87

[6] LA CONSTRUCCIÓ DEL PORT ACTUAL
Gerard Bussot, Àngel Jiménez
Gestions municipals per a la construcció del port >89
Visita d'Alfons XIII i col·locació de la primera pedra >91
El descobriment del jaciment ibèric dels Guixols >95
Finalització de les obres del port >96

[7] SEGLE XX
Gerard Bussot, Àngel Jiménez
Societat, urbanisme i poblament >99
La connexió del port amb el tren >100
Els camàlics, treballadors del port >101
Les primeres excursions marítimes: els Viatges Blaus >105
El tràfic marítim i la crisi comercial >106
Guerra Civil i postguerra >107
La pesca i les drassanes >110
El debat sobre els usos del port >113
Annexos 13, 14, 15 i 16 >115

[8] EL FUTUR DEL PORT
Un port històric per al futur. *Joan Vicente* >121
L'aprofitament del paisatge. *Bartomeu Vilà* >129

APÈNDIXS
Cronologia >133
Bibliografia >137
Procedència de les imatges >139
Vocabulari >141

SANT FELIU DES DEL MAR

L'activitat comercial marítima guixolenca es remunta a l'existència d'un **poblat ibèric damunt el promontori dels Guíxols**, vers el segle IV aC. Aquest turó divideix la badia en dos i deixa, a banda i banda, dos magnífics ports naturals. D'aquest lloc en van sortir els excedents agrícoles i ramaders que produïa la vall d'Aro i les terres que s'estenien fins a l'actual Girona, i que es guardaven en les nombroses sitges que es van trobar a la punta dels Guíxols quan va ser excavada. D'altra banda, hi arribaven també productes de tota l'àrea mediterrània, és a dir, de poblacions com Empúries, Roses, Eivissa, Marsella, i d'Itàlia, Sicília, i el nord d'Àfrica.

El comerç mediterrani continuà durant l'època romana -amb la població establerta ja a la zona més plana i fèrtil, a la vora de la riera del racó de garbí-. Llavors l'oli i el vi foren alguns dels productes més apreciats en els intercanvis comercials. Des del final de l'esplendor de l'Imperi Romà

(segle III dC) fins cap al segle X, Sant Feliu -com la resta de Catalunya- va entrar en una època de decadència i penúries. El territori va sofrir diverses invasions de pobles nord-europeus i àrabs, a conseqüència de les quals **va disminuir el nombre d'habitants**. Aquests pobladors es van anar amagant a les muntanyes per protegir-se millor, havent de sobreviure amb la poca cosa que trobaven al bosc.

A la primera meitat del segle X, a l'entorn de l'actual riera del Monestir de Sant Feliu **es va fundar el monestir benedictí i, al costat, hi va créixer un petit nucli de cases**. Així va començar a formar-se la vila medieval de Sant Feliu de Guíxols. Al llarg del segle XI, el Monestir va anar augmentant la seva riquesa i els seus dominis territorials, mentre dominava la població amb tot d'impostos, fossin en diners, en espècies o en feines a fer. Aquesta manera d'organitzar la població s'anomenava feudalisme, i el senyor feudal del lloc era el propi abat del Monestir. Però aviat, a principi del segle XIII, els veïns de Sant Feliu es van aplegar en una institució representativa que havia de vetllar pels interessos de tots: la universitat -semblant als actuals ajuntaments-. D'aquesta manera, pretenien anar-se deslliurant del poder del Monestir. Sant Feliu s'incorporava al dinamisme de la Catalunya dels segles XIII, XIV i XV, durant els

Un primer poblat ibèric s'instal·là en aquesta badia mediterrània, que queda parcialment resguardada de l'onatge.



quals s'establí un comerç pel Mediterrani i es conqueriren altres terres al llarg de tota aquella àrea marítima. D'aquesta manera, l'activitat econòmica es va anar desenvolupant i la població va anar creixent. **La mar -aleshores pràcticament l'única via de comunicació- predisposà els guixolencs a les activitats marítimes** de la pesca i el comerç. Mercaders i mariners començaren a recórrer tot el Mediterrani. En aquest context, la vila participà, l'any 1229, en la conquesta de Mallorca -que encara estava sota el domini musulmà-. Com que va ser un èxit, al Monestir de Sant Feliu se li concediren com a recompensa 80 cases, 53 horts i 66 altres possessions a la Ciutat de Mallorca i altres pobles de l'illa. A partir d'aquest moment, les relacions econòmiques entre Mallorca i Sant Feliu foren freqüents i van durar alguns segles -de fet, fins gairebé el segle XVII-. De Mallorca, entre altres productes, arribaven formatges i dàtils, i d'Eivissa, sal.

L'any 1258, l'abat del Monestir va concedir el dret de poder construir unes **drassanes a la platja**, on s'haurien de bastir les naus per a establir relacions de comerç de cabotatge amb altres localitats. En aquest sentit, la badia de Sant Feliu tenia la particularitat que permetia carregar i descarregar amb facilitat les barques, donat que quedava força arrecerada i protegida de vents i temporals.

A les drassanes de Sant Feliu es construïren naus, llenys, llaguts, tarides i galeres. Algunes d'aquestes embarcacions van formar part de la flota del rei Pere III *el Cerimoniós* en les campanyes catalanes d'**expansió per la Mediterrània**. Com que aquest domini era contrari als interessos dels francesos, el 1285 van envair l'Empordà i, per tant, Sant Feliu, la qual cosa va provocar la fugida dels vilatans, que van córrer a amagar-se a les muntanyes mentre les tropes invasores els cremaven les cases. Aquell any

hi havia a Sant Feliu unes cent llars, de les quals només sis se salvaren de les flames. Amb tot, els francesos van haver de retirar-se aviat d'aquestes terres, ja que van ser derrotats per les tropes de l'almirall Roger de Lloria a la batalla naval de les illes Formigues -davant de la costa de Calella de Palafrugell-. Però al cap de dos anys, el 1287, la vila de Sant Feliu encara estava en ruïnes.

Un cop reconstruïda, i gràcies a la feina que donaven les drassanes guixolenques, la població va créixer de tal manera que van haver de demanar a l'abat del Monestir que els deixés edificar cases a l'altre costat de la riera -cap a l'actual plaça de l'Ajuntament-. Unes dècades després, el 1323, la vila va obtenir el privilegi reial d'un **mercat setmanal i una fira anual**, que es feien a la Plaça. Al cap de quaranta anys ja hi havia 230 cases o focs -o sigui, unes mil persones-, però en pocs anys passaren a la meitat, a causa de la gran mortaldat provocada per la pesta.

Aleshores, la via més fàcil per a desplaçar-se i comerciar era el mar. La ciutat de Girona en depenia per a proveir-se de cereals, arròs i llana, i per a vendre la producció de draps i cuirs. Com que el port marítim més proper era Sant Feliu, aquesta última esdevingué **vila reial i carrer de Girona**, segons el privilegi concedit pel rei Pere III *el Cerimoniós* l'any 1354. D'aquesta manera la vila va obtenir alguns drets i obligacions propis de la condició de vila reial, amb independència de l'abat, el senyor del lloc.

Als mariners de Sant Feliu se'ls coneixia pel nom de **nauxers, els quals van recórrer tota la Mediterrània** -Tunis, Alger, Trípoli, Egipte, Palestina, l'Àsia Menor, Constantinoble, etc.-, i alguns fins i tot arribaren a Anglaterra, Escòcia i Escandinàvia. Per la Mediterrània es movien en

El recer que proporcionava la punta dels Guixols serví de protecció a les embarcacions. >



vaixells de vela llatina com les galeres, embarcacions fàcilment defensables en situacions d'atac però cares de mantenir, motiu pel qual havien de portar càrregues que fessin el viatge rendible. En canvi, pels mars nòrdics, feien servir naus i coques de vela quadrada, més resistents a les tempestes i més barates de mantenir. Així, podien transportar mercaderies amb les quals s'obtenien pocs guanys, com els cereals.

El port de Sant Feliu tenia relacions comercials amb les ciutats de Barcelona, Tarragona, Tortosa, València i Mallorca. La importància del comerç marítim guixolenc va fer que Sant Feliu posseís

una **llotja de mar** al mateix temps que Barcelona, Girona, Perpinyà i Tortosa. A més, l'any 1443 es va concedir a la vila un privilegi reial per a crear, com s'havia fet a Barcelona, un **consolat de mar**; una institució jurídica especial per als afers marítims i comercials.

D'altra banda, feia temps que es demanava la concessió per a construir un moll que assegurés la defensa de les naus amarrades. Malgrat això, en un primer moment només es procedí a la construcció de la muralla de vora mar i d'una torre de guaita, dita de Sant Elm, a la muntanya del Castellar. Així, Sant Feliu esdevenia una localitat amb la



◀ Per tal de protegir les naus dels temporals, el 1496 s'inicià la construcció del primer moll artificial de Sant Feliu.

possibilitat de defensar-se davant dels conflictes. Finalment, a la darrereria del segle XV, per un privilegi concedit pel rei Ferran II *el Catòlic*, es construiria el moll tan desitjat, a la punta dels Guixols. Seria el **primer port artificial de Sant Feliu**. Tanmateix, el fet coincidí amb un període de **decadència del comerç marítim català** per la

Mediterrània, amb l'agreujant que la vila hagué de fer front a les incursions dels pirates, que assaltaven vaixells per obtenir-ne un botí i també els pobles de la costa per aconseguir esclaus que després lliurarien a canvi d'elevats rescats. La posició estratègica de Sant Feliu feia que ben sovint es veiés involucrada en guerres i sotmesa als atacs de pirates i corsaris.

La principal defensa costanera la constituïen les **torres de moros**, que hi havia emplaçades en gran nombre al llarg de tota la costa. En aquest sentit, a Sant Feliu hi havia les torres del monestir i la de Sant Elm. Durant el segle XVI es produí un atac de la flota del temible pirata turc Barba-rossa, que saquejà tota la costa de l'Empordà. Sant Feliu, però, se'n lliurà. A la batalla de Lepant contra els turcs, l'any 1571, la població guixolenca hi aportà mariners. De fet, el 25% de la seva població es dedicava a la mar.

El 1652, durant la Guerra dels Segadors, la vila fou atacada per destruir els vaixells carregats de queviures que havien de portar-se a Barcelona. Les embarcacions foren enfonsades o incendiades, però al poble fou impossible d'entrar-hi. Després, els atacants ho provaren desembarcant a la platja de Sant Pol amb la intenció d'entrar pel raval de Tueda, però també van fracassar davant les muralles. La vila estava defensada per quatre bateries de canons situats a Sant Elm, la punta dels Guixols, el baluard de les muralles i la terrassa de l'església del monestir. Finalment el 1696, durant la Guerra



El segle XVIII, l'alimentació dels habitants de Sant Feliu es basava, en bona mesura, en la pesca.

del Nou Anys, les tropes franceses van aconseguir entrar a la població i **enderrocaren les muralles**. Durant els segles XVI i XVII, Catalunya ja havia perdut els seus dominis a la Mediterrània i, per tant, la possibilitat de comerciar amb aquells territoris, tal com havia fet durant els segles precedents. Per acabar-ho d'adobar, només el regne de Castella tenia la potestat de comerciar directament amb els ports d'Amèrica. D'aquesta manera, el dinamisme de l'economia catalana va anar minvant. Així doncs, durant aquells dos segles, la principal font d'ingressos provenia de l'agricultura.

Finalment, el segle XVIII, la **producció de vins i aiguardents** salvaria l'economia del país, després que aquest producte català arribés a Amèrica a

través del port de Sevilla, que aleshores monopolitzava el comerç amb aquell continent.

Durant la segona meitat d'aquest segle l'economia catalana es reactivà. A Sant Feliu, a les drassanes instal·lades a l'actual rambla del Portalet, s'hi construïren **vaixells militars** i nombrosos velers destinats a usos comercials. Això aportà un augment d'activitat a d'altres sectors econòmics de la vila. A més, recalaven al port de Sant Feliu nombroses embarcacions que anaven cap a Amèrica o comerciaven pel Mediterrani.

Tanmateix, van tornar a aparèixer els pirates. Com que els francesos havien derruït les muralles a finals del segle XVII, el 1751 es va haver de **construir damunt la punta dels Guixols un fortí** –popularment, *Fortim*–, que havia de protegir



< Des que el 1904 es començà construir el nou moll i port a Calassanç, es posaren les bases per a una major activitat comercial a Sant Feliu.

la badia i el comerç marítim, tan necessari en un moment en què al país encara no hi havia bones vies de comunicació terrestre.

Sant Feliu, però, era una vila molt dinàmica, i la seva població va créixer gràcies a la indústria de les destil·leries, la salaó –única manera de poder fer arribar peix als pobles de l'interior–, la producció de bótes i barrils –per al transport de vins, aiguardents i peix–, la fabricació de xarxes de lli, i també gràcies a l'inici de l'activitat tapera. L'augment de població va exigir una **provisió de menjar** que només es podia aconseguir fàcilment mitjançant **la pesca**.

D'altra banda, el segle XIX s'inicià amb una notable presència de **comerciants guixolencs a mercats llunyans**: París, Londres, Dublín, Liverpool, Glasgow, etc. Llavors Sant Feliu ja tenia més de 6.000 habitants, i es produí un fenomen migratori cap a França, Amèrica i Portugal. Alhora, durant tot el segle es va anar demanant al Ministeri de Marina la construcció d'un dic per facilitar la feina de càrrega i descàrrega de les naus que venien a portar bales de suro i a recollir saques de taps i peix. Aquestes embarcacions havien de compartir l'espai de la platja amb les barques de pesca i les que feien el comerç de cabotatge. Era comprensible, doncs, la **necessitat d'un moll** que pogués garantir i, encara més, augmentar l'activitat mercantil. Al seu torn, les carreteres cap als pobles de l'interior es començaven a arreglar i això podia facilitar l'arribada de productes dels pobles veïns al port de Sant Feliu. Malgrat tot, el viatge entre Sant Feliu i Girona en una tartana podia allargar-se durant sis hores. Això va fer que poblacions com Sant Feliu i Palamós impulsessin la creació d'un tren per connectar-se amb el ferrocarril que anava de Barcelona a França. De fet, a mitjan segle XIX

ja havia entrat en funcionament el primer tren de l'estat, entre Barcelona i Mataró. I així va ser com **el 1892 es va inaugurar el tren de Sant Feliu a Girona**.

Aquells anys, molts velers que s'arreceraven a la badia s'acabaven enfonsant per efecte dels temporals. Aquesta circumstància va impulsar definitivament la creació del port, de tal manera que, a principi de l'any 1902, s'aconseguia el permís del Govern central. Finalment, **el 1904 començaren les obres que van culminar en la construcció de l'escullera i un nou port**. S'havia acomplert, així, una vella aspiració de la ciutat.]

11 MARC GEOGRÀFIC

Geografia, relleu i morfologia del sòl

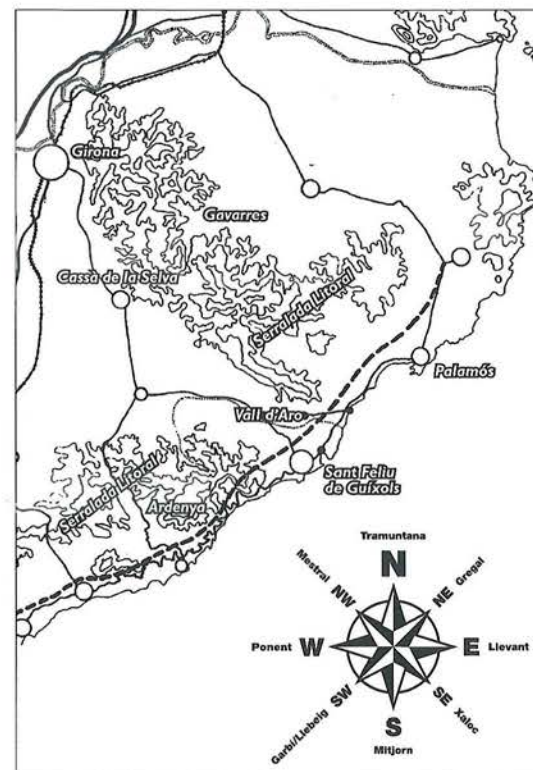
L'actual ciutat de Sant Feliu de Guíxols té una **extensió de 15,6 Km² i prop de 20.000 habitants**. Es localitza a la vall d'Aro, al límit meridional del litoral baixempordanès. Aquesta vall és un corredor natural situat entre les Gavarres i l'Ardenya, el qual orienta les comunicacions cap a la comarca del Gironès, i Sant Feliu n'és la sortida natural al mar.

Aquest corredor que permet comunicar l'interior amb la costa és possible gràcies a l'existència d'un **trencament en la Serralada Litoral**, la qual cosa ha possibilitat, en aquesta zona, l'**accés al mar dels habitants de l'interior, i viceversa**. Habitualment, els ports catalans s'han situat al davant de les bretxes dels sistemes muntanyosos. En la nostra zona, les dues sortides al mar més importants han estat sempre Palamós i Sant Feliu. Concretament, tota la vall d'Aro, en la qual incloïm Sant Feliu, es troba limitada per l'esmentada Serralada Litoral, estructurada en els dos grans relleus de les Gavarres i l'Ardenya. Alhora, dos turons defineixen el contorn de la ciutat: el del Molí de les Forques, a llevant, i la muntanya del Castellar o de Sant Elm, a migdia.

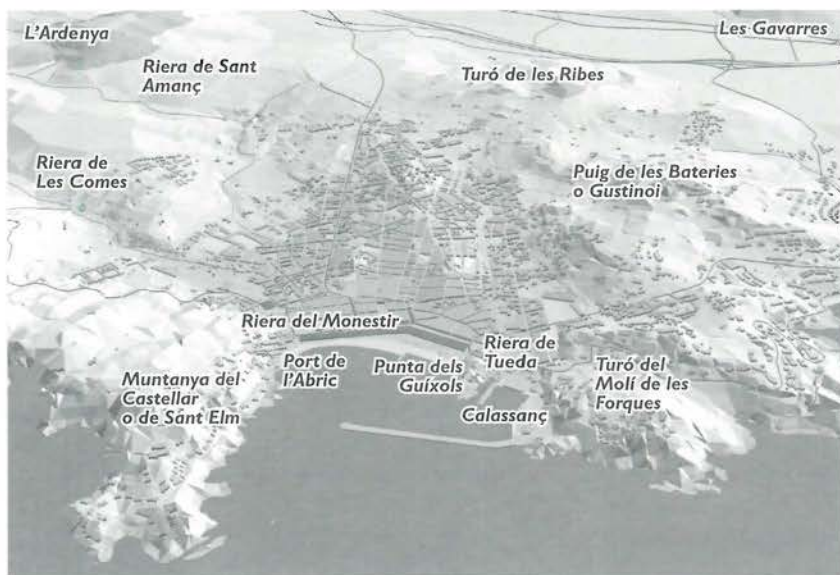
Sant Feliu s'orienta, doncs, cap al mar, **en direcció al sud**. La població mira a una petita badia

d'unes 40 hectàrees de superfície, d'una obertura o boca de 1.200 metres entre les puntes de llevant i garbí, i d'una profunditat d'entre 10 i 12 metres a la zona d'ancoratge. El vent que hi predomina, el garbí, arriba des del sud-oest.

Malgrat trobar-se dins la vall d'Aro, **Sant Feliu s'assenta damunt un territori irregular** flanquejat per turons que davallen cap al mar. El nucli de població es troba, així, condicionat per un relleu abrupte, la qual cosa fa que s'obri en forma de ventall des de la platja cap a l'interior. A banda i banda de la ciutat, hi desguassen dues rieres -la del Monestir i la de Tueda- que recullen les aigües dels turons circumdants. La badia, d'altra banda,



Un antic trencament en la Serralada Litoral ha permès que Sant Feliu, entre l'Ardenya i les Gavarres, hagi esdevingut històricament el port marítim natural de Girona.



◀ Aixecament topogràfic actual de la població de Sant Feliu, a càrrec de Víctor Pascual.

El desenvolupament urbà de Sant Feliu s'ha amotllat a aquests identificadors naturals, geogràfics i geològics. Des dels ibers al segle XIII, moment de l'expansió urbana medieval, transcorregueren 1.600 anys de poblament guixolenc ininterromput, però de creixement molt minso. Tanmateix, els últims 800 anys -del segle XIII a l'actualitat-, es produí un creixement

es divideix en dues parts a causa del promontori dels Guixols, una minúscula península que deixa a la banda de llevant la zona de Calassanç, i a la de ponent el port de l'Abriç -l'actual platja-.

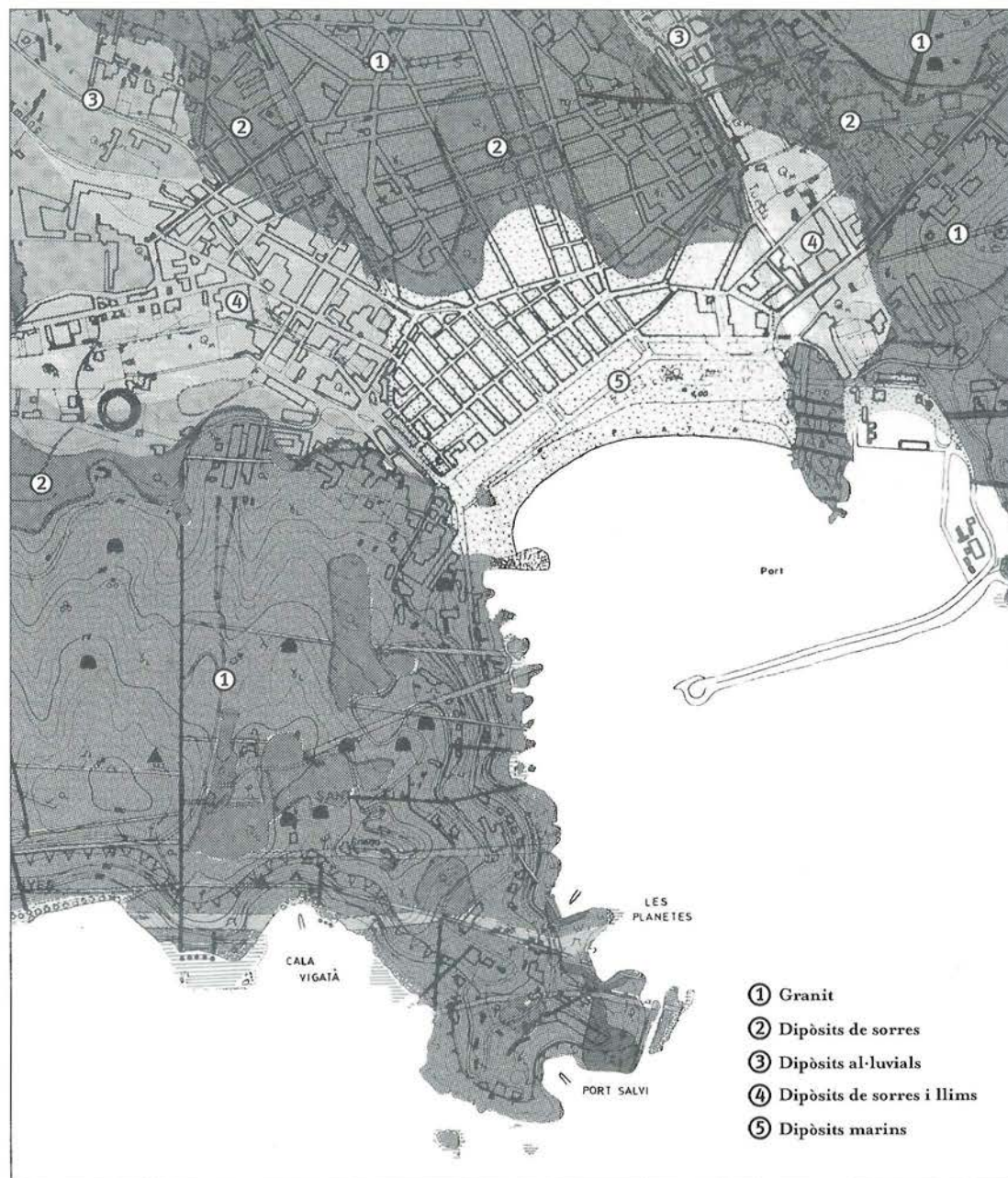
La morfologia guixolenc es deu, en part, a la **formació geològica del sòl** de Sant Feliu, el qual és format per cinc materials bàsics:

- 1) El granit, és a dir, el material del qual estan fets els turons que envolten la badia.
- 2) Els dipòsits de sorres, derivats de la descomposició del granit, per efecte de la pluja i el vent, i que s'acumulen al peu dels turons.
- 3) Els dipòsits al·luvials, formats per l'acumulació de les sorres més fines en els cursos de les rieres.
- 4) Els dipòsits de sorres i llims, amuntegats en els trams finals de les rieres, barrejats amb restes vegetals que es corrompen amb el temps.
- 5) Els dipòsits marins, formats per grava i sorres, aplegats en la mateixa línia de mar.

de la ciutat que va permetre el pas, en primer lloc, de la vila conventual a la industrial i, finalment, a la ciutat turística i de serveis actual.

En tot aquest procés hi jugà un paper molt important la condició de port natural de la badia guixolenc. La seves dimensions, més aviat discretes, possibilitaren que les embarcacions hi poguessin fondejar i arrecerar-s'hi en cas de temporal. Alhora, el conjunt de funcions que va anar assumint el port el van convertir al llarg de la història en una infraestructura bàsica per al desenvolupament de la ciutat, de la vall d'Aro i del Gironès.]

Fragment del Mapa Geològic de Sant Feliu de
Guíxols, elaborat per Lluís Palli.



[2] PREHISTÒRIA I ANTIGUITAT

Societat i poblament

El rerepaís guixolenc va estar habitat, >
intermitentment, des del 80.000 aC.
Damunt la imatge, assentaments dels
masos Ribot i Asols (1), Sant Benet (2),
Vilartagues (3), Pinell (4) i costa de
l'Alou (5).

Pobladors de l'edat del bronze, vers el
2.000 aC, a l'Ardenya i prop del mar.
Il·lustració de Néstor Sanchiz.



Les restes arqueològiques trobades entre el mas Ribot i el mas Asols indiquen que **Sant Feliu i el seu rerepaís podrien haver estat habitats des del 80.000 aC** -paleolític mitjà-. Posteriorment, vers el 12.000 aC -paleolític superior-, hi hauria hagut un poblat de caçadors i recol·lectors localitzat a Sant Benet. Ben entrat el neolític -entre el 3.500 i 2.500 aC- s'establiren grups de cabanes a Pinell i Vilartagues. Més endavant, des del 2.000 a.C -calcolític i edat del bronze-, habitaren les

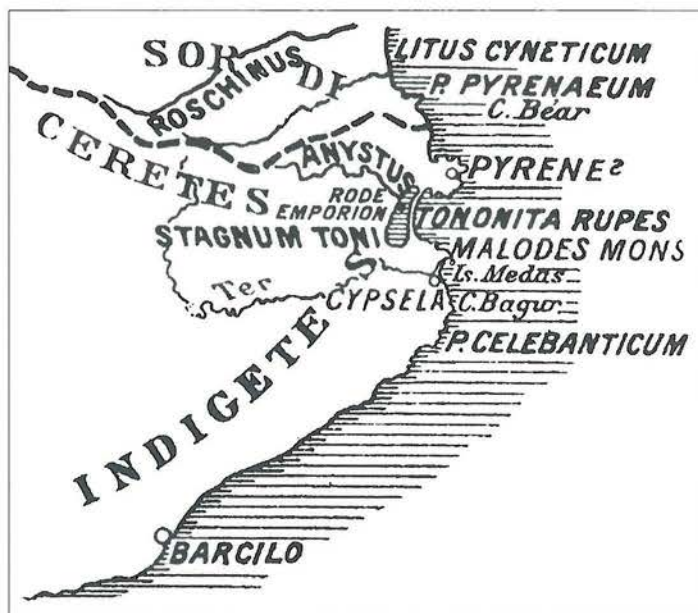
muntanyes veïnes grups humans dedicats a l'agricultura -blat i ordi- i a la ramaderia -ovelles, cabres i bous-. Aquestes comunitats enterraven els seus morts en monuments funeraris com els dòlmens -megàlits-, o en coves naturals adaptades. Per últim, els habitants de la cultura del ferro canviaren els costums de manera radical -incineraven els morts, per exemple-. A Sant Feliu no se'n coneix cap poblat, malgrat l'existència de restes materials, però, a prop, n'hi ha un a



la costa de l'Alou. El poblament de la zona, doncs, se succeí en el temps de manera intermitent. Durant tots aquests anys, l'aparència de la badia guixolenc fou lleugerament diferent de l'actual. La línia del mar hauria arribat fins on avui se situa la plaça del Mercat o, fins i tot, més enrere -el carrer Major o Verdaguer-, ja que el nivell de la superfície terrestre era força més baix que l'actual i, per tant, el mar podia ocupar el que avui és terra ferma. El sòl, com és sabut, augmenta d'alçada amb el pas dels anys per efecte de l'erosió sobre els turons, la qual cosa provoca l'acumulació de materials de dipòsit a les planes. Per la mateixa raó, el promontori dels Guíxols hauria estat pràcticament envoltat pel mar.

El poblat ibèric dels Guíxols

Malgrat que en alguna ocasió s'ha apuntat l'existència d'una ciutat grega del segle VI aC, anomenada Cypsela, a Sant Feliu -o en algun altre punt de la Costa Brava-, tan sols podem afirmar amb certesa que **el primer nucli habitat de forma estable del nostre entorn se situà damunt el promontori dels Guíxols**, pels volts del segle IV aC, si no abans. També s'han trobat indicis de poblament ibèric a la plana de Sant Pol. Des de llavors -ara fa 2.400 anys-, la contrada guixolenc no ha estat mai deshabitada. A la punta dels Guíxols hi havia, així doncs, un poblat ibèric de la tribu dels indigets, poble que s'es-



tenia des dels Pirineus a l'actual Blanes. Aquests pobladors **s'organitzaven de forma jeràrquica** en una mena de piràmide social, amb un cap. Constituïen, alhora, una societat agrícola avançada, amb una explotació dels recursos del mar i de la terra per unitats familiars. Els excedents eren controlats per la institució superior de cada poblat.

A hores d'ara encara **es desconeix el significat de la paraula Guíxols**, donat que deriva d'una llengua preromànica, que suposadament parlaven els ibers. En canvi, sí que sabem que l'afegitó posterior, *Sant Feliu*, fa referència al missioner Feliu, que predicà l'evangeli per aquestes contrades entre els segles III i IV dC, i que fou martiritzat.

La localització del poblat ibèric, arran de mar, tenia un caràcter estratègic. A causa de la seva posició elevada i gràcies a la protecció dels penya-segats que l'envoltaven, **es podia exercir un con-**



El màrtir Feliu l'Africà -o el gironí-, segons una imatge esculpida en una clau de volta de l'església parroquial de Sant Feliu.

La Costa Brava i l'Empordà el segle VI aC, tal com van ser descrits pel poeta llatí Ruf Fest Avien.

trol visual del territori i també organitzar la defensa. Alhora, la seva fàcil sortida al mar garantia la possibilitat de comerciar i pescar amb comoditat, i la proximitat de la riera de Tueda afavoria el reg de les collites, que necessàriament s'havien de situar a la plana, als peus del turó.

El comerç marítim

A causa de les deficient comunicacions terrestres, les vies marítimes foren crucials durant tota l'època antiga. Tanmateix, l'intercanvi comercial no fou una realitat fins que els pobles d'ultramar s'atansaren a aquestes costes. **Grecs i fenicis contactaren amb els habitants de la zona** per intentar

establir colònies comercials. Com a resultat d'això, es posaren els fonaments de la cultura ibèrica. Els fenicis van establir relacions comercials amb la zona de les actuals comarques de l'Alt Empordà i el Baix Ebre entre els segles VII i VI aC. La decadència d'aquesta civilització afavorí que els grecs arribessin a la Península. A Catalunya establiren les colònies d'**Emporion** (Empúries) i Rode (Roses). Emporion, al principi, mantingué una relació comercial amb Marsella, però posteriorment ho va fer amb Atenes. Aquest fet augmentà la seva importància comercial. La colònia jugava un **paper redistribuïdor**. Els grecs exportaven vi, teixits i perfums, mentre que, de la Península, importaven metalls, sal, lli i espart, el darrer dels quals era conreat a l'interior.

Els ibers van situar el seu poblat damunt un promontori per raons comercials i de seguretat.



En aquesta època, els viatges entre Cartago i Gibraltar, per exemple, duraven set dies i set nits, i d'Empúries al Roine, dos dies i una nit. Això -és clar- en funció del temps meteorològic amb què una nau podia ensopegar durant el seu recorregut. Sembla ser que les naus gregues eren més aviat llargues i tenien rem, fins i tot les que s'utilitzaven per a comerciar -no tan sols les bèl·liques-. Hi havia, ensems, naus més insegures i lentes. Pel que fa a l'**organització del comerç**, sembla ser que hi intervenien un emissor o navilier, que sovint era el propietari del vaixell -malgrat que podia ser-ne només l'arrendatari-; un consignatari o encarregat d'omplir de mercaderies l'embarcació del primer; un prestatari, el qual finançava l'operació i al qual es pagaven uns interessos; un comercial o persona encarregada de vendre la mercaderia; i el patró de la nau, que es responsabilitzava del vaixell, el tracte i els mariners. »ANNEX 1 - PÀG. 27

En aquest context, Guíxols va exercir el rol de port final d'un pas obert entre l'interior i el mar a través de la vall del Ridaura o d'Aro. La badia disposava de **tres racons de resguard**: a l'est, la platja de Calassanç -racó de Llevant-, avui ocupada pel moll pesquer i comercial; al mig, el promontori dels Guíxols; i a l'oest, l'actual platja -port de l'Abric-. Tot plegat afavoria la possibilitat que la badia de Guíxols esdevingués un port natural, lloc idoni per a l'intercanvi marítim amb altres civilitzacions d'arreu de la Mediterrània.

El port donava **sortida comercial als excedents** agrícoles i ramaders del territori immediat: la vall d'Aro, els jaciments de sitges de Llagostera i, fins i tot, l'entorn de Girona. No ens ha d'estranyar, doncs, la presència de multitud de sitges, els forats excavats a la roca que servien, en part, per guardar-hi l'excedent abans de ser embarcat i comercialitzat.

A Guíxols arribaven productes d'arreu de la Mediterrània a través dels grans centres redistribuidors: Roses, Eivissa i, sobretot, Empúries, que entrà en decadència el segle III dC. Els habitants del poblat ibèric dels Guíxols (segles IV aC - I dC) comerciaven intercanviant mercaderies que procedien dels poblats veïns o de la seva pròpia activitat agrícola, pesquera o de la manufactura del lli. Els líquids i el gra es **transportaven habitualment en àmfores** de ceràmica.

Tot i que, finalment, el poblat dels ibers es traslladà a la plana, la punta dels Guíxols degué servir fins l'antiguitat tardana com a punt de suport a l'important comerç que generaven els establiments situats al sòl de l'actual Sant Feliu. A partir de llavors, però, **la costa de Guíxols i la de Sant Pol formaren part dels nous territoris provincials romans** del Mediterrani occidental, una regió econòmicament molt dinàmica. A través del comerç que hi continuava tenint lloc -ara, amb més freqüència-, s'inicià el procés de romanització que arrencava del segle III-II aC i ja estava fortament consolidat al canvi d'era.

L'expansió de Roma per la Mediterrània començà a prendre entitat el segle III aC. A causa d'això, romans i cartaginesos s'enfrontaren pel control de la costa peninsular en la Segona Guerra Púnica. Paral·lelament, els mercaders campanians de la Itàlia meridional iniciaren la comercialització amb l'actual Catalunya, venent ceràmica de vernís negre. Durant el procés de romanització es fundaren les urbs de Tarraco, Barcino, Emporiae, Iluro (Mataró) o Blanda (Blanes).

Les embarcacions romanes més ràpides i maniables eren les de guerra, provistes de rem i de forma baixa i allargada, del tipus *liburnes* o *trirrem*. La seva proa era còncava, decorada, i provista d'un esperó de bronze a la línia de flotació que feia la



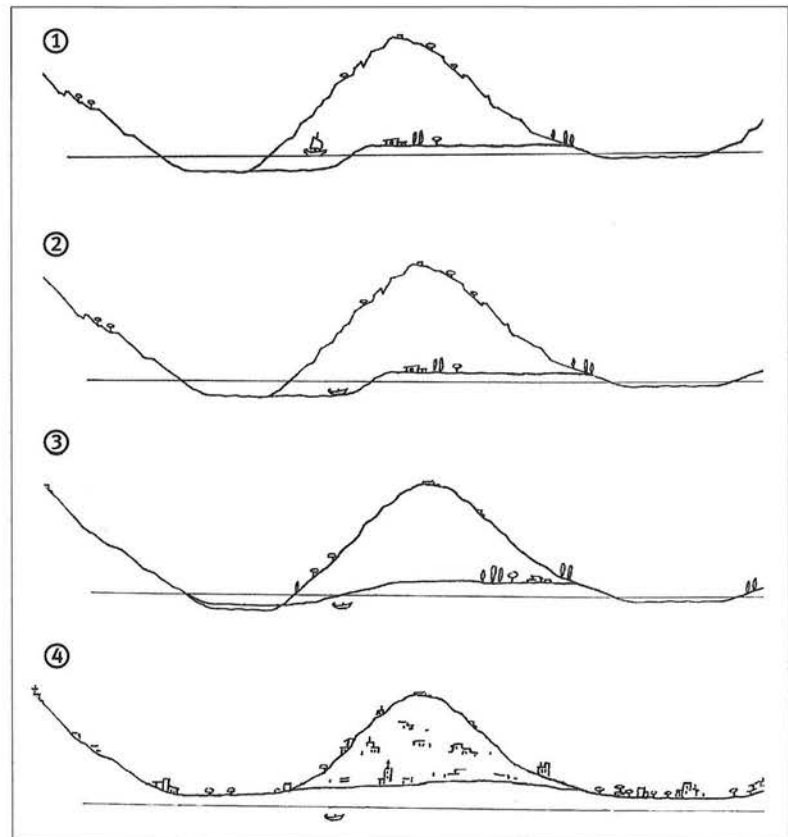
Les àmfores eren el recipient idoni per al transport marítim de líquids i gra. D'esquerra a dreta, àmfores ibèrica, itàlica i púnica -de Sicília-.

funció d'arma principal. Al seu torn, les embarcacions comercials transportaven les mercaderies en contenidors de ceràmica -àmfores-. Les **barques de les costes catalanes** tenien un tonatge inferior a les embarcacions de les grans rutes comercials -que podien carregar més de 300 tones- i també unes mides menors: podien mesurar poc més de **10 metres d'eslora i el seu casc era gairebé pla** per tal de poder navegar prop de les platges sense embarrancar. El transport de mercaderies estava assegurat per llei, de tal manera que, si es produïa un naufragi a gran profunditat, l'import recuperat era més quantios que en el cas que s'hagués enfonsat la càrrega vora una platja, per exemple. Alhora, se seguia un judici per escatir-ne la responsabilitat i possible premeditació.

El producte exportat des de Catalunya era, sobretot, el vi, la comercialització del qual s'inicià vers el segle I aC i es dirigí, inicialment, al sud de la Gàl·lia, provinent dels actuals Baix Llobregat i Maresme. Entre les importacions destaquen les conserves de peix, oli i objectes sump-tuaris, com la ceràmica fina, la terrissa de taula de vernís vermell o les llàn-ties per a la il·luminació. Una de les conserves de peix més apreciades era el garum, provinent de Cartagena, que consistia

en una mena de salsa feta a base de peix, sang, brànquies i budells. Tanmateix, el comerç de salaó i conserves de peix arribava a Catalunya escadusserament: només a poblacions costaneres i en petites proporcions. Això podria indicar que hom disposava d'una indústria de conserva de peix pròpia, com la que hi havia a Roses el segle III dC. Catalunya, però, era **lloc de pas obligat en la ruta comercial de cabotatge que anava de Cartagena o nord d'Àfrica fins al sud de França**. En aquells moments, Narbona era el gran centre redistribuïdor del Mediterrani occidental, de manera que

1. Una embarcació d'època romana > arriba al port de Sant Feliu.
2. L'embarcació s'enfonsa. 3. Amb el pas del temps, els sediments la cobreixen. 4. La línia del trencant d'aigua retrocedeix amb el pas del temps. Aquesta seqüència va tenir lloc a Sant Feliu, tal com van testimoniar algunes restes trobades a la plaça del Mercat.



fins i tot les poblacions catalanes hi compraven productes del sud de la Península, per comptes de dirigir-s'hi directament.

La romanització

Des dels segles III-II aC, s'inicià un procés de canvi, complex i lent, que anomenem romanització. Això comportà un **període de pau i tranquil·litat social que féu possible, a Guíxols, l'abandó progressiu del promontori** i l'establiment de la població al pla, prop de l'actual riera del Monestir i de les terres fèrtils dels seus marges, i emparada per la muntanya del Castellar. Allí emplaçada, doncs, la població rebé una influència determinant aquells anys: la del **cristianisme**, que va conviure uns anys amb formes pròpiament paganes.

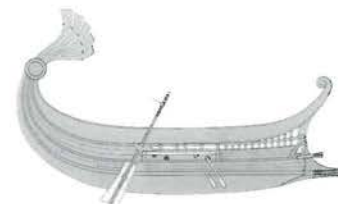
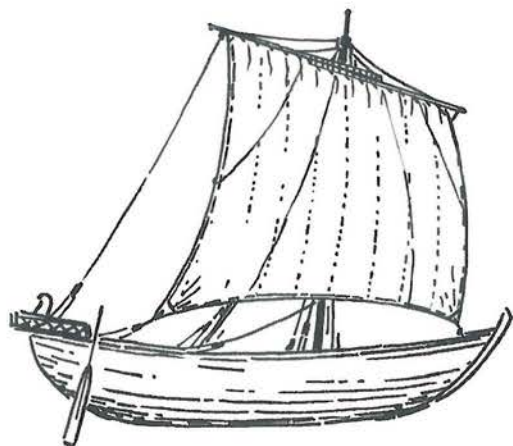
En aquella època, aquest indret disposava d'un port natural, ja que el mar penetrava més endins que en l'actualitat. Ens ho demostra el fet que, recentment, es localitzessin, durant les passades obres de remodelació d'aquest espai, el 8 de març

de 2000, unes restes arqueològiques corresponents al segle I aC, sota el nivell actual de la plaça del Mercat. Els vestigis corresponien a restes vegetals –que testimoniaven una certa activitat humana– i a **diferents embarcacions d'època romana**, una de les quals hauria mesurat, com a mínim, 4,5 metres d'amplada i 15 d'eslora. La profunditat a la qual es trobaven aquestes restes indicaria que el nivell de la superfície del sòl hauria estat, antigament, a més profunditat, i que el mar penetrava, doncs, més cap a l'interior.

Les aigües marítimes de la zona quedaven a resguard gràcies a l'existència d'un espigó de roca granítica, petit i llarg, que vorejava la part final de la riera del Monestir pel seu costat est. Aquest rocall hauria fet la funció d'**escullera natural que protegia una llengua d'aigua que s'endinsava cap a l'actual monestir**, la qual cosa formava un estuari d'aigües tranquil·les que hauria permès la navegació i l'endinsament d'algunes embarcacions, i també la seva reparació en les drassanes que, probablement, hi devia haver a prop. Precisament fou en el curs d'aquest estuari on es localitzaren les restes d'embarcacions que hem esmentat.

Visigots i musulmans

Després de la pèrdua d'influència de la civilització romana sobre Sant Feliu, la població no abandonà pas el lloc. Durant la segona part del primer mil·lenni es produïren pocs canvis urbanístics i **el nucli poblat es mantingué al peu de la muntanya del Castellar**. L'indret on s'emplaça el monestir, per exemple, guarda els fonaments d'un edifici del segle V o VI dC, probablement un baptisteri o el mausoleu d'una vil·la. En aquest sentit, algunes excavacions han revelat l'existència d'una

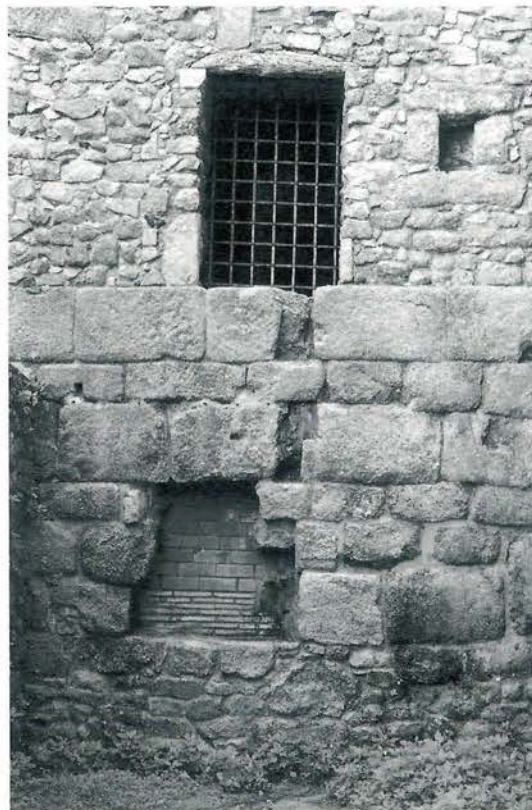


^ Nau de guerra romana.

< Nau comercial romana, molt freqüent a les nostres costes.

necròpolis baiximperial, junt amb d'altres restes que indiquen una continuació del poblament entre època romana i feudal. Malgrat això, encara cal aprofundir –mitjançant noves excavacions– en el coneixement d'aquest període.

Sant Feliu, doncs, probablement no deixà mai de ser un lloc habitat, malgrat que la concentració de població era menor i alguns indrets s'havien abandonat. Així doncs, gràcies a l'existència de diferents elements avantatjosos, a **Guíxols s'hi establí una vil·la**, tot i que a partir del segle III dC se succeïren els períodes de fam, pestes, guerres i consegüent despoblament. Les restes arque-



La torre del Corn s'assenta sobre carreus >
–o grans pedres– d'època romana.

ològiques trobades a la vall d'Aro també revelen la persistència d'un nucli important habitat i cristianitzat, entre els segles IV i VI dC.

Tanmateix, les ràtzies musulmanes, a partir del segle VIII, dificultaren de nou els assentaments de població i provocaren la fugida de part de la població cap als refugis muntanyencs –procés que es va fer general a tota la banda nord dels Pirineus, a la Septimània–. Això comportà un trencament amb l'ordenació social anterior. Hi hagué una certa permanència demogràfica, però els elements dirigits –l'aristocràcia– de la societat romanitzada, els *hispani*, se n'absentaren, donada la inestabilitat del territori, ocupat pels àrabs. Posteriorment, aquests *hispani* constituïren un col·lectiu d'homes lliures amb un estatut jurídic particular, subjectes al monarca franc o als comtes, que esdevingué un element bàsic per a la futura estructura feudal del país. Paral·lelament, l'Església s'erigí en l'element dirigent i, alhora, aglutinant de la població guixolenc. L'estructura parroquial de la zona s'assentà sobre les vil·les, propietats rurals, petits cementiris i esglesioles dels segles anteriors. |



» ANNEX I

DESCRIPCIÓ GEOGRÀFICA DE L'ACTUAL COSTA BRAVA, DE RUF FEST AVIÈ, CORRESPONENT AL SEGLE VI AC

El següent text constitueix una de les primeres descripcions geogràfiques de l'actual Costa Brava. Procedeix de l'Ora marítima, de Ruf Fest Aviè (segle IV aC), la qual, al seu torn, possiblement copiava la descripció d'un periple grec del segle VI aC. Conté passatges llegendaris i imprecisions. Tanmateix, es podria identificar l'actual cap de Begur amb el promontori Celebàntic, el Montgrí amb el Mont Malodes, les illes Medes amb els esculls esmentats per l'autor, la Muga amb el riu Anist, i l'estany de Castelló i el Cap Norfeu amb l'aiguamoll de Tonon i el cap de la roca Tononita, respectivament. Tal vegada Pyrene fos Roses. Cypsela –la suposada colònia hel·lènica del segle VI aC–, en canvi, tant podria haver-se ubicat a Sant Feliu com a Palamós, Begur, Ullastret o Empúries.

"Hom troba després els aspres indigets, gent dura i ferotge en la cacera i que habita en amagatalls. Seguidament, el cap Celebàntic estén el seu dors en el mar salat. Ja sols és un rumor que hagi estat al seu costat la ciutat de Cypsela, car l'aspra terra no conserva cap vestigi de l'antiga urbs. Allí s'esbatana un port a un gran golf i en gran extensió penetra el mar dins la terra còncava; després s'hi ajeu el litoral indiget fins el vèrtex del cap Pirineu. A continuació d'aquell litoral, del qual hem dit que jeia enrera, es dreça el mont Malodes i sorgeixen d'entre les ones els esculls que adrecen vers els núvols el doble cim. Entre aquests, a més, s'hi traba un extens port on el mar no és exposat a cap mena de vent. Els cims dels penyals emparen tota la costa en gran extensió, i entre ells s'hi amaga un abisme immòbil; el mar reposa, i roman quiet el pèlag tancat. Després de l'aiguamoll de Tonon al

peu dels monts i el cap de la penya Tononita s'aixeca allí on el sonor riu Anist remou la seva aigua escumosa i talla el mar amb el seu flux. Aquesta mena de coses es troben al costat de les ondes i dels paisatges meravellosos; però el terreny de l'interior el van posseir abans els ceretans i els durs ausoceretans; ara, amb aquest nom mateix, una tribu dels ibers. A continuació, finalment, el poble sordó vivia a llocs inaccessibles i s'anava estenent cap al mar intern, habitava entre amagatalls de feres allí on es drecen els cims del Pirineu coberts de pins i tot cenyint els camps i l'abisme en gran extensió. Hom diu que als confins de la terra sordicena hi va ser, en uns altres temps, Pyrene, ciutat de ric solar, car els massaliotes la sovintejaven per raó de llurs negocis. I de les Columnes d'Hèrcules, [igual] com del mar Atlàntic i del límit de la costa Cefirida fins a Pyrene, hi ha un viatge de set dies per a una nau rabent. Després del cap Pirineu jauen els sorrals del litoral Cinètic, el qual solca extensament el riu Roscí".

[5] ÈPOCA MEDIEVAL

Societat, urbanisme i poblament

Abans del canvi de mil·lenni, la colonització de la vall d'Aro ja estava força arrelada. Tanmateix, la **fundació del monestir benedictí, pels volts de l'any 940, augmentà la protecció dels habitants del lloc** -en un context de colonització de territoris i de ràtzies marítimes constants dutes a terme per vaixells musulmans- i organitzà l'expansió demogràfica d'aquell temps. El Monestir, instal·lat en un racó de la vall -a la badia de Guíxols-, va afavorir la formació d'un nucli de població que es va anar configurant al seu redós, que s'anomenà Sant Feliu de Guíxols pel fet que el Monestir s'havia fundat sota l'advocació del màrtir Feliu -l'africà, o el gironí-, que havia estat llençat al mar, segons la tradició secular.

Un dels primers i més emblemàtics edificis que impulsaren els monjos fou l'església monacal, del segle XI, defensada per les torres del Fum i del Corn. D'aquella primera etapa és també la Porta Ferrada. Paral·lelament, la vila anava essent poblada per camperols i petits propietaris lliures, malgrat que existien també unes desigualtats socials molt acusades. Els **monjos, doncs, anaven consolidant el seu domini**, que devia topar amb l'oposició d'altres senyors, laics i religiosos. D'aquesta manera començaren a esclatar els conflictes. El Monestir es disputà el control

sobre diferents terres amb el capítol de Girona -el bisbat- o amb la senyoria de Pals, per exemple. La violència s'introduïa en la vida quotidiana de la vall d'Aro i s'imposaven unes **noves relacions de dependència o vassallatge en la societat**. Així, la gent es va veure forçada a acceptar uns vincles de protecció i, alhora, una relació de submissió envers les dues institucions eclesiàstiques esmentades. Com que la base econòmica continuava essent el comerç i el treball de la gent als petits masos i als tallers artesanals, el poble veia com les seves rendes -per la imposició dels drets senyoriais- anaven a parar a les arques dels senyors. Així es posava fi a la llibertat generalitzada dels pagesos i s'iniciava l'època en què predominarien les forces productives i militars, la qual cosa suposava el **naixement de la societat feudal**.

La carta de franqueses o de poblament atorgada per l'abat del Monestir l'any 1181 afavorí encara més l'augment del nombre d'habitants, tota vegada que consolidà la sobirania i el patrimoni del Monestir. Alhora, la carta eximí els pobladors, momentàniament, d'haver de pagar diverses exaccions fiscals i dels mals usos.

A partir del segle XIII la població guixolenc començà a prendre consciència ciutadana davant el poder feudal que retenia el Monestir, i es **fundà la Universitat com a element associatiu de la població**. A finals de segle, a causa de la seva importància, aconseguí limitar alguns drets de l'abat sobre la venda de sal i vi, i, a més, va pactar la col·laboració del poble en el treball de reforçament de murs i defenses del cenobi.

Durant aquest segle XIII, **la ciutat va créixer cap a l'est** i travessà la riera del Monestir: es va constituir un nucli habitat d'unes cent cases, provist de plaça pública -el veritable centre polític i comercial- i emmurallat. Malgrat això, les tropes franceses l'ar-

rasaren el 1285, la qual cosa va provar de pal·liar l'abat amb l'atorgament de noves franquícies de repoblament. D'aquesta manera, la ciutat tornà a créixer, fins i tot ultrapassant els límits anteriors, donat que arribà fins a l'actual rambla Vidal.

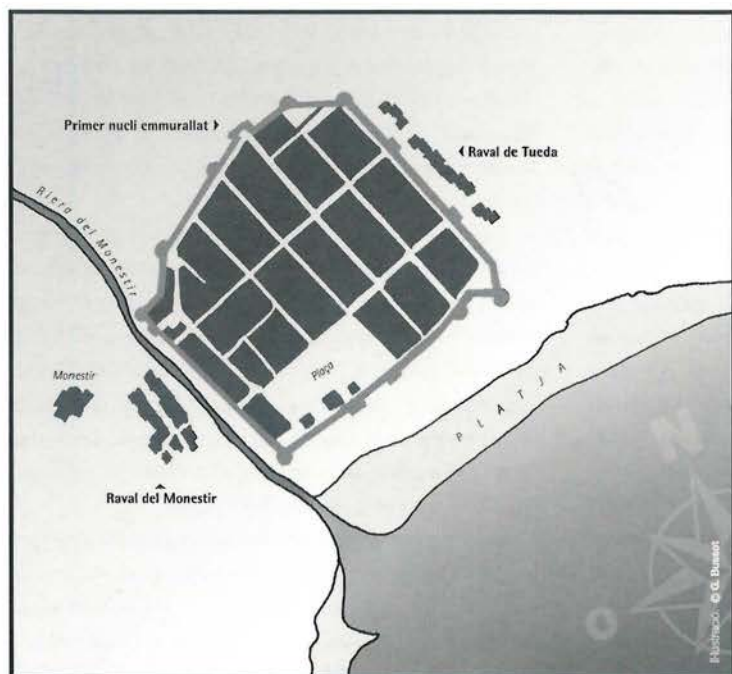
A començament del segle XIV la població de Sant Feliu de Guíxols comptava ja amb una organització jurídica comunal a l'estil de les principals ciutats catalanes reials, amb **jurats o cònsols** que en gestionaven els afers més importants i vetllaven per l'acompliment exacte de totes i cadascuna de les franquícies obtingudes enfront de la senyoria jurisdiccional del Monestir. Paral·lelament al poder laic, hi havia l'eclesiàstic. Els membres d'aquest últim gaudien de privilegis. Altrament, no sembla pas que existís a Sant Feliu una aristocràcia local ("mà major"), per bé que hi havia,

això sí, algunes famílies adinerades. La resta de la població estava formada per comerciants, patrons, artesans -mestres d'aixa, calafats, boters-, menestrals, traginers, mulers, etc.; i, sobretot, per pescadors i mariners ("mà menor"), que s'organitzaven en gremis i confraries. Els **oficis més representats eren, doncs, els relacionats amb el mar** en diverses activitats: pesca, comerç i transport. Per últim, una part dels habitants eren pobres o marginats. Els primers podien acollir-se a institucions com la **Pia Almoïna** o l'Hospital dels Pobres -una caritat institucionalitzada- per tal de sobreviure. Entre els marginats hi havia els servidors, els esclaus, els alcavots, les dones públiques i els jueus -entre ells, els metges de la vila-.

Aquest grup, tradicionalment, havia estat una col·lectivitat pròspera, comercialment activa i que

prestava diners a d'altres. Un dels guixolencs d'origen jueu i que gaudia d'una posició privilegiada era Maimó Ponç, que vivia a la Plaça i feia de guardià del port. Malgrat tot -per ara-, documentalment, no podem confirmar la hipòtesi de l'existència d'un call jueu dins el nucli urbà de Sant Feliu -almenys pel que fa al segle XIV-.

Quant al règim alimentari del poble, i malgrat que es desconeix amb exactitud, hem de suposar que es composava de pa de blat o d'ordi, carn -de gallina i de porc-, peix -sardines i tonyina-, ous, cols, cebes, alls, porros, fesols, cigrons, vi i oli. Amb tot, l'aparició de pestes i altres epidèmies -els anys



< Plànol de la vila corresponent al segle XIV.

La Porta Ferrada i el frontispici de l'església, flanquejat per les torres del Fum i del Corn, eren alguns dels elements més singulars del paisatge urbà guixolenc del segle XI.



1362, 1371 i 1384- evidencien que **la fam era un problema encara no resolt**. En canvi, per un document de l'any 1315, sabem què menjaven els monjos en temps de l'abat Tomàs Sasserra.

El desenvolupament econòmic de la vila es va anar consolidant amb l'obtenció del **permís per a celebrar el mercat setmanal i una fira anual**.

Alhora, des de 1354, Sant Feliu esdevingué **vila reial**, gràcies a una concessió de Pere III *el Cerimoniós*. D'aquesta manera, la ciutat va créixer un xic més, especialment amb l'expansió de la barriada de Tueda. Segons el fogatge de 1360, hi havia 230 cases, la qual cosa indica que la població depassava el **miler d'habitants**, si hi afegim els religiosos i marginats, no inclosos en el cens mencionat. En canvi, els dos-cents anys posteriors foren de pèrdua i estancament de la població, a causa de les pestes, les inundacions i les males collites.

Paral·lelament, el sistema feudal entrà en crisi, ja des del segle XIV. El malestar existent tant a la ciutat com al camp desembocà en la Guerra Civil catalana (1462-1472). Per aquest motiu, els jurats guixolencs disposaren que, de nit, no es poguessin portar armes. Alhora, entre el Monestir i els membres dels oficis urbans (artesans i mercantils) creixien les tensions, així com entre els remences de la vall d'Aro -homes subjectes a la terra que treballaven; menys de la meitat dels pagesos- i el capítol de Girona o senyoria de les terres. Així, durant la Guerra Civil catalana fou inevitable que esclatés la tensió: **els pagesos de la vall d'Aro atacaren el castell de Benedormiens**, sota el crit de "fora censos, delmes i tasques!". El Castell havia esdevingut un símbol del poder feudal a la vall, perquè era on es produïa el cobrament d'impostos. Amb la Sentència Arbitral de

Guadalupe, el 1486, es pacificà el camp català, en produir-se l'abolició dels mals usos i de la remença personal, tot i que no se solucionaren les diferències econòmiques entre pagesos.

Una vila marinera

Des de temps antics, es forjà una molt estreta relació entre Sant Feliu i el mar. Per començar, se n'obtenien els diversos fruits de les aigües: peixos, crustacis, mol·luscs, etc. I per poder-los atènyer calia que hi haguessin homes que es dediquessin a la construcció d'embarcacions i dels ormeigs de pesca. D'altra banda, també els mercaders -sobretot els de la ciutat de Girona- es beneficiaven del mar, per tal com feien ús dels vaixells per transportar els productes que venien i que compraven. Al seu costat, **el Monestir percebia uns drets (o impostos) dels pescadors i dels comerciants**. D'altra banda, el mar era, aleshores, pràcticament l'única via de comunicació. Durant el segle XIII, es començà a recórrer tot el Mediterrani. Sant Feliu s'incorporava, així, al dinamisme de la Catalunya de la baixa edat mitjana. Durant segles, doncs, el mar representà un eix principal a l'entorn del qual girava, ja fos d'una manera més directa o més indirecta, la vida de molts guixolencs i guixolenques, i això els predisposà a les activitats marítimes de la pesca i el comerç.

En aquest context s'ha de situar la intervenció de la vila en la **conquesta i domini de Mallorca**, un episodi en el qual lluitaren cristians i musulmans pel control de les rutes de la Mediterrània occidental. Això fa pensar que en aquella època la primitiva població de Sant Feliu ja tenia força importància i que la vocació marinera dels seus veïns ja era ben coneguda. De fet, l'estol de vai-

xells de l'expedició pisana i catalana, l'any 1114, va romandre ancorat per espai d'unes setmanes a Sant Feliu, en veure's sorprès per un fort temporal. Això succeí mentre la flota s'adreçava a Eivissa i Mallorca, sota el comandament del comte Ramon Berenguer III *el Gran*.

La segona i definitiva agressió contra les Illes es produí el 1229. Hi participà la noblesa catalana, amb el rei Jaume I *el Conqueridor* al capdavant. També ho féu, des de Sant Feliu, l'abat del monestir benedictí, Bernat Coll (1228-1253). Aquest abat hi aportà cinc cavallers ben aparellats –segons el *Llibre dels Feits*–, més uns cent setanta soldats d'infanteria –segons Cano i Villanueva–. L'èxit de l'operació militar va fer que al Monestir guixolenc li corresponguessin 80 cases, 53 horts i 66 altres possessions illenques, com a **botí de conquesta**. Algunes d'aquestes propietats el segle XVII encara eren del Monestir. Posteriorment, les relacions i transaccions comercials entre Mallorca i la vila van ser molt importants.

Sant Feliu també tractava amb altres ports: Barcelona, Tarragona, Tortosa i València. Algunes de les embarcacions que entraven i sortien del nostre port havien estat construïdes a les **drassanes de Sant Feliu**. Aquests tallers es construïren gràcies a un permís de l'abat del Monestir, Gerald, de l'any 1258, i s'emplaçaren al lloc que s'estén “des del cantó extrem de les cases de Berenguer Palet fins a la riera que desguassa per l'esmentada vila”, –segons diu un pergami d'aquest any–. Aquest lloc no podia ser gaire lluny de la plaça, i fins potser era a la mateixa plaça, donat que aquell espai urbà, durant l'edat mitjana, es coneixia també amb el nom de *drassana*.

Gràcies a la construcció d'embarcacions, **Sant Feliu va gaudir d'un sector comercial dinàmic i va donar feina a una part de la població gens**

menyspreable, formada per mestres d'aixa, calafats, velers, **remolers**, corders, etc. Hom bastí embarcacions de tota mena –naus, llenys, tarides, galeres, llaguts, coques, sageties, caravel·les i àdhuc un balener– que contribuïren a engruixir la flota naval promoguda per Pere II *el Gran*, la qual es volia utilitzar per a l'expansió pel Mediterrani (1282-1360). La fusta per a aquesta indústria procedia dels boscos locals, del Montseny i, en alguns casos, també del Pirineu.

Per tot plegat, Sant Feliu –i després Palamós–, es convertí en el **port més important de la costa de Girona a l'edat mitjana**. Tanmateix, la localitat també va haver de pagar les conseqüències de la seva intervenció en les conquestes mediterrànies: el papa francès Martí IV excomunicà Pere II *el Gran* i el desposseí dels seus regnes el 1283 per haver ajudat els sicilians en la revolta que emprengueren contra el domini francès. El pontífex predicà una guerra de religió contra el monarca i, en conseqüència, **l'estiu de 1285 es produí la invasió francesa** que afectà greument les nostres contrades. »ANNEX 2 – PÀG. 43

Malgrat la caiguda de Girona i l'incendi de la vila de Sant Feliu, els francesos hagueren d'emprendre aviat la retirada, encaçats per les tropes del rei Pere i per l'esquadra de l'almirall de la flota catalana, Roger de Lloria, durant la **batalla naval de les illes Formigues**, i també assetjats per la pesta; una epidèmia que la gent atribuï a les mosques sortides del sepulcre de Sant Narcís, profanat pels francesos.

A més de les batalles navals, altres perills afectaven les activitats que tenien com a escenari el mar: els **temporals**, que podien acabar en naufragi; i els **pirates, corsaris i sarraïns**, que atacaven altres embarcacions amb la intenció de robar-ne la mercaderia valuosa o bé raptar membres de la tripulació, a canvi dels quals podien demanar un rescat.

El comerç de cabotatge: mercaderies i embarcacions

Les rutes establertes pel comerç català menaven els vaixells a través del **Mediterrani** vers les Balears, la Provença, Sardenya, Sicília, la península Itàlica, Palestina, Bizanci -fins la caiguda en mans otomanes l'any 1453-, Alexandria, el Magrib i l'Al-Àndalus.

Aquest comerç es basava en l'intercanvi de diversos productes. Entre els més **importats** hi havia els següents: el blat, el vi, el sucre, els esclaus, el cotó, els draps i tovalloles de lli, la seda o llana, la cera, el coure, la fusta per a ballestes, el cuir, el fil de Borgonya, el canemàs, la cera, el sagí, el sabó, les avellanes, les figues seques, el formatge, els dàtils, la sardina i l'alatxa, l'oli, la sal i les preuades espècies, i també algun falcó -au rapinyaire emprada en l'art de la falconeria-. Algunes de les matèries primeres que arribaven eren transformades pels sectors manufacturers -fossin de Sant Feliu o de Girona-, com és el cas del ferro, el sagí, el sabó o les fustes de ballesta (de les quals se n'importaren fins a 721 entre 1361 i 1414). Aquestes mercaderies arribaven, generalment, des de Barcelona, València, Tortosa, Tarragona, Mallorca i Eivissa. Procedents d'Anglaterra i Flandes, s'obtenien teles de luxe i estany.

A Sant Feliu, **aquesta activitat comercial es realitzava a la platja**, al racó de Llevant, arrecerat del temporal pel promontori dels Guixols i, més tard, pel moll que s'hi construí el segle XV.

Pel que fa als **productes que s'exportaven**, destaquen els següents: la llenya, el carbó vegetal, la carn i el peix salats, el **pastell**, el ferro, l'estany, el blat, l'ordi, el vi, la mel, la fruita, les avellanes, el suro, els objectes d'artesanía, etc., i també els procedents de Girona, principalment draps i robes que, en bona part, anaven destinats al mercat sicilià fins la segona meitat del segle XV.

També es venien esclaus. En efecte, a Mallorca, concretament entre 1419 i 1484 foren venuts nou esclaus, tots ells joves (amb edats que oscil·laven entre els 18 i els 35 anys) i d'orígens molt diversos. L'esclavatge solia justificar-se adduint motius de caire religiós: els musulmans podien ésser reduïts a esclaus pel fet que eren, als ulls dels cristians, infidels. Els búlgars, per la seva banda, havien estat declarats heretges. Més difícil resultava de justificar en el cas que els esclaus fossin també cristians, com per exemple els grecs, molts dels quals foren manumesos a partir del segle XIV.

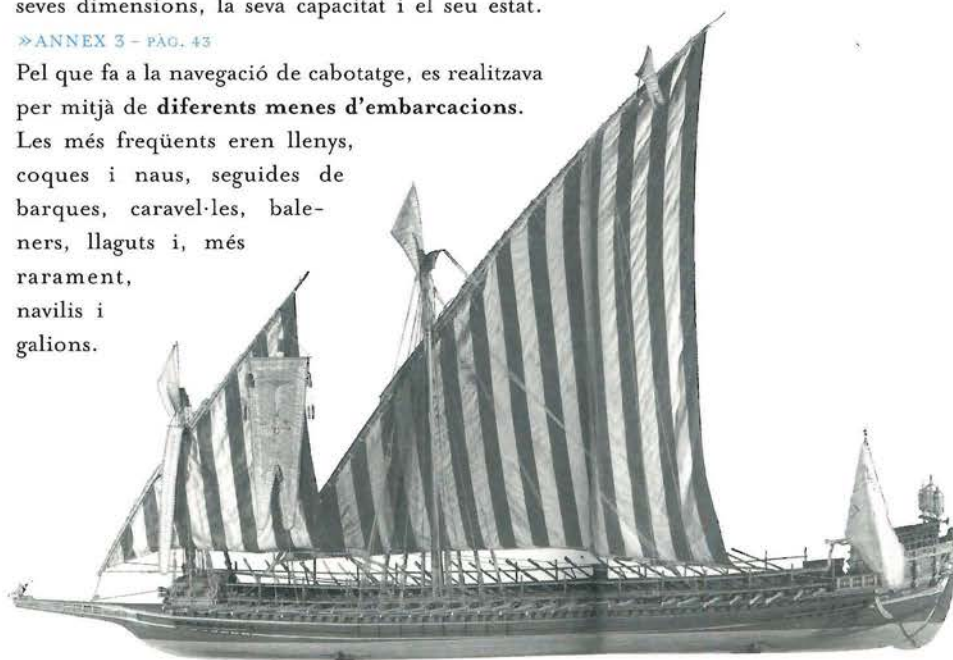
D'altra banda, **també es venien vaixells, sobretot a Mallorca**. Entre 1450 i 1508 hi ha registrats quatre casos en què es posà a la venda una embarcació. Tots quatre són diferents; es tracta d'una nau, un lleny, un balener i un navili. Els preus variaven en funció del tipus de vaixell, les seves dimensions, la seva capacitat i el seu estat.

» ANNEX 3 - PÀG. 43

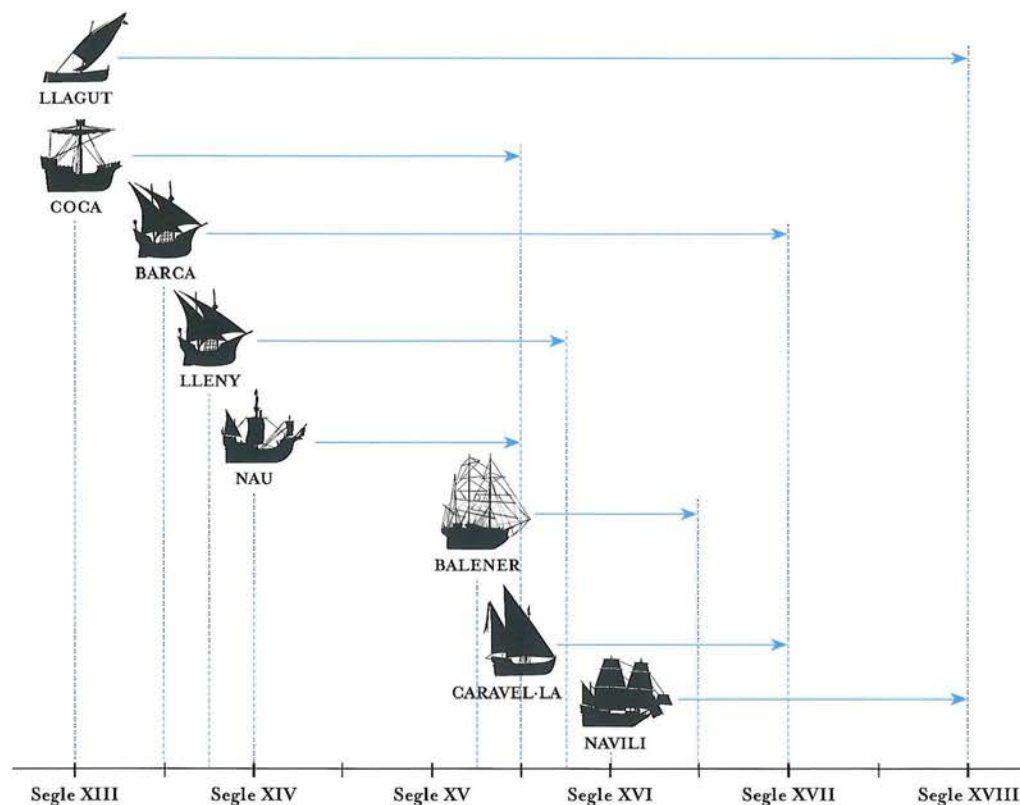
Pel que fa a la navegació de cabotatge, es realitzava per mitjà de **diferents menes d'embarcacions**.

Les més freqüents eren llenys, coques i naus, seguides de barques, caravel·les, baleners, llaguts i, més rarament, navilis i galions.

Galera reial.



Embarcacions més freqüents a Sant Feliu i cronologia del seu ús.



Sant Feliu, port natural de Girona

La vall d'Aro, la ciutat de Girona i les poblacions de l'interior, en general, depenien del mar per al proveïment de cereals, arròs i llana, i per a exportar la seva producció de draps i cuiros. La **sortida natural** o més avantatjosa per a aquestes localitats era el **port de Sant Feliu**. Les mercaderies havien de ser transportades de Girona a Sant Feliu, i a la inversa, amb carros tirats per animals de bast -muls o ases-; i menats pels traguiners. No sembla pas que entre la costa i Girona hi hagués hagut camins -que hi permetessin el pas de carre-

tes- abans del 1320. Però la novetat va ser la **construcció, a partir de 1322, del camí de Girona a Sant Feliu** per les Gavarres i la vall del Ridaura. Va ser una obra molt important, que es confià a un mestre d'obres francès. D'aquesta manera, el port de Sant Feliu estaria més unit a Girona. Els estrets lligams econòmics entre ambdues ciutats expliquen l'evolució jurídica i política per la qual, trenta anys més tard, Sant Feliu esdevindria -concretament l'any 1354- **vila reial** i "**membra e part de la ciutat de Girona**".

La construcció del camí entre Girona i Sant Feliu s'havia de sufragar, donat el seu elevat cost, mitjançant la recaptació derivada d'un impost creat de



Vista del port de l'Abric de la badia guixolenc. A la dreta,
les dues pilones que servien per a amarrar-hi vaixells.



bell nou. Així, els jurats, prohoms i mercaders de Girona estaven facultats per a gravar amb una taxa les diferents mercaderies que es transportaven de Girona a Sant Feliu -l'impost o vectigal de mercaderies-. >>ANNEX 4 - PÀG. 45

Tanmateix, l'abat del Monestir ja cobrava una contribució especial de càrrega i descàrrega sobre totes les mercaderies del port, és a dir, un impost de ribatge. Això, a més d'encarir el preu final dels productes, originà diversos plets entre els mercaders i jurats de Girona i l'abat del Monestir de Sant Feliu. L'octubre de 1328, per exemple, els jurats de Girona es negaren a pagar la taxa que l'abat Fra Ramon de Llabià volia imposar a unes provisions desembarcades a Sant Feliu amb destí a Girona. Els jurats, qüestionant la jurisdicció eclesiàstica de l'abat, sostenien que, com a gironins, només estaven sota jurisdicció reial i, per tant, exempts de qualsevol taxa. L'abat va embargar les mercaderies fins que no se'n pagués fins l'últim diner. Uns i altres es creuaren comunicacions acusatòries ben violentes. Al seu torn, el veguer gironí ordenà als saigs i oficials de la cúria reial que anessin a Sant Feliu a recollir les mercaderies que l'abat tenia retinudes. Aquests oficials del rei, en arribar a Sant Feliu, varen ser bandejats, i sembla ser que de molt males maneres, per la qual cosa es queixaren al monarca Alfons III *el Benigne*. L'abat, per la seva banda, s'adreçà al senyor bisbe de Girona. I, d'aquesta manera, s'inicià -per la part civil- un plet; i -per la part religiosa- un procés. Per activar aquest procés i defensar els seus interessos, l'abat guixolenc, Llabià, i el pare Bertran d'Abadia, monjo cambrer del Monestir, anaren a Girona. Quan hi entraven, el veguer de Girona i ciutadà de Barcelona, Pere de Sant Climent, i

el sotsveguer, Francesc de Valls, els varen detenir i empresonar. Primer els tancaren a la torre de Berenguer de Riera -al Mercadal, prop de la sèquia Monar-. Després varen ser conduïts al palau episcopal, on foren posats a disposició dels oficials eclesiàstics. D'aquesta manera, el veguer i el sotsveguer portaven a terme la revenja pels excessos de l'abat envers els saigs i oficials de la cúria de Girona.

Però els representants del rei, a la ciutat de Girona, s'equivocaren lamentablement, perquè l'abat de Sant Feliu i el cambrer del Monestir pertanyien al fur eclesiàstic, a una altra jurisdicció, prou poderosa a l'època. Així, el tribunal eclesi-



Clau de volta de l'església amb l'escut de l'abat Llabià, protagonista del conflicte del port de Sant Feliu de l'any 1328.

Els oficials de Girona van ser castigats a pujar les escales de la catedral de la ciutat agenollant-se a cada graó per demanar perdó a Déu i a la Verge Maria.

àstic va obrir un procés de censures contra aquells funcionaris. **El veguer i el sotsveguer varen ser acusats de sacrilegi**, amb pena d'excomunió, per haver atemptat contra els clergues, que fruïen del privilegi anomenat del cànon, aprovat en el concili Laterà II, l'any 1139. Tanmateix, el rei interposà la seva autoritat i, momentàniament, aturà el procés iniciat.

Mentrestant, en aquest interval, continuaren les discussions amb relació a la sobreposició i **contradicció de jurisdiccions, reials i senyorials** -en aquest darrer cas, eclesiàstica-, i el moviment d'influències. El 1329, Alfons III escrivia a Pere

de Sant Climent, veguer de Girona, i als jurats d'aquella ciutat manant-los que vetllessin pel dret reial de Sant Feliu i que no permetessin que l'abat del lloc usurpés aquella jurisdicció, la qual cosa seria molt perjudicial per a la ciutat.

Més endavant, es tornà a remoure la causa iniciada contra el veguer i el sotsveguer, acusats de sacrilegi. El 1330, la cúria de l'arquebisbat de Tarragona n'aprovà la sentència. El bisbe de Girona, Gastó de Montcada, ordenà que durant la festa de Pasqua de Resurrecció **es fes pública la sentència a totes les parròquies** de la ciutat, fent-ne la lectura des de les troncs.



El port guixolenc fou anul·lat com a >
port reial el 1334, amb la consegüent
disminució del comerç marítim.

Malgrat l'estreta vinculació dels oficials reials amb la corona i d'haver donat proves de la seva fidelitat als interessos que representaven, varen ser abandonats a la seva sort pel rei. El dia 12 de maig de 1330 –que s'esqueia en diumenge–, i a l'hora de la sortida del sol, Pere de Sant Climent i Francesc de Valls van ser portats a la torre on ells mateixos havien retingut presos l'abat i el cambrer del monestir guixolenc i, allí, hagueren de proclamar en veu alta que aquella detenció no havia estat justa. Sortiren d'allà, en direcció a la catedral, seguits de quatre clergues revestits del roquet o sobrepellís blanc, que mentre cantaven el salm “Miserere mei, Deus”, assotaven els dos oficials. En arribar al pont de Sant Francesc, **els dos excomunicats varen ser desposseïts dels seus vestits** i, des d'allà, tan sols amb camisa blanca, descalços, amb el cap descobert i amb un ciri encès a les mans, travessaren la ciutat fins arribar al peu de les escales de la catedral. Els obligaren a pujar les escales, però **a cada graó havien d'agenollar-se demanant en veu alta perdó a Déu i a la Verge Maria**. Un cop a dalt, els exposaren davant la porta dels Apòstols perquè fossin objecte de l'escarni públic per part dels que assistien a missa. Després va sortir el vicari general i va obligar els reus a demanar-li perdó fervorosament. A més d'inculpar-los de sacrilegi, se'ls va declarar culpables d'altres penes i censures consignades en les constitucions sinodals de l'arquebisbat de Tarragona contra tots aquells que atemptaven contra les persones o béns eclesiàstics. Finalment, després d'això i d'altres detalls de caire penitencial, van fer pagar, allà mateix, als inculpats, i al comptat, tot el dinar necessari per a fer dues làmpades de plata, dotades d'oli i d'altres complements necessaris per al seu sosteniment, perquè cremessin per sempre més davant l'altar major de l'església de Sant Feliu de Guíxols, per

a memòria de les futures generacions. Cosa que, segons el pare Alonso Cano, es va complir al peu de la lletra. “*¡Qué ignominia para aquellos dos hombres! ¡Y qué bofetón para la ciudad!*”, deixà escrit l'historiador gironí Julián de Chía.

Però –per a la història que ens ocupa– el més greu de tot aquest afer va ser el **tancament del port de Sant Feliu com a port reial**, i la seva substitució pel de Palamós, com a conseqüència del plet creat, i per ordre del rei Alfons III *el Benigne*, de 1334. Això suposà la paralització momentània del comerç marítim i causà un gran perjudici als mercaders guixolencs i gironins, ja que Palamós no podia assumir la funció de port de Girona que havia exercit Sant Feliu. El canvi de port, i de camí –encara per fer–, comportaria l'encariment dels productes. D'altra banda, el port de Sant Feliu estava més ben preparat, en tots sentits, i el tràfic es podia realitzar amb més facilitat, donat que la badia era més arrecerada.

Aquest conflicte econòmic –que es resolgué provisionalment en reobrir-se el port l'any 1336– evidencià que era necessari **buscar una solució jurídica i política més estable**. Fou aleshores quan es pensà en la **institució del carreratge**. En efecte, el 10 de juny de 1354 Sant Feliu esdevingué **vila reial, com a membre i part -carrer- de la ciutat de Girona**, ja que el port de Sant Feliu era la seva sortida natural al mar. El terme de Sant Feliu seria, des d'aquell moment, part del de Girona. Els guixolencs gaudirien de la mateixa ciutadania o veïnatge –reial– que els gironins, com si hi visquessin. Tindrien, doncs, les mateixes franqueses i llibertats, bons usos i costums de Girona, amb el benentès que si en compartien els mateixos drets i llibertats, també en compartirien les obligacions –imposicions reials, plets, etc.–.

Vista general del moll medieval, situat al promontori dels Guixols. >

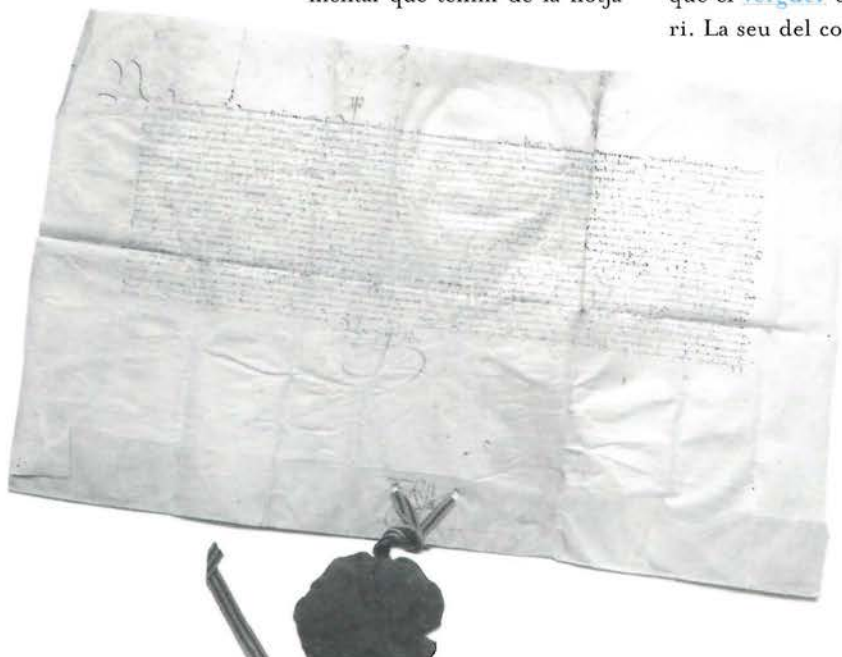
Privilegi que el rei Alfons IV concedí als guixolencs en relació amb el consolat de mar (AMSG). <

Alhora, el Monestir reservava sota la seva jurisdicció alguns homes propis o remences del raval de Sant Amanç.

En definitiva, Sant Feliu restà com una **vila mig reialenca i mig de la senyoria eclesiàstica**. Si bé això aconseguí d'acostar més les dues poblacions germanes, també la inconcreció del carreratge atorgat a Sant Feliu donà peu a una **lluita perpètua d'interpretació jurídica** en què, des de llavors fins a l'any 1835, es trobarien immersos la vila i el monestir benedictí.

Noves institucions i infraestructures marítimes

Malgrat la problemàtica generada per la submissió a la jurisdicció eclesiàstica o bé a la reial, el sector comercial marítim guixolenc era prou dinàmic. Una prova n'és l'**obtenció de la llotja**, un edifici públic on els mercaders podien reunir-se per deliberar sobre els seus afers. La primera notícia documental que tenim de la llotja



SAN FELIU DE GUIXOLS — Vista del Portal

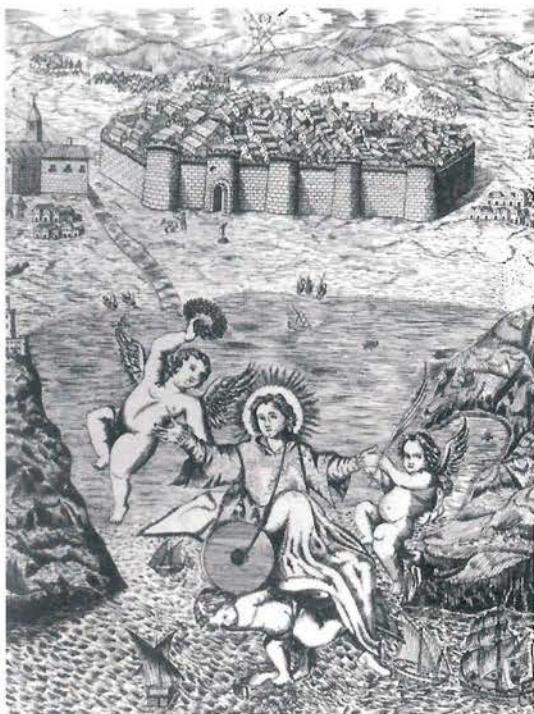


de Sant Feliu és de 1402. Atès que la de Girona fou fundada el 1385, els orígens de la de Sant Feliu s'haurien de situar entre ambdues dates.

Posteriorment, el 1443, Alfons IV *el Magnànim* atorgà a Sant Feliu la **capacitat per establir un consolat de mar**, que competia directament amb el de Barcelona i que s'estructurava com aquell, amb un cònsol -Barcelona en tenia dos-, un jutge d'apel·lacions i un **verguer**. Els dos primers càrrecs s'anaven renovant anualment, mentre que el **verguer** era sempre l'escrivà del consistori. La seu del consolat es trobava inicialment a la

pròpia casa del consell de la vila, concretament a la torre del Consell o del Portal del Mar. Posteriorment, el 1508, fou traslladada a un espai més còmode, la casa de Sant Bernardí, situada a la Plaça. La institució del consolat de mar desaparegué en aplicar-se el decret de Nova Planta l'any 1716.

Per últim, des de Sant Feliu es va demanar al rei el permís per a la construcció d'un



moll, per tal d'afavorir l'activitat comercial. A Barcelona, per exemple, el primer port artificial s'havia iniciat poc abans, l'any 1439. El 1453 ja es començà a plantejar la construcció del de Sant Feliu, però la iniciativa quedà estroncada a causa de l'esclat de la Guerra Civil catalana (1462-1472). Finalment, el privilegi atorgat per Ferran II el Catòlic, de 1493, possibilità, definitivament, l'aixecament d'un moll situat a recer del promontori dels Guixols. »ANNEX 5 – PÀG. 46

El finançament de les obres del moll fou a tres bandes: a partir de **talles** realitzades entre la població, de donacions voluntàries de persones de Sant Feliu i d'altres localitats dels voltants i de la desviació de dues-centes **lliures**¹ del llegat destinat

als pobres. La nova estructura portuària havia de tenir uns **efectes molt positius per a l'economia**, no només de la vila, sinó també de tot el Principat, en el context general del ressorgiment econòmic català; i és que l'economia s'havia vist seriosament afectada per la guerra i per la pèrdua dels mercats orientals després de la caiguda de les restes de l'Imperi bizantí en mans otomanes, el 1453.

Tot fa pensar que **les obres del moll començaren l'any 1496** i duraren, aproximadament, un decenni. El primer moll de Sant Feliu estava compost d'una sèrie de pontons, unes passarel·les flotants de fusta convenientment calafatada, i uns norais, on es podien amarrar els vaixells. »ANNEX 6 – PÀG. 48

Mentrestant, a **les drassanes continuava la feina de bastir diverses embarcacions**: llenys, llaguts, naus, coques, sageties, caravel·les, baleners, etc. Els mestres d'aixa guixolencs foren requerits, més d'una vegada, per les autoritats de Barcelona perquè ajudessin a la construcció d'embarcacions. A l'entorn dels mestres d'aixa treballaven calafats, velers, **remolers** i corders.]

◀ En aquest gravat corresponent al segle XVII, veiem, a les muralles, la torre del Portal del Mar, que era la seu de la Universitat i del consolat.

| 1. 1 **lliura** = 20 **sous**.

» ANNEX 2

LA INVASIÓ FRANCESA DE 1285

El següent text, del cronista Ramon Muntaner, es refereix a la invasió francesa que, el 1285, va afectar terres empordaneses. En aquesta ocasió, es descriu l'arribada de les tropes a Sant Feliu. Extraiem el fragment de: MUNTANER, Ramon. "Crònica", dins Les quatre grans cròniques. Selecta: Barcelona, 1971, p. 785.

"Sí que l'almirall del rei de França, con fo a Sant Feliu, trobà que tota la gent era fuita per les munta-

nyes, e féu cridar que tothom qui fos de Sant Feliu ne de tota l'encontrada, qui volgués almoïna, que vengués, que ell la li faria. E les gentes mesquines e els pobres e infants vengren a Sant Feliu, e l'almirall veé que no en venien més, féu metre aquesta gent en cases, que dix que els donaria almoïna; e con foren en les cases, féu-hi metre foc, e cremà'ls tots. Veus l'almoïna quina los féu. E d'aquest helocaust podets entendre si en pujà lo fum envers lo ceel; que no us diré del fer, que el recontar és pietat e dolor. Déus, veneit sia ell!, qui tant sofer, emperò a la fin de tot fa dretha venjança".

» ANNEX 3

RELACIONS COMERCIALS ENTRE SANT FELIU DE GUÍXOLS I MALLORCA

A continuació mostrem alguns registres que posen de manifest la intensitat i la diversitat dels intercanvis comercials entre la nostra vila i les Balears els segles XIV i XV. La selecció ha estat extreta de ROSSELLÓ i VAQUER, Ramon. Relacions entre Sant Feliu de Guíxols i Mallorca. Segles XIII-XVI. [Ed. de l'autor]: Mallorca, 1997.

1329, 7 setembre.- A la Cúria de la Governació de Mallorca es veu el cas de Bartomeu Calabuig, mercader de Mallorca que es trobava amb la seva nau carregada de blat al port de Sant Feliu. Es reproduïx una carta en què dit mercader comunica a Ramon Desgau de Cotlliure, amic seu, que ha estat a Sant Feliu de Guíxols amb la seva nau carregada de blat. Després narra que, essent al cap de les Formigues, mentre voltava, un llaüt sortí de Palamós avisant que hi havia quatre galeres i una sagetia, per la qual cosa va convenir tornar a Sant Feliu i estar-hi alguns dies fins a rebre

Nos Bernardus de fonolla
rio Gerens vices procurator
i Cathalon pro iudicio dno In
fante Alfonso Illustissimi domini
Regis Aragon pmo genito eius
generali procuratore ac Comite
Vergelli. Ad instantiam et requi
sitione juratorum et proborum hominum
ac maioris partis mercatorum Civita
tatis Gerunde nobis exhiberunt
quandam ordinationem et imposi
tionem per eos factam rebus vena
libus et mobilibus que deferri con
tigit et portari de dicta Civitate
ad villam et portum sancti felias
Guixellensem et de dicta villa et
portu ad dictam Civitatem Gunde
pro aptandis et construendis In
neribus per quos res mices et victua
lia deferri possint ad dictam loca
z de dictis longis cum carreris
Attendentes dictam ordinationem
et impositionem fieri ad magnam

Detall del document que concedia
el cobrament d'un impost sobre
les mercaderies del port guixolenc,
procedent del *Llibre vermell* (AMG).

resposta d'aquesta carta, per assabentar-se si les galeres eren en aquelles mars i si havia de tornar a Barcelona a descarregar. Però si enviava quaranta o cinquanta homes, els havia de donar la vianda. A la nau hi podia haver 2.400 **salmes**.

1361, 7 juliol.- Guillem Banyes, guardià del port de Sant Feliu de Guíxols, comunica al governador de Mallorca que Pere Oliver, mercader d'*Aredo* [vall d'Aro] de la diòcesi de Girona, ha descarregat en el port de Sant Feliu 300 fustes de ballesta que va treure de la Ciutat de Mallorca per portar a Catalunya.

1374, 17 abril.- Llicència a Jaume Florentí, ciutadà de Mallorca, patró de coca, que li permet anar a Sant Feliu a descarregar, i després a Sicília per portar blat a Mallorca.

22 novembre.- Llicència a Jordi Rovira, mercader de Palafrugell, per a treure de Mallorca 15 **quin-tars** de ferro per portar a Sant Feliu de Guíxols.

1375, 5 novembre.- Llicència a Joan de Vilanova, prevere, perquè pugui treure de Mallorca i portar a Catalunya un **quintar** de figues seques.

1385, 24 agost.- Llicència a Pere Sabrià per a treure de Mallorca dos falcons i portar-los a Girona.

1387, 15 gener.- Llicència a Francesc Roig, patró de lleny de Sant Feliu de Guíxols, que li permet treure de Mallorca cent gerres d'oli.

1419, 28 juliol.- Francesc Oller, escrivà de la nau del venerable Antoni Pujades, habitador de Sant Feliu de Guíxols, ven a Pere de Pacs, ciutadà

de Mallorca, un esclau tàrtar de 22 anys d'edat, anomenat Martí, per preu de 72 **lliures**; i promet respondre del **morbo caduco**, d'**oradura** i del fet que es pixi al llit.

Antoni Pujades, patró de nau, habitant de Sant Feliu de Guíxols, i Francesc Oller, escrivà de la nau, venen a Franquesquina, muller de Guillem Mairata, ciutadà de Mallorca, una esclava búlgara, de 18 anys d'edat, anomenada Maria, per preu de 91 **lliures**; i prometen respondre de **morbo caduco**, d'**oradura**, del fet que es pixi al llit i de la menstruació.

1427, 9 desembre.- Daniel Pardo, mercader de Mallorca en nom propi i del seu germà Pau Pardo, també mercader, assegura a Jaume Castanya, mercader, 300 **lliures** sobre canemàs, fil de Borgonya, ferro, vi, ordi, mel i fruita, [tot] carregat a Roses i a Sant Feliu de Guíxols en la barca de Joan Reynés de Cotlliure per portar-ho a Mallorca.

1439, 12 gener.- Francesc Espital, patró de nau, del lloc de Sant Feliu de Guíxols, ara estant al port de Mallorca, ven a Lluís Prats, draper ciutadà, un esclau sarraí, anomenat Haamet, de 28 anys d'edat, per preu de 57 **lliures** reials de Mallorca.

1450, 18 febrer.- Antoni Madrenchs de Sant Feliu de Guíxols, senyor i patró d'una nau d'un timó anomenada Santa Maria i Sant Nicolau, al port de Mallorca estant, la ven a Gabriel Pelegrí, pel preu de 550 **lliures**.

1478, 3 març.- Nicolau Macià, nauxer de nau de la vila de Sant Feliu de Guíxols, ven a Francesc Bartomeu, ciutadà de Mallorca, un esclau cristià turc, anomenat Joan, de 22 anys d'edat, pel preu

de 90 **lliures**. L'esmentat esclau es féu cristià a la ciutat de Nàpols.

1479, 14 juny.- Els jurats del regne de Mallorca escriuen al rei explicant-li que havia sortit de Sardenya una caravel·la patronejada per Jaume Olomar de la vila de Sant Feliu, carregada de diverses mercaderies -cuirs, formatges i vins grecs-. Continuava dient la carta que, quan la nau era a l'illa Rossa de Sardenya, li sortí a l'encontre amb bandera reial un balener de Joan Gentil de Palos, comandat pel patró Xixona de Gibraltar, i, si bé tots eren de la mateixa bandera reial, els de Gibraltar els robaren els béns, molts dels quals eren de mercaders mallorquins.

» ANNEX 4

CONCESSIÓ DE LA IMPOSICIÓ O VECTIGAL DE MERCADERIES QUE ES TRANSPORTAVEN DE GIRONA A SANT FELIU DE GUÍXOLS

En el document transcrit a continuació veiem que les mercaderies que es transportaven de Girona a Sant Feliu estaven gravades amb un impost especial, que recaptaven els jurats, prohoms i mercaders de Girona, segons la concessió que els va fer l'infant Alfons III el Benigne. L'impost havia d'ajudar a sufragar l'elevat cost que suposava la construcció del camí que havia d'unir Girona amb Sant Feliu, començat el 1322^a.

- Per un sac d'avellanes: un **diner**
- Per un sac de **rodor**: un **òbol**
- Per un sac de castanyes: un **diner**
- Per una bala d'**entrellis**: un **diner**
- Per una bala de pell de moltó: un **diner**
- Per una bala de canemàs: un **diner**
- Per una càrrega de drap de lli: un **diner**

- Per una bala de pedaços: un **diner**
- Per una bala de canem o borres: un **diner**
- Per una càrrega de llana, tirada per mul: un **diner**
- Per una càrrega tirada per ases: un **òbol**
- Per una càrrega de sabó o seu i per una càrrega de sagí o cansalada: un **diner**
- Per una càrrega de fusta, o gavadals, plats fonsos, tallants, gresals, gibrells o qualsevol altre estri de fusta: un **diner**
- Per una càrrega de fusta de tina o bótes portada per mul: un **diner**, per ase: un **òbol**
- Per una càrrega de cordovà o de moltó: un **diner**
- Per una càrrega de draps blancs de Banyoles o de qualsevol altre drap: un **diner**
- Per una càrrega de cera: un **diner**
- Per una càrrega de pell de boc: un **diner**
- Per una càrrega de cuiro de camell, de vedell o de *paratge*: un **diner**
- Per una càrrega d'arròs, comí o matafaluga: un **diner**
- Per una càrrega de pell de moltó o tocino: un **diner**
- Per una càrrega de pell de conill o una altra pellissa: un **diner**
- Per una càrrega de figues o dàtils, transportada per mul: un **diner**, i per ase: un **òbol**
- Per una càrrega de blat, portada per mul o ase: un **diner**
- Per una càrrega de mill, civada o altre cereal, per mul o ase: un **òbol**
- Per una càrrega de sal, per mul o ase: un **òbol**
- Per una càrrega de fusta de cairats, de llates i fusta de fulla o altra fusta, portada en mul: un **diner**, i portada en ase: un **òbol**
- Per mitja **somada** de vi, portada per mul o ase: un **diner**
- Per una gerra de vi: un **òbol**
- Per una gerra d'oli o de peix salat: un **òbol**
- Per una **somada** de peix salat, sardina, anguila o un altre peix: un **diner**

Però, aquí, no s'inclouen els peixos de les riberes pròximes a Girona.

- Per qualsevol altre material aquí no especificat: un **diner**
- Per càrregues o feixos portats en carretes, es pagarà segons la mesura ja dita.
- I tot allò que els traginers o carreters hauran de pagar per totes les coses esmentades -mercaderies, coses o vitualles- que ho facin al comptat (del seu salari) al mateix lloc de la càrrega.

» ANNEX 5

EL PRIVILEGI REIAL PER A CONSTRUIR EL PRIMER MOLL

*A continuació transcrivim el document expedit per Ferran II el Catòlic l'any 1493, que atorgava a la vila de Sant Feliu la facultat de construir el seu propi port artificial i la potestat de les autoritats locals per a realitzar **talles** per a sufragar-ne els costos³.*

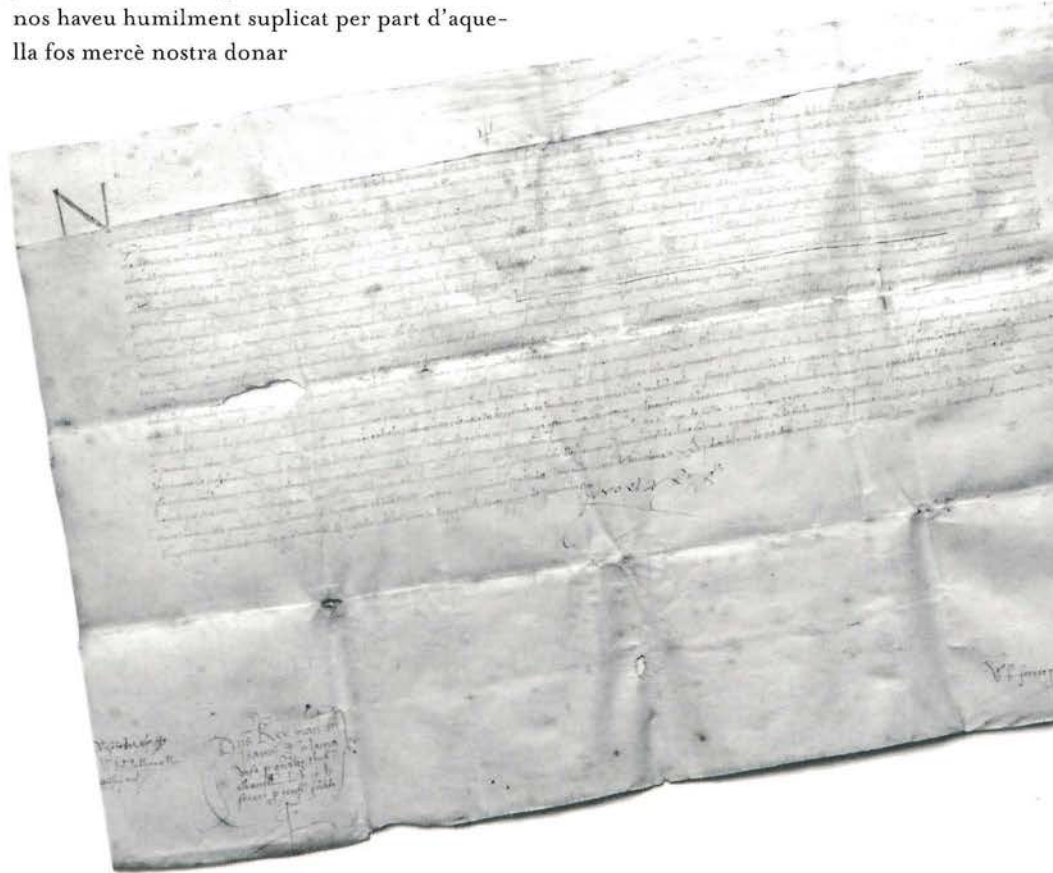
1493 octubre 26, Barcelona

Nós, Don Ferrando [...] per exposició a nostra majestat feta per part dels jurats e consell de la nostra vila de Sant Feliu de Guíxols del Principat de Cathalunya, havem entès que la dita vila, qui sta fundada en lo exercici de la mar, ha presa d'algun temps ençà gran disminució axí en universitat com en particular; com en aquella acostumàs sempre haver molts particulars qui tenien naus grosses e altres navilis exercints l'art mercantivol e que ara no sols resta tot lo desús dit mes encara sta dita vila en perill de venir a tota depopulació e ruhina si per nos no hi era provehit ab algú oportú remedi

e com per los dits jurats e consell sia stat vist que lo benefici y reparo de la dita vila consisteix en gran part en proveyr al redreç del exercici maritim lo qual se diu se porà fer fàcilment si en la mar de la dita vila era construït un port e que vista la oportunitat que la mar de dita vila té ab les puntes de les penyes qui entren dins aquella retent gran principi de port prest e ab no molta despesa dit port se porà fer perçò vosaltres, venerable religiós amat e feels nostres, fra Anthony Benet de Rocacrespa, abbat del monestir de dita vila del orde de Sant Benet, per lo interès que en dita vila teniu a causa de les rendes del dit monestir, e en Juan Guerau, en Francesch Celelles, en Jaume Landrich e en Johan Mallol, elets per la universitat de dita vila, nos haveu humilment suplicat per part d'aquella fos mercè nostra donar

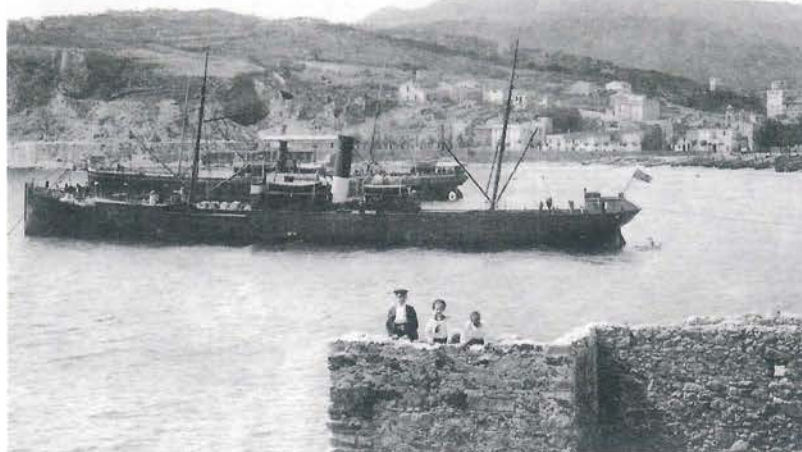
3. Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols (AMSFG), sec. XXX, reg. 1499.

Detall del privilegi que expedi Ferran II, l'any 1493, favorable a la construcció d'un moll artificial a Sant Feliu (AMSFG).



El moll medieval, quatre-cents anys
després de la seva construcció.

A. T. V. --- 3008 - SAN FELIU DE GUIXOLS, Detalle del Puerto



los habitants en dita vila
y térmens d'aquella con-
vertidores o convertidores
en la dita fàbrica, més
encara altres universitats
e singulars persones qui
voluntàriament volran
aiudar y subvenir a la
dita fàbrica puixen fer
dits talls, repartiments
e tatxes per la dita rahó
sens incorriment de
pena alguna e aquells
pus sien fets ab dit con-
sentiment exigir, execu-
tar e reebre car nos ab
lo mateix t[...].le nostra

e atorgar licència y facultat de fer e construhir dit
port e de fer talls entre los habitants en dita vila e
altres persones e universitats qui voluntàriament
hi vullen contribuir e d'exigir e rebre aquells e
de fer e ministrar les despeses necessàries a la
fàbrica de dit port. E nós, compresa la utilitat
que del dit port prové no sols als poblats en dita
vila més encara a tots los navegants per lo reffugi
e reparo que llurs fustes e navilis poran haver en
aquell e per consegüent ésser la dita fàbrica de
dit port gran benefici a la cosa pública. Per tant,
ab tenor de les presents de nostra certa sciència
y consultament donam, atorgam y consentim als
dits jurats, consell e universitat de Sant Feliu de
Guixols e a vosaltres predits acceptants en loch e
nom d'aquella licència, permís y facultat de fabri-
car e construir en la mar davant la dita vila un moll
o port en lo qual se puixen recullir y reparar les
fustes e navilis que allí vindran. E més que no sols
los jurats e consell de dita vila o les persones eletes
per ells puixen fer talls, repartiments e tatxes entre

certa sciència y consultament donam e atorgam
commissió, poder e facultat a vosaltres desús ano-
menats d'ordenar e administrar la dita fàbrica de
port e d'[e]xigir haver y reebre totes les **peccúnies**
que seran dedicades, ordenades y consign[ades a
la di]ta fàbrica e si algú dels obligats era renuent
en pagar aquelles e dites **peccúnies**, despendre e
convertir en dita fàbrica segons millor vos serà vist
fahedor sian emperò tenguts y obligats en tenir de
les entrades i exides de les dites **peccúnies** bo e leal
compte a ffi que sempre que sia mester e requestes
ne sereu per nós aquell puixan retre y donar. E
per quant a suplicació de vos dit abbat e de la uni-
versitat de la dita vila, havem scrit a nostre sant
pare vulla commutar e consignar per certs anys a
la fàbrica del dit port e los emoluments de algunes
almoynes que annualment se destribuhien en dita
vila, perçò fins sia cobrada resposta de la sua san-
tedat sobreseureu en distribuir les dites almoynes
a fi que sia seguit lo que serà ordenat e dispost per
la santedat predita.

» ANNEX 6

TREBALLADORS, SALARIS I MATERIALS DURANT LA CONSTRUCCIÓ DEL PRIMER MOLL

Heus ací una selecció dels registres dels quaderns elaborats per dur la comptabilitat de les obres del primer moll. En conjunt, informen de diversos aspectes referits a la darrereria del segle XV i principi del XVI, anys en què es dugueren a terme les obres: origens, condició i professió dels treballadors, tasques realitzades, salaris percebuts, productes emprats, llur preu, etc⁴.

Ítem, dit jorn [29 d'abril de 1496] doní an Johan March, mariner, dos **solidos** e sis **diners** li eren deguts per **lenyam** li és stat comprat per servey del pontó.

Ítem, a II de dit any [maig de 1496] doní an Benet Selige tres **solidos** e sis **diners** per rahó de hun **magay** li és stat comprat per servir a la padrera del moll.

Ítem, a III de dit doní an Jacme Pujol, mestre d'axa dues **liures** onza **solidos** per rahó de onza jorns ha fets ab lo seu mosso per adobar lo pontó y scala e fer **azens** e parats a rahó quatre **solidos** lo jorn e per **lenyam** vené per servey de dit pontó per set **solidos**.

Ítem, a IIII de dit doní deu **solidos** an Steva Serafi, Anthony Samir, Johan Pol e Matheu Pisano per rahó de hun jornal han fet caschun per fer l'**escar** del pontó.

Ítem, a XVI de dit doní an Feliu Domingo tres **liures** desevuyt **solidos** les quals li eren degudes per dues **palomeres** ell havia comprades a Barcelona e pagades per dit preu per servir al pontó.

Ítem, dit jorn [24 de maig de 1496] doní an Jacme Pujol sis **liures**, vuyt **solidos** e sis **diners** los quals li eren deguts per hun **squif** ha venut per servey del pontó e per tres jornals e mig ha fets al pontó o a fer l'escala y los **asens** tot per dit preu.

Ítem, dit jorn [13 de juny de 1496] doní an Sebestià Durban quatre **solidos** per rahó de hun jornal ha fet a calafatar lo pontó.

Ítem, a X de juliol susdit doní als mestres Johan de Sent Flor e Pere Parer onze **liures** quatre **solidos** per rahó de vint e vuyt jornals han fets cada hu d'ells a trencar pedre per lo moll a rahó quatre **solidos** lo jorn, qui monten dita cantitat e són a compliment de sinquanta y sinch jorns han fets al dit moll cada hun d'ells fins lo present jorn.

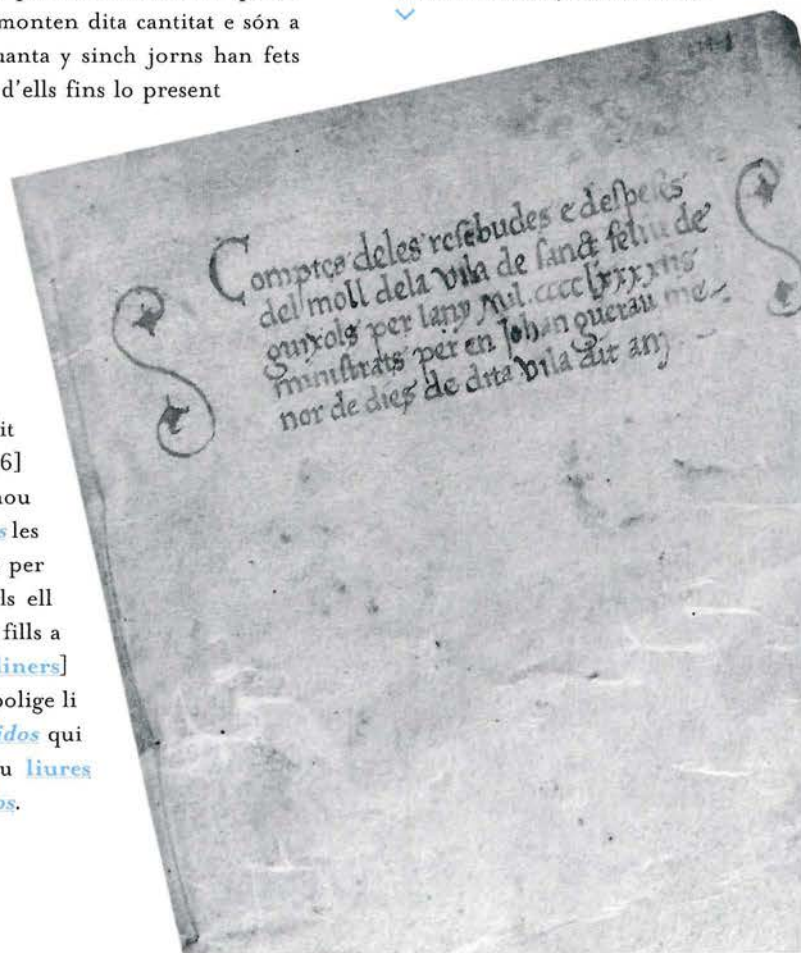
Ítem, a II de agost doní an Barnadí Prats tres **solidos** que li eren deguts per **axàrssia** vené per **ops** del pontó.

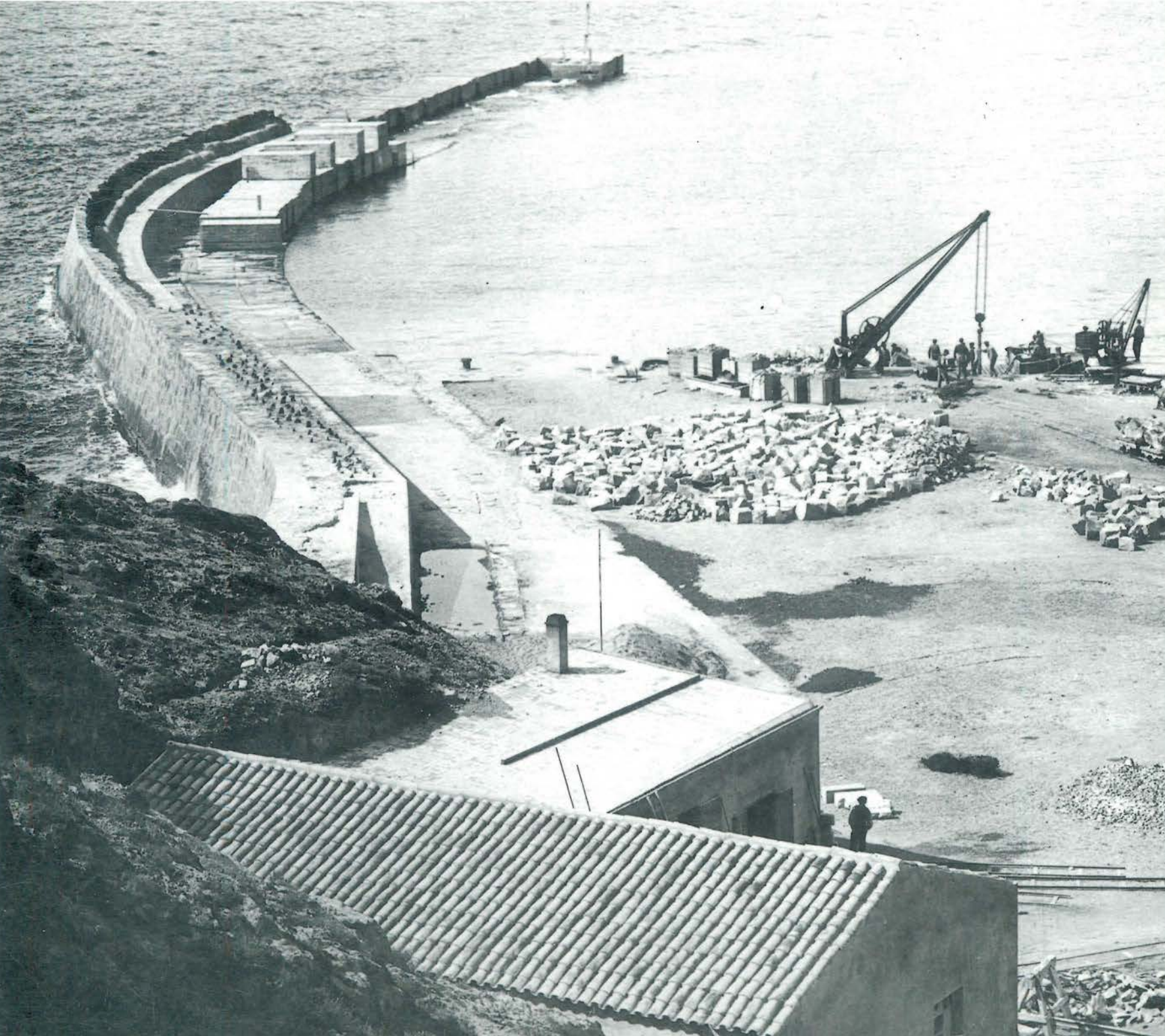
Ítem, a VII de dit [octubre de 1496] doní an N. Tibau nou **liures** deseset **solidos** les quals li eren degudes per setanta hi vuyt jornals ell ha fets al moll ab sos fills a rahó II **solidos** VI **diners** per jorn e per huna polige li eren deguts dos **solidos** qui per tot fan dites nou **liures** deseset [disset] **solidos**.

4. AMSFG, sec. XVII, reg. 679.

Obres del moll, els anys 1907-1908. >

Detall de la portada del llibre de despeses del moll de l'any 1496 (AMSG). >





[4]

[4] ÈPOCA MODERNA

Societat, urbanisme i poblament

Durant dos segles, des de la segona meitat del segle XVI, es produí un augment demogràfic i diverses millores en el desenvolupament urbà. Això revela l'existència d'un creixement econòmic

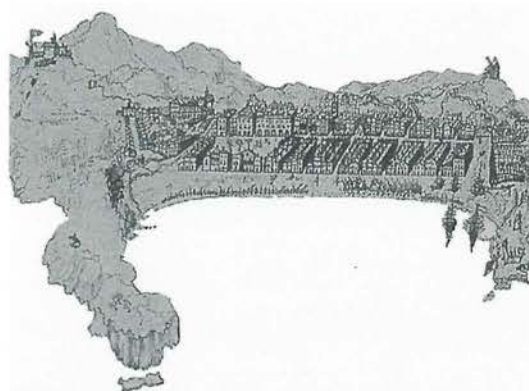
-força acusat els primers anys del segle XVII-, malgrat les fams, les pestes, les guerres i la pirateria. De fet, en aquest període, **la base econòmica de la vila continuà essent el comerç marítim**. Urbanísticament, la ciutat va créixer cap a llevant, seguint el camí d'anar a Castell d'Aro i a Girona i el d'anar a Palamós, que, alhora, eren punts atractius per a edificar-hi, donada la seva posició estratègica. En canvi, no es construï vora la riera del Monestir -als actuals carrers Capmany, Mall i Mercè-, un terreny topogràficament més regular, donat que en aquella zona -fora muralles-, s'hi havia edificat l'hospital nou l'any 1595, i se'n temia el contagi d'epidèmies. **El raval de Tueda, doncs, s'erigí en el barri més populós dels que quedaven**



Gravat del segle XVII, un xic imaginari, > sobre la badia i la vila de Sant Feliu.

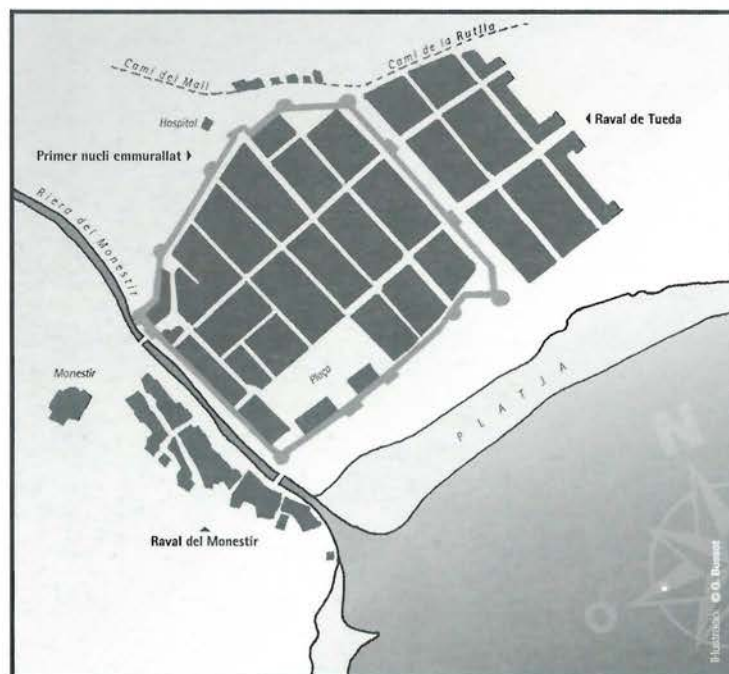
fora del recinte emmurallat. Malgrat que fou cremat i arrasat al final de la revolta dels Segadors, el 1652, en pocs anys doblà el nombre d'habitatsges que havia tingut, i s'arribà a l'actual rambla del Portalet, lloc on s'havien desplaçat les drassanes de la vila. El barri de Tueda i el nucli de població original quedaren separats per les muralles fins que, el 1696, les tropes franceses **van enderrocar-les**, en el decurs de la Guerra dels Nou Anys (1689-1697). Si bé els murs havien protegit la vila durant cinc-cents anys, en aquells moments en frenaven la comunicació interurbana.

D'altra banda, el raval del monestir també s'havia anat estenent en direcció al mar i a la muntanya del Castellar. Dins el barri, el monestir també va créixer, i, el segle XVIII, es proveí d'un nou edifici en forma d'ela, adjunt a l'església. **En el**



decurs d'aquests cent anys, Sant Feliu triplicà els habitants, que van passar de dos mil a sis mil, la qual cosa comportà alguns problemes d'higiene pública urbanística.

Aquest creixement de la població fou sostingut, alimentàriament, amb un **increment de les activitats pesqueres** i, econòmicament, amb el comerç de peix i els **iniciis de la producció de taps de suro**. Tot plegat va permetre superar les dificultats econòmiques que havia suposat la nova pressió fiscal del cadastre, implantat oficialment el 1729. Alhora, la terra es destinava a la vinya (en un 60%) i al conreu de cereals -blat i mestall- (en un 23%); i, molt menys, a l'horta (en menys d'un 1%), al cànem i al lli, utilitzats pels teixidors. La propietat de la vinya estava molt repartida, i n'eren posseïdors alguns mariners i pescadors.



^ Dibuix de 1787 de la badia i la ciutat.

< Plànol de la vila corresponent a 1695.

Tant l'agricultura com les feines del mar eren insuficients per a la sustentació de l'economia guixolensa, per la qual cosa es complementaven. "El plaer de beure vi de la pròpia vinya" -tal com fa observar la geògrafa Yvette Barbaza- impulsava el **pescador, el bracer o el mariner a tenir en propietat un saió o peça de terra** amb finalitats agràries. Una tradició que venia ja dels segles XVI i XVII. »ANNEX 7 - PÀG. 67

La pesca

El pes que els **oficis del mar** tenien en l'estructura econòmica de Sant Feliu es reflecteix en la relació següent: a principis del segle XVII, amb uns 2.000 habitants en total, a la vila hi havia 56 mariners, 27 mercaders i 7 negociadors. A la vega-da, la vila comptava amb **61 bracers i jornalers**, que podien treballar indistintament al camp o a la mar i formaven part de l'estament social més baix. Hi havia, també, els pescadors. A finals de segle, a més, s'hi afegiren els artesans dedicats a la salaó d'anxova i sardina, i els que en fabricaven les bótes i barrils -aplegats en 40 tallers-, segons l'autor del segle XVIII Francisco de Zamora.

»ANNEX 8 - PÀG. 67

El conjunt d'activitats marineres es reglamentà durant el set-cents. Si bé anteriorment havien

estat els diferents gremis -pescadors, mariners, calafats, mestres d'aixa, etc.- els que regulaven les activitats relacionades amb el mar, a partir de 1751, en haver-se decretat les Reales Ordenanzas de Marina, ho va fer la Corona. D'aleshores ençà es féu obligatòria una **inscripció formal o matrícula**, a fi que l'Armada Reial pogués requerir els membres d'aquests gremis. A canvi d'això, aquestes persones tenien el dret de feinejar. Regularment se sortejaven aquells que havien de **prestar servei a l'Armada**, la qual cosa feia el funcionariat reial conegut com *Ministeri de Marina* de la província. Sant Feliu fou la primera seu gironina en la qual s'establí aquest funcionariat, i més endavant va ser present a Roses i Palamós.

En època moderna, **el sector dels pescadors augmentà**, en detriment del nombre de mariners. L'augment de la població comportà un creixement paral·lel de la demanda de queviures i, doncs, de



Les dones venien el peix capturat. Aquí >
les veiem al xamfrà de l'actual rambla
Vidal amb el carrer Major.

peix. Els pescadors utilitzaven el vent i la força dels seus braços com a fonts d'energia per a poder feinejar. Alhora, elaboraven, tenyien i sargien –o “remendaven”– les seves pròpies xarxes. Així es va anar desenvolupant tota una **indústria manufacturera de xarxes de pesca fetes de lli**, que també eren exportades, i el bon nom de les quals era tingut en consideració a França.

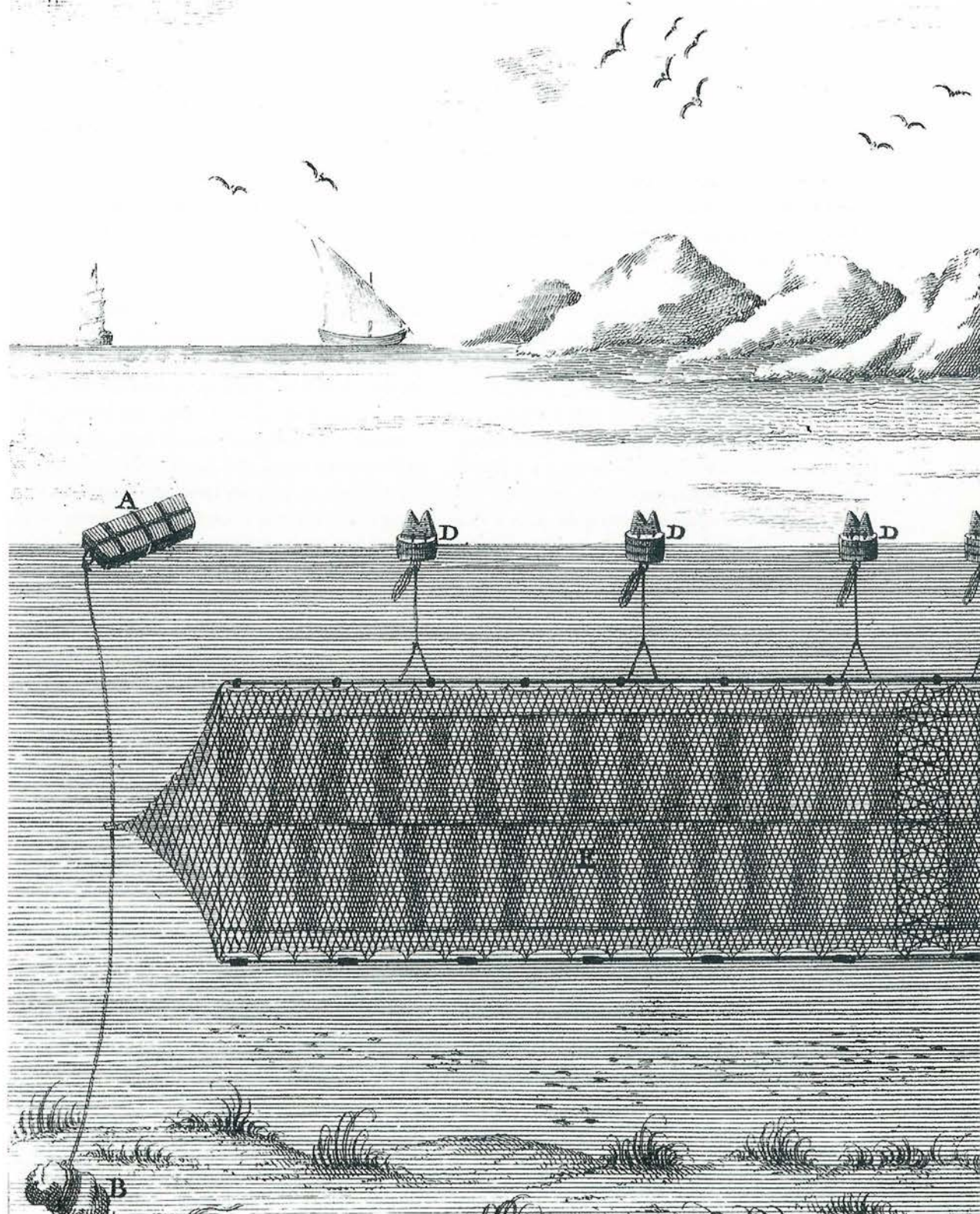
L'estacionalitat, la incertesa de la pesca i els temporals permetien als pescadors, alguns dies o èpoques concretes, refer les nanses, repassar els hams dels palangres, anar a la vinya o fer-la petar a la taverna, comentant els cops de sort o de mala sort del seu treball, sempre arriscat. Però la vida quotidiana del pescador no hauria pas estat possible sense la tasca i sosteniment de **la dona**,

que tant podia sargir xarxes, com transportar el peix i vendre'l, com cuidar les criatures. En bona part, la confecció de xarxes ocupava dones i noies guixolenques, que feien puntes de teixit –com les randes i blondes negres–. També ajudaven a estripar i salar l'anxova. Per la seva banda, els teixidors i corders feien condomines –un tipus de veles–, mitges i cordes.

Quant a les tècniques utilitzades en la pesca, **durant el segle XVIII va aparèixer la pesca d'arrossega-**
ment, més productiva que les altres i, també,
més polèmica, ja que, a la llarga, provocà fortes tensions per la competència que s'establia amb les formes més tradicionals –nanses, palangre, sardinal, tremall o **armallada**, etc–. En aquest sentit, els



◀ Xarxes esteses al racó de Garbí i, més enllà, llaguts amb les característiques veles llatines.



Calat d'una xarxa de sardinal, segons un gravat de Juan Bautista Bru de finals del segle XVIII. >

pescadors guixolencs tendiren a mantenir els arts més tradicionals i a no participar en la competència dels que buscaven, tan sols, més eficàcia i productivitat en la pesca, amb xarxes cada vegada més llargues. Així doncs, a Sant Feliu –durant el segle XVIII– es continuà practicant la pesca al palangre, la del sardinal o el tirar l'art a la platja.

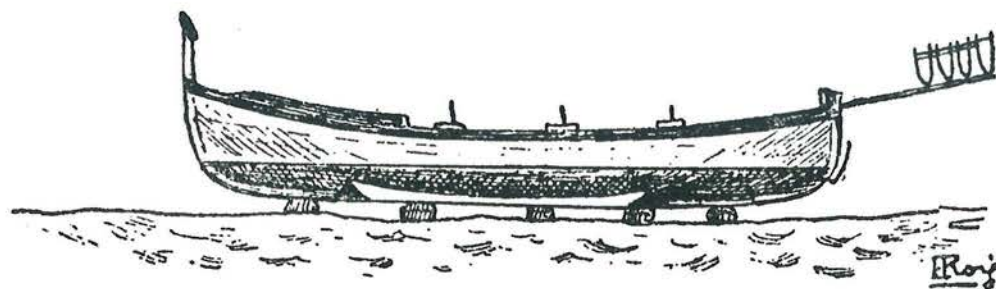
La forma de pesca local amb un **volum més gran de captures era el sardinal, que proveïa de sardina i anxova fresca el mercat local**, fins a Girona, i de peix salat el mercat interior i el d'exportació. Segons Antonio Sañez Reguart, "*las redes de Sardinales, por sí solas, además de abastecer en fresco el consumo de aquellos pueblos marítimos, y una infinidad de otros interiores, proporciona materia, cuya manufactura exportada a países extranjeros, sobre contribuir al aumento de la Real Hacienda, da ocupación a muchas familias. Esta verdad se califica con decir que, sin contar los muchos puertos en que se confitan o benefician con la sal los peces referidos [sardines i anxova] (preparación que generalmente se entiende baxo el nombre de anchova): sólo en el de San Feliu de Guixols se preparan cada año más de ochenta mil barriles [...]. Casi todos estos barriles se extraen fuera del reyno, cuya mayor parte los catalanes y otros llevan a vender a la feria de Beaucaire*".

Pel que fa a la pràctica de **tirar l'art**, tothom que ajudava a arrossegar la xarxa cap a la platja rebia una part del peix agafat, per això era el tipus de pesca més estès entre la gent de condició modes-

ta. Aquest art va durar molt de temps, i encara el segle XX es practicava a la platja de Sant Pol.

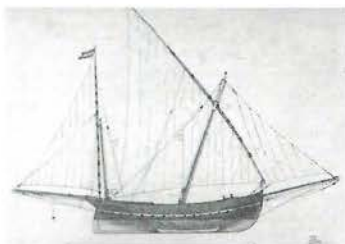
Quant a la **pesca amb xàvega** –documentada des del segle XVI–, utilitzava els focs d'encesa. De nit, els pescadors, des de les embarcacions, calaven la xarxa –molt semblant a la de l'art– en forma de semicercle. El fester o teiera –**un graellat de ferro amb teies enceses**– es col·locava a popa i permetia la pesca nocturna. Aquell focus lluminós –un precedent de la més moderna teranyina– feia que el peix s'aplegués a l'entorn de la barca, de manera que era arrossegat amb la xàvega cap a la platja. Els extrems de la xarxa eren estirats des de la platja i el peix quedava pres a dins, a semblança de la pesca a l'art. D'altra banda, els caros –embarcacions molt llargues i estretes que anaven només a rem, sense pal ni veles– no es podien allunyar massa de les platges obertes de Sant Feliu i Sant Pol. A Sant Feliu, a la darrerria del segle XVI, hi havia onze focs i xàvegues d'encesa. A fi d'evitar discussions, unes ordenances municipals establiren uns torns rotatoris: a llevant de la platja pescarien quatre xàvegues, quatre ho farien a garbí i tres, a Sant Pol.

Mitjançant les diverses tècniques de pesca, es podien capturar tot l'any espècies com **el sorell, el congre, la morena, l'escòrpora, la boga, el pagell, el roger, la sèpia**, etc. Altres, com la cavalla –o verat– i sobretot la sardina i l'anxova –a causa de les seves



< Barca de xàvega provista de faitó o fester, un estri metàl·lic que subjectava les teies enceses i que permetia atreure els peixos, de manera que se'n facilitava la captura.

De dalt a baix, grans velers com el bergantí del segle XVIII –semblant als paquebots–, la pollacra goleta del segle XIX o la brichbarca del segle XX, i, més petita, la barca de mitjana.



migracions– només es podien agafar en abundància durant la primavera i l'estiu utilitzant l'art exprés del sardinal. Tanmateix, en cap document de l'Arxiu Municipal no hem trobat –de moment– cap informació que acredités la pesca de corall, malgrat que sí que tenim constància que s'hi podia comerciar. En canvi, al nord de Sant Feliu –sobretot als voltants de Begur–, era una pràctica habitual.

La pesca del segle XVIII, per tant, constituí una bona font d'ingressos per a la població, malgrat els impostos –el vintè i el quart– que calia pagar en espècie al Monestir, i que motivaren plets i avalots.

Les drassanes i el comerç marítim

L'estancament econòmic general de la primera meitat del segle XVIII afectà de forma significativa el sector de les drassanes, emplaçades a l'actual rambla del Portalet des del segle anterior. Malgrat l'alentiment de l'economia, es continuaren bastint embarcacions, de mà dels **calafats i mestres d'aixa**, el treball dels quals donava ocupació, alhora, als corders. Tots ells formaven la **potent Confraria de Sant Pere**, que defensava els seus interessos i reglamentava i arbitrava –en cas de plet– les qüestions que es poguessin plantejar. Amb la recuperació econòmica posterior, es bastiren grans velers –bergantins, pollacres, brichbarques– i barques de mitjana, necessaris per al comerç. Fins i tot, entre 1716 i 1721, les drassanes guixolenques esdevingueren també un **pare naval que havia de potenciar l'Armada Espanyola**, on es bastiren vaixells com el *San Felipe*, *El Cambí*, el *Nostra Senyora de Montserrat* –o *El Catalán*– i el *San Ramón*.

La pèrdua de pes econòmic de Catalunya en el conjunt Mediterrani, a l'inici de l'època moderna,

afectà Sant Feliu –tot i que no tant com Barcelona–, ja que disposava d'un **comerç de cabotatge local**. D'altra banda, l'esperit aventurer i comercial d'alguns patrons i mariners guixolencs també els portà a les Índies i a l'Àfrica, ja el segle XVI. No obstant això, les principals rutes comercials eren d'abast local: **les mercaderies guixolenques es dirigien cap a València**, com a mercat alternatiu per a exportar-hi avellanes, peix salat i pannes de suro per a sabaters i tapiners. El segle XVIII prop d'un centenar d'embarcacions feien el tràfic corrent de cabotatge. A més, el comerç marítim començà a establir **rutes cap a Amèrica**: a finals de segle, una dotzena d'embarcacions hi feien cap regularment.

El llagut continuava essent el vaixell més utilitzat, però també es noliejaven sageties, és a dir, barques aparellades amb dos o tres pals amb veles llatines.

Els pilots d'aquestes embarcacions havien de tenir **nocions de geografia i navegació**. Els aprenents de pilot, doncs, rebien aquests estudis de mà dels monjos benedictins de la vila. Alhora, existia un estudi públic de nàutica, en el qual exercia l'ensenyament el guixolenc Jaume Pou i Durban. A més, trobem alumnes guixolencs a l'escola nàutica de Barcelona, a l'Estudi de Pilots d'Arenys de Mar, i, ja el segle XIX, a l'escola de Mataró.

Pel que fa al sistema de resguard dels productes del comerç marítim, es basava en l'existència de nombrosos magatzems situats als ravals de la vila. A inici del segle XVIII, per exemple, n'hi havia 70. L'activitat comercial també requeria l'ús de **pesos, mides i mesures**. Tanmateix, la diversitat existent a diferents poblacions del Principat havia estat un gran inconvenient per a la bona gestió de les mercaderies. Així, el segle XVI, hom es replantejà la qüestió i es decidí d'adaptar les mesures de

les poblacions catalanes a les de Barcelona, de tal manera que, el 5 de juliol de 1589, s'igualaren els diferents pesos i mesures. A Sant Feliu s'utilitzaven els següents:

Granes i fruits: 1 mitgera = 2 quarteres = 12 "partidós".

Sal: 1 mesura = 2 mitges mesures.

Vi: 1 bóta = 4 quarts = 16 quartons.

Oli: 1 bóta = 5 copes = 80 "maytadellas".

La recuperació comercial d'època moderna s'esdevingué gràcies a l'exportació de manufactures de suro. Ara bé, la gent de Sant Feliu aprofitava

l'escorça de suro des de feia segles. S'utilitzava per a fer-ne taps per a diferents recipients, calçat d'hivern, peces per a fer surar les xarxes i, almenys durant el segle XVIII, per a confeccionar ruscos, plantilles que protegien les sabates del fred i la humitat, salers, atuells aïllants per a conservar en gel les begudes que es posaven en fresc, muntanyes i coves artístiques per al pessebre, i estris de mar: boies, torres, lleves, troines -suro prim foradat pel mig-, bornois -enfilada de trossos circulars de suro-, etc. Així, no és estrany que al llarg dels segles XVI i XVII el suro -en part, manufacturat- fos una de les mercaderies que més sortida



◀ Pannes de suro damunt la platja -a la dreta- i el llagut *Pepito*.

tenia al port i sobre la qual requeia un impost especial. A més, durant la segona meitat del segle XVIII, Sant Feliu ja era un centre comercial i manufacturer important. L'exportació de suro **va fer augmentar, al mateix temps, la flota mercant.**

Un dels aspectes destacats d'aquest creixement comercial fou l'habilitació, l'any 1783, d'una **reial duana al port de Sant Feliu**, és a dir, una oficina administrativa del sector de costes de l'Estat, que **controlava les mercaderies que s'importaven i exportaven** i els efectes estrangers i colonials. La duana impulsà el comerç marítim de la vila i, indirectament, la seva indústria.

A mitjan dècada dels vuitanta del segle XVIII, hi havia una cinquantena d'obradors que ocupaven dos-cents treballadors. L'any 1787, però, una de les primeres crisis fortes que patí la indústria del suro va fer **tancar la meitat de les fàbriques establertes**, la qual cosa reduí el nombre d'embarcacions que paraven a Sant Feliu i, de retruc, ralentitzà la gestió duanera. La crisi de l'oficina reial s'allargà, com veurem, durant les primeres dècades del segle XIX.

A part del sector manufacturer del suro, hi havia també qui venia el producte sense treballar: **els propietaris i els comerciants n'exportaven les pannes**, per exemple. Els fabricants i treballadors, per una banda, i els comerciants i propietaris, per l'altra, doncs, defensaven interessos distints. Els fabricants es dirigiren al rei el 1787 i a les autoritats duaneres el 1791 amb l'objectiu d'evitar l'exportació de la planxa de suro, no treballada. Els **enfrentaments entre proteccionistes i lliurecanvistes** s'allargarien fins al segle XX.

També van tenir lloc topades entre els artesans del suro i els mestres d'aixa i pescadors: els primers tenien el costum de **socarrimar el suro i després**

rascar-lo, operació que feien a la platja. Aquesta pràctica, però, causava molèsties als pescadors, que hi estenien les xarxes, i als mestres d'aixa, que hi treballaven. La polèmica va desaparèixer un temps després, quan s'inclogué en el procés de treball del suro l'operació de bullir les bales o "fardos" en perols d'aram, la qual cosa podia fer-se en els patis i horts de les cases, mentre que en un lloc poc espaiós -una botiga, un obrador-, s'elaborava, a mà, el tap de suro. El treball, doncs, era d'abast familiar o domèstic, i constituí, durant anys, una autèntica activitat artesanal. »ANNEX 9 - PÀG. 68

La **manufactura del suro**, en definitiva, es va veure afavorida per diferents factors: l'existència de suredes i vies de comunicació, la proximitat amb el Rosselló -lloc d'on s'importava suro i es venien taps-, la immigració de mà d'obra francesa, una modesta acumulació de capital, la tradició comercial pròpia i, especialment, la **demanda externa.**

Els perills del mar i la defensa del port

Malgrat la relació quotidiana que Sant Feliu tenia amb el mar, **navegar-hi no era una tasca senzilla ni segura.** Mariners i mercaderies es podien veure sacsejats greument, sobretot per dos elements: la meteorologia i la pirateria.

En qualsevol moment podia sobrevenir una **tempesta** i, si la nau no es trobava a prop d'algun port segur, hi havia moltes possibilitats que sofrís desperfectes, que part de la càrrega quedés afectada o es perdés i que algun membre de la tripulació quedés ferit o, en el pitjor dels casos, que l'embarcació naufragués. Davant d'un temporal fort, només

La forma de pesca que afavoria més les classes populars era la que s'anomenava tirar l'art. Aquí n'observem la pràctica a la platja de Sant Pol.





es podia confiar en la perícia del patró i la tripulació, i encomanar-se al Cel per evitar cap desastre. Si s'havia d'alleugerir el pes del vaixell, els primers objectes que es llançaven per la borda eren els de la pròpia nau i els efectes de la tripulació. A bord, el més preciós eren les mercaderies, propietat de terceres persones, que calia protegir de

la manera que fos. Ara bé, si amb tot allò no n'hi havia prou, aleshores sí que es procedia a abocar part de la càrrega, sempre intentant de mantenir-ne la màxima quantitat possible. D'altra banda, un dels problemes més habituals era el despreniment de l'**esquif** -el bot lleuger i petit que duïen les embarcacions a bord i que podia salvar persones en cas de naufragi- de les cordes que l'aferraven, per tal com de vegades es perdia entre les ones embravides. »ANNEX 10 - PAG. 68

Pel que fa al perill que representaven **pirates i corsaris**, era tan o més greu que l'anterior. Uns i altres provenien del nord d'Àfrica -especialment del Magrib- i de zones de l'imperi otomà, malgrat que també n'hi havia de genovesos, provençals, mallorquins i catalans -entre altres-, els quals atacaven sobretot el Magrib i Gènova, però també la Granada musulmana, la Provença i àdhuc el propi Principat, com és el cas de Joan Torrelles o el mataroní Pere Despalau, que es dedicaven a saquejar masos empordanesos.



◀ Els pirates i corsaris sarraïns preparaven els atacs a les viles costaneres entre Sant Feliu i Tossa.

D'altra banda, un pirata i un corsari no eren exactament el mateix. Els primers saquejaven naus, cases i poblacions per obtenir algun tipus de botí i actuaven pel seu compte. En canvi, els **corsaris es dedicaven a rapinyar, però emparats pels seus propis governs**, els quals els expedien una patent de cors perquè poguessin actuar. Es tractava, doncs, d'una pirateria organitzada per l'Estat; d'aquesta manera, una part dels beneficis aconseguits pels corsaris anaven a raure a mans dels seus governants. Malgrat tot, no cal dir que les víctimes no deuriem pas notar aquestes subtilitats conceptuals quan patien algun atac.

Pirates i corsaris actuaven sobretot en les èpoques de l'any de major bonança, és a dir, a la primavera i a l'estiu. A bord de llurs embarcacions, ja fos de manera individual o bé aplegades en estols, **recorrien el litoral tot cercant vaixells mercants o els punts més mal defensats** per tal de, mitjançant atacs breus i ràpids, fer-se amb un botí o alguns captius, i, si s'esqueia, destruir les cases de l'entorn. D'altra banda, també podien aprofitar les

zones costaneres poc transitades per a recalar-hi i preparar les futures incursions. Molt a prop nostre hi havia un d'aquests espais, ja que -tal com relata Zamora- el camí entre Sant Feliu i Tossa era molt perillós "*por su cercanía al mar, desde donde hacían emboscadas los moros y cogían mucha gente*".

Al·l'iniici del segle XV sorgiren algunes iniciatives, a Sant Feliu, que pretenien pal·liar els problemes de la pirateria. Per a fer-ho, se seguí la **tònica general d'emmurallament de poblacions costaneres** i d'edificació, als punts més elevats, de les anomenades **torres de moros o de guaita**. Així, l'any 1452 s'iniicià la construcció de la torre de guaita i ermita de **Sant Elm** -Sant Elm o Sant Erasme era considerat el patró dels mariners, i el seu culte fou

portat a la costa catalana pels mariners italians-. I, el 1496, s'iniiciaren les obres de construcció del que havia de ser un primer port artificial.

Paral·lelament, al llarg d'aquell mateix segle, **les galeres catalanes començaren a introduir les bombardes** o peces d'artilleria que permetien tirar bombes i pedres grosses. Aquest sistema defensiu anà substituïnt l'anterior, basat en l'ús de les ballestes. Així mateix, a mitjan segle els consellers barcelonins armaren una galera molt ben preparada per vigilar les costes catalanes, defensar el comerç i perseguir els pirates.

Tot i això, les dificultats que suposava el manteniment de l'estructura defensiva i la poca assignació de recursos per part de les autoritats reials féu que



Les fortificacions de Sant Elm, el Monestir i la punta dels Guixols, segons un dibuix de 1705 extret del *Manual d'acords* (AMSFG).

el procés de fortificació s'alentís durant el segle XVI. Al mateix temps, l'imperi otomà s'expandí i esdevingué molt poderós aquella centúria, i, el que és més important, promogué la pràctica del corsarisme com una maniobra per a atacar i debilitar els seus enemics cristians. El període més crític fou el comprès entre els anys 1542 i 1544, mercès a les facilitats que el regne de França oferí a les naus corsàries turques, a conseqüència d'un pacte entre el rei francès i l'emperador otomà. Fou precisament en aquells anys que **moltes poblacions costaneres gironines patiren atacs molt durs** -especialment Cadaqués, Roses i Palamós-. Sant Feliu, pel que sembla, es deslliurà del perill.

El cors otomà a gran escala desaparegué el 1571, després de la batalla de Lepant, en la qual la flota turca fou pràcticament anorreada. Això no significa, amb tot, que l'amenaça de corsaris i pirates arribés a la seva fi, ans es mantingué en empreses menors. **Durant els segles XVI i XVII, però, Sant Feliu començà a quedar a resguard** dels atacs mercès a les muralles de la vila i les fortificacions del monestir, de Sant Elm i de la punta dels Guixols, on s'havia instal·lat una petita bateria. Al costat d'això, cal tenir presents les **milícies urbanes, que durant aquells segles augmentaren** tant en un sentit quantitatiu com qualitatiu. Un recompte de l'armament de 1639, per exemple, assenyala la presència, a l'interior de la vila, de 225 arcabussos -similars als fusells-, 179 espases, 32 escopetes llargues, 16 mosquets -més llargs i pesants que els fusells-, 12 piques -mena de llança curta-, 9 alabardes -arma acabada en punxa-, 7 escopetes i 5 alfanges -sabres curts i corbats que tallaven d'un cantó-.

Anteriorment hem esmentat que, a més del botí material, **els pirates i corsaris també s'enduien persones.** Aquesta pràctica era realitzada especialment pels algerians, que utilitzaven els captius

per augmentar els beneficis **demanant un rescat.** Si la persona capturada pertanyia a una família acomodada, no hi havia massa problemes per a recuperar-la. Tanmateix, la situació era molt diferent, molt més dramàtica, quan es tractava de pescadors, mariners senzills i altres persones més mancades de recursos, que eren la majoria. En aquests casos, moltes famílies s'havien d'endeutar i podien arribar a arruïnar-se. D'altra banda, alguns dels ordes religiosos existents -franciscans, dominicans, mercedaris, trinitaris, etc.- es dedicaven a aportar almoines i donatius per alliberar els religiosos que havien estat capturats. Gràcies a aquests ordes, alguns **guixolencs que havien caigut en poder dels corsaris algerians** recuperaren la llibertat, com per exemple Nicolau i Antoni Figueres, presos l'any 1384; el mariner Jaume Feliu, captivat l'estiu de 1485 mentre pescava; o Antoni Blanc i els seus fills Baltasar i Antoni, raptats el dia de Santa Margarida de 1554 mentre navegaven entre Blanes i Sant Feliu. El negoci dels captius arribà a ser tan important a Alger, que el segle XVII era un dels principals pilars econòmics de la ciutat. »ANNEX 11 - PÀG. 70

El corsarisme continuà, encara, durant el segle XVIII. En aquesta ocasió el fomentava el Regne Unit, des de la seva base del port de Maó, ciutat que, com la resta de l'illa de Menorca, es trobava sota domini britànic des de 1713 com a conseqüència de la Pau d'Utrecht.

La costa guixolenc continuava estant amenaçada, doncs. A més, l'any 1696, els invasors francesos havien fet **enderrocar la major part de les muralles de la vila i havien aterrat l'antiga fortalesa de Sant Elm,** emplaçada al capdamunt de la muntanya del Castellar. Així doncs, tan sols es disposava d'un **arsenal d'armes,** desat a la Casa de la Vila:

fusells, escopetes, pistoles i també un canó, mentre que a Sant Elm només hi havia un mascle –un petit canó–. La defensa del port, en concret, s'havia reduït a un simple parapet a la platja que protegia els escopeters que s'hi apostaven en cas de necessitat. Com que cap bateria fixa protegia l'accés a la platja, el port i la vila en general quedaven exposats a tota mena de perills, com es posaria de manifest amb una particular virulència a mitjan segle.

Els dies dotze i tretze de juny de 1747, en un moment en què el Regne Unit i Espanya es trobaven en guerra, arribà a la badia un gran i poderós vaixell anglès, el *Colchester*, més conegut a la nostra població pel sobrenom de *Bou Negre*, el qual es trobava perseguint algunes embarcacions espanyoles. Com que des de la vila no s'accedí a les exigències del capità del vaixell de lliurar-li alguns vaixells grossos, el *Bou Negre* inicià un seriós bombardeig. Finalment, veient que no aconseguia el seu objectiu, abandonà les aigües de la badia, deixant al seu darrere greus desperfectes en més d'un centenar de

cases i en diverses embarcacions del port.

Aquella ofensiva havia palesat que Sant Feliu necessitava urgentment unes bones proteccions, de manera que l'Ajuntament s'afanyà a posar-se en contacte amb el capità general de la regió. Malgrat tot, no fou fins a mitjan octubre de 1751 que s'instal·là a la punta dels Guixols una bateria amb dos canons, dos menys dels que havia reclamat la vila quatre anys enrere. A partir d'aquell moment, el port quedava defensat per un fortí –popularment, *Fortim*–.

L'existència de nombroses guerres aquests anys, entre el segle XVIII i el XIX, va fer que la corona reial lliurés permisos a alguns vaixells mercants guixolencs per a poder-se armar en cors, és a dir, preparar-se per a accions bèl·liques. El corsari guixolenc més conegut fou Jeroni Basart i Morató, àlies "Rufo" (1742-1811), el qual va rebre una condecoració del rei Carles III. També destacaren, però, Bartomeu Bosch, Tomàs Feliu, Bartomeu Remus, Josep Barnich, Josep Casas, Rafael Surís, etc.

Mitjançant el combat i l'abordatge, hom obtingué molts beneficis i alguns vaixells, especialment entre 1808 i 1809. Així doncs, a banda d'eliminar els enemics del litoral i assegurar el propi comerç, augmentaren també les entrades de mercaderies a la Reial Duana de Sant Feliu.]



Vestigis del que va ser la bateria de dos canons instal·lada des de 1751 a la punta dels Guixols.

» ANNEX 7

LA POBLACIÓ DE SANT FELIU DE GUÍXOLS EN
ÈPOCA MEDIEVAL I MODERNA

A continuació transcrivim les dades que Josep Iglésies aplegà en relació amb els focs, veïns i cases de Sant Feliu de Guíxols, i que publicà a: "Demografia històrica del Baix Empordà", dins XX Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos. Sant Feliu de Guíxols: Publicacions del Museu Municipal, 1977. Completem el quadre amb altres dades extretes de: JIMÉNEZ, Àngel. Sant Feliu de Guíxols. Una lectura històrica. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1997.

DATA	NOMBRE DE FOCS O CASES	NOMBRE D'HABITANTS
1277	100	-
1360	230	-
1378	115 ⁵	-
1497	258	-
1515	232 ⁶	-
1553	257 ⁷	-
1708	466	-
1716	437	2119
1717	505 ⁸	-
1719	450	1543
1726	449 ⁹	-
1729	450	-
1787	-	5090
1802	-	6000 o més
1834	-	6669

5. I 12 focs més al barri de Sant Amanç.

6. I 8 focs a Sant Amanç.

7. I 7 focs a Sant Amanç.

8. El recompte s'expressa en veïns.

9. En caps de família.

10. Inclou barbers i cirurgians.

» ANNEX 8

RESUM GENERAL DE L'EMPADRONAMENT DE 1786

- 0. Clérigos: 13
- 1. Religiosos: 14
- 2. Legos: 3
- 3. Militares Bateria: 3
- 4. Nobles: 5
- 5. Gaudines de privilegio militar: 4
- 6. Abogados: 10
- 7. Médicos¹⁰: 13
- 8. Hacendados: -
- 9. Labradores propietarios: 12
- 10. Labradores colonos: 14
- 11. Hortelanos: 23
- 12. Jornaleros: 155
- 13. Mozos de labranza: 19
- 14. Pastores: 2
- 15. Menestrales: 3
- 16. Artesanos: 312
- 17. Oficiales o mancebos: 49
- 18. Aprendices: 3
- 19. Peones: 1
- 20. Comerciantes: 54
- 21. Maestros reales de primeras letras: 3
- 22. Ciegos: 2
- 23. Drogueros y botigueros: 13
- 24. Dependientes de renta: 23
- 25. Dispersos: 3
- 26. Matriculados y ramo de marina: 530

Total - 1.286

» ANNEX 9

MOLÈSTIES DE L'ACTIVITAT DE LA MANUFAC-
TURA DEL SURO A LA PLATJA

En el context de les molèsties que produïa a finals del segle XVIII l'activitat de socarrimar i rascar les panes de suro a la platja, els comerciants i fabricants de taps adreçaren al consistori guixolenc, el 28 d'octubre de 1787, un comunicat per tal d'evitar la suspensió d'aquella activitat. Tres anys després, l'Ajuntament optà per establir una regulació de les activitats a la platja¹¹.

"Juan Patxot, Cosme Feliu, Gerónimo Sentí, Baudilio Tomás, Gerónimo Vilanoba y Francisco Patxot, en nombre propio, y en el de otros distintos Comerciantes y Fabricantes de tapones de esta villa con la atención debida exponemos a V. haver llegado a ntra. noticia que a solicitud de algunos Carpinteros de ribera, y de los Prohombres del Gremio de Sn. Elmo y de los de la Confadria de Sn. Pedro, se hauría tal vez instado y acometido en seguida a V. para que se providenciase, y destinasse parage para la manipulación de la quema, ó aparejo del corcho, suponiendo perjudicial á sus tráficos el que se practiquasse en la Playa de ella, siendo assí, que de tiempo inmemorial, ó a lo menos desde que se principió este ramo de comercio, que es uno de los principales del País, no se ha exercido semejante manufatura en otro parage, ya por no haverle de más propio, y menos incómodo, como por la grande extención, que tiene de si dha. playa capás no solo para ello sobradamente, sino también para las construcciones de Embarcaciones y maniobras de los Marineros, y Pescadores, de modo que governándose en cada uno de dichos ramos, con la debida regla y proporción, basta y sobra ahum espacio para todos [...]".

"El Ayuntamiento de esta villa deliberó i determinó en 21 de junio de 1790 el parage de esta Plaia en que se pudiese, i deviese, cozerse, i tostarse el corcho sin perjuicio de tercero, i lo señaló con fitas, o monjones, desde las esquina de la Casa nombrada den Mundo hasta la esquina de la Casa de Sebastián Vidal rectamente assí al mar, i prohibió cozerlo, i tostarlo en otro parage de ella, a fin de evitar el daño que dicha maniobra pudiese resultar a la construcción, buques i redes, i bajo la obligación de haverlo de pagar el que lo causasse por su culpa u omisión".

» ANNEX 10

EFECTES DE LA FÚRIA DESFERMADA PELS TEM-
PORALS

Els dos textos següents són extrets dels registres del Liber consulatus maris o Llibre del consolat de mar de Sant Feliu de Guíxols, del segle XVII, i donen testimoni de la delicada situació en què es trobaven les naus, els mariners i les mercaderies davant una tempesta. Els desenllaços són desiguals, encara que prou feliços si tenim en compte que cap dels mariners prengué mal.

Text 1¹²:

1620 gener 24, Sant Feliu de Guíxols

[...] Barthomeu Mascharó, de la ciutat de Barcelona, patró de una barcha sua anomenada Santa Maria, Sant Joan Baptista y Sant Bonaventura [...] denuncià lo següent:

"Senyor cònsol de mar de la vila y terme de Sant Feliu de Guíxols, jo denuncie a Vostra Mercè com jo só patró de una barcha mia anomenada Santa Maria, Sant Joan Baptista y Sant Bonaventura y estich en

11. AMSFG, Sec. X, *Manual d'acords* 1785-1787, reg. 2025.

12. AMSFG, Sec. XXIII, *Llibre del consolat de mar*, reg. 775.

la ciutat de Barcelona, del port de la qual ciutat partí despús-air, dimecres, a sis hores de la matinada y partí per a Mataró a effecte de carregar per ordre de certs mercaders un càrrech per a Gerona, a la qual vila de Mataró arribí dit dia dimecres a la una hora passat mig dia poch més o mancho, ahont doní fons devant dita vila de Mataró y estant carregant un càrrech de vi, pinyó y altres mercaderias per dita ciutat de Gerona, conforme l'orde a mi donat, y vuy a la matinada, entre sis y set hores de la matinada, al punt que he acabat de carregar, sens dilatar un punt me ha donar un vent de migjorn desobre tant fort que·m ha arrencat de dita plaja de Mataró y me es estat forçat llevar las ànchoras y partir y discórrer y seguint lo vent costa avall per no saver me de pèdrer allí, y era tanta y tant gran la corrent y dolent temps que a la que som gitat entre Lloret y Tossa

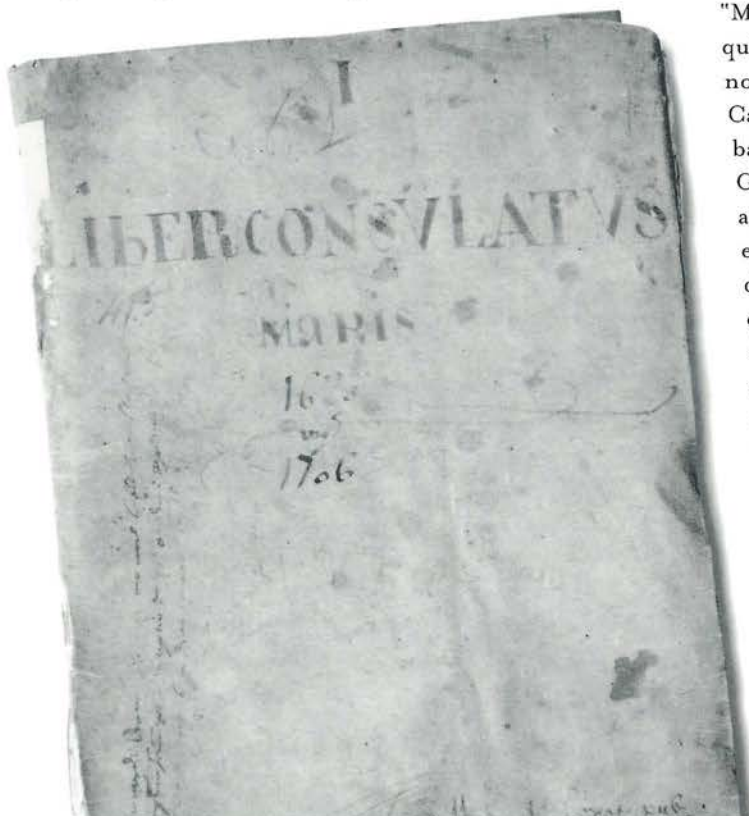
se·m és tranchat lo llibant en què aportava fermat lo *squiff* y aquell he perdut de tal manera que no sé quin camí ha fet y per no perdre la merchaderia y barcha y vida mia y dels mariners he tingut, vista tan gran mar y temporal, posar camí y procurar si porie arribar al port de la present vila per afaluar dita mercaderia, vidas nostras y barcha ahont ha volgut Déu fer-nos mercè de dexar-nos arribar sans y salvos y ahont he desembarcat [...]"

Text 2¹³:

1625 desembre 1, Sant Feliu de Guíxols

[...] Pau Oller, mariner de la vila de Pineda del present bisbat de Gerona, patró de la barcha vulgarment dita *Nostra Senyora del Rozet* y *Sant Joan* y *Sant Raimon* [...] ha prestat, ha demanat y exposat lo següent:

"Magnífich honorable cònsol, de vuy fa quinze dies que comptàvem del mes de novembre pròxim passat en la platja de Castelló de Empúries del present bisbat y en lo lloch o port anomenat los Graells comensí carregar en ma barcha ab mos mariners una sort de ordi que era de mossèn Thomàs Domènech de la dita vila de Castelló y ab tres o quatre dies consecutius lo acabàrem de carregar de tal manera que segons digué lo mateix mossèn Domènech ne carregàrem entre tot tres centes vuytanta *corteres* y després de aquí ab dita barcha axí carregada de dit ordi y ab los mariners nos ne anàrem al port de la vila de Rozes y axí lo dissapte de la mateixa semana que comptàvem a 22 de dit mes de novembre allí carregàrem dos bótes



Detall de la portada del *Llibre del consolat de mar*.

13. AMSFG, Sec. XXIII, *Llibre del consolat de mar*, reg. 775.

grosses de oli en les quals segons digué lo treginer qui'l portà y havia deu bótes de oli, lo qual oli, segons la carta que a mi me comenaren, era de don Francisco Lagarriga, y també carregàrem algunes nyinyeries de comanda de pocha consideratió y després, avuy fa vuyt dies que comptàvem a 24 a la matinada, partírem de dit port de Rozes envers la ciutat de Barcelona ab ànimo de descarregar lo oli en dita ciutat y lo ordi en València o allí ahont millor lo haguera pogut vendre lo dit mossèn Domènech. Y lo mateix die arribàrem en lo port de la present vila y, després dimecres pròxim passat que comptàvem a 26 del mes de novembre pròxim passat anàrem a Pineda, y de allí en la nit del mateix die nos posàrem a la vela y arribàrem al cap de Gornell davant Llanvaneras. Y lo dijous de matí partírem de allí y lo divendres de matí arribàrem fins Argenton, ahont desembarcàrem dit mossèn Domènech y sempre tinguérem vents mestral contraris. Y ahir de matí, diumenge, dos hores antes del dia, férem vela y arribàrem a Vilassar, y aquí donàrem fons, y de aquí, envers deu hores de la matinada, fou forçat per lo mal temps de llevar-nos y arreballar la barcha y axí ab grans colps de mitxorns nos en vinguérem al port de la present vila, que y arribàrem a la una hora de la nit poch més o mancho del mateix diumenge ab gran fortuna de temps, vents y plujas y ab grandíssimma fosca que may nos poguérem ormejar. Y donàrem tres àncors y ninguna d'elles tingué. Y després estant paleant ab la fortuna per salvar-nos a nosaltres y a la barcha y a la restant roba que duia per spay de algunes sis hores poch més o mancho, llansàrem primerament lo fugó y tants quants guarniments de la barcha havia en cuberta. Y après consecutivament anàrem llansant una cort de dit ordi y enasí també perdérem

lo **squiff** de la barcha y estant ella a l'àncora la fortuna de la mar tregia fora les dos bótes de oli, les quals se són aprofitades per la vora de la mar ab la més part de l'oli. Y després, entre una y dos hores de la mateixa matinada, continuant y augmentant se lo mal temps, ha donat la barcha a trevés en lo trench de la mar y lo restant ordi se és casi tot perdut estant axí la barcha a trevés fins que és estat die clar, que ab la favor del Senyor y de la gent de la present vila la havem treta, la qual se és trobada rompuda y per lo mitx huberta y molt mal adobada, com se pot veure, y també a la matinada, havent trobat lo **squiff** que ha donat a trevés ab la vora de la mar [...]”.

» ANNEX 11

ENCONTRE ENTRE UNA BARCA MERCANT GUIXOLENCA I UNA DE PIRATES ALGERIANS

La següent declaració també pertany al Liber consularis maris o Llibre del consolat de mar de Sant Feliu de Guíxols, del segle XVII.

1624 novembre 21, Sant Feliu de Guíxols

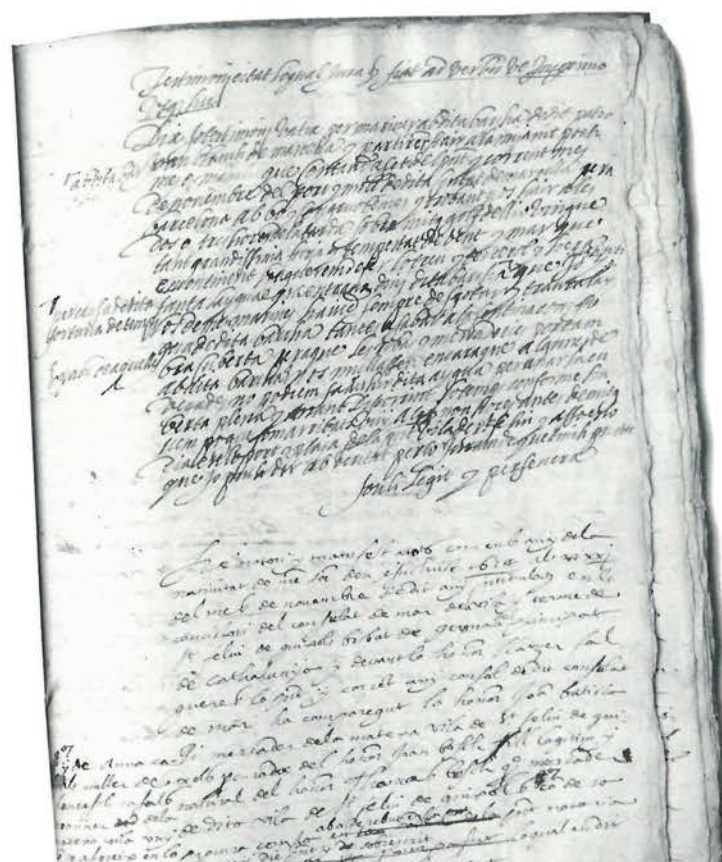
Sia notori y manifest a tots com en lo any de la nativitat de Nostre Senyor Déu Jesuchrist 1624, als XXI del mes de novembre de dit any, intitulat en lo consistori del consolat de mar de la vila y terme de Sant Feliu de Guíxols, bisbat de Gerona, del Principat de Cathalunya, y davant lo honorable Llàtzer Falgueres, lo present any cònsol de dit consolat de mar, ha comparegut lo honorable Joan Batista Pi, mercader de la mateixa vila de Sant Feliu de Guíxols, procurador del honorable Thomàs Bosch, *quondam [difunt]*, mercader de dita

vila de Sant Feliu de Guíxols y de Anna Casals, muller de Francesch Casals, mariner de la mateixa vila, vuy com se afereix en lo Alger en poder de moros detingut, com de la procura conta ab altre rebut en la present notaria vuy de present y de sobrescrit lo qual en dit nom devant dit cònsol exposa y demana lo següent:

"Magnífich senyor cònsol, dos mesos ha poch més o mancho que lo patró Postís, Salvador Valmanya, Francesch Casals, Joan Cabanyes, mariners de la present vila, partiren d'esta vila fahent via per lo cap de Canet en Rosselló ab una barcha de dit honorable Joan Bosch part y part de dit Francesch Casals, vulgarment dita Nostra Senyora del Rozer y Sant Antoni, de port

o càrrech de trescents **quintars** carregada que anava de peix y altres mercaderies y poch après tornant-se'n a dits mariners ab dita barcha carregada algun tant de ferro y altres mercaderias si bé de poca cosa. Y al que foren en lo golf de Roses, permeté Nostre Senyor que los encontrà una barcha de moros, y, vehent los dits mariners que la barcha de moros los anava al enquantra, llansaren lo **squiff** en mar per a fugir y hompliren aquell, y axí prest los moros los prengueren y també prengueren ferro de la dita barcha y tot allò que los agredà y tallaren lo arbre mestre de dita barcha per a fer **batallo** per a la llur barcha, per lo que els dits moros havien romput lo llur ab la presa de una barcha de Blanes que

poch havien feta, la qual barcha de dits mos principals segons se ha refferit ha donat a trevés en la plaja de Gruxà [actualment, Gruissan] cerca de Narbona o per allí sercha. Y per a què consti a que la dita barcha axí com tinch dit d'anada a trevés és de dits Joan Bosch y Francesch Casals, ne fas a vostra mercè, senyor cònsol, la present relatió [...].



[5] EL SEGLE XIX

Societat, urbanisme i poblament

El segle XIX fou summament inestable, sovint a conseqüència dels canvis polítics. Es tracta d'una etapa agitada i, aparentment, contradictòria, en què s'alternaren en el poder, successivament, absolutistes, liberals, moderats i progressistes. Però això no pot fer-nos perdre de vista que, a

la base, les transformacions iniciades a final del segle XVIII van acabar amb el vell sistema d'Antic Règim (1789-1833), i van permetre la lenta construcció de l'Estat espanyol liberal. Hi ha, alhora, un element de continuïtat: un assentament progressiu de la industrialització, malgrat els moments de recés –durant la Guerra Gran i la del Francès, amb uns costos humans i materials evidents–. Un símbol del final de l'Antic Règim a Sant Feliu podria ser la violenta exclaustació dels monjos benets de l'any 1835, junt amb el procés de desamortització de béns eclesiàstics.

En aquesta etapa, l'emigració a Amèrica de més de dos mil guixolencs fou, segurament, el factor més peculiar de la nostra història local, que, d'altra banda, no es pot explicar només per raons econòmiques –que n'hi havia–, sinó també per



Dibuix anònim de la badia i la vila, de 1852 >



una estratègia comercial. A Sant Feliu, d'altra banda, s'imposava la indústria del suro, malgrat que continuà l'extensió de la vinya de manera més moderada que en dècades anteriors. Els altres conreus, malgrat que li anaven prenent terreny, encara representaven un sector econòmic poc important. La propietat de les parcel·les de terra seguia estant molt repartida, i el Monestir, que fins llavors n'era el major propietari, deixà de

ser-ho a causa de les lleis desamortitzadores de 1837. Es va procurar, en canvi, afavorir l'extensió de les suredes, les quals proveïren la indústria del suro de matèria primera.

Paral·lelament, les **noves formes de pensament** –l'anticlericalisme, el liberalisme i el federalisme– van transformar la realitat social i la política local. El moviment obrer, per la seva banda, s'organitzà durant el Sexenni Democràtic (1868-1874), la

qual cosa també indica el grau d'industrialització existent a la vila. Altrament, l'estira-i-arronsa entre propietaris del suro -partidaris del lliurecanvisme exterior- i fabricants de taps -els quals exigien mesures proteccionistes- reproduïa, a nivell local, les difícils relacions entre industrials i polítics que tenien lloc en el conjunt de l'estat-nació emergent.

Amb l'arribada del segle XIX, la ciutat va créixer cap al nord en direcció al sector del Puig Marí -actuals carrers Garrofer, Nou del Garrofer, Penitència, Sant Domènec...-, després d'ocupar pràcticament tota la seva façana marítima. Alhora, des de mitjan segle, hom començaria a prendre consciència de la **necessitat d'ordenar el creixement urbà**, mitjançant lleis, plans urbanístics i plànols geomètrics. Els primers plans d'alineació per a vials urbans van correspondre al carrer dels Arbres -avui rambla Vidal-, del 1838, i al passeig del Mar, del 1853, i van néixer amb l'objectiu d'ordenar els arrencaments de les antigues construccions. Més tard, el pla geomètric del mestre d'obres Josep Gallart, de l'any 1858, donaria les primeres pautes que permetrien a la vila créixer ordenadament. Anys després d'aquests plans, es produí la **refortificació per a la defensa de la vila** -mitjançant murs-, com a conseqüència de l'esclat de la Tercera Guerra Carlina (1872-1875).

La pesca, el comerç marítim i les drassanes

Les activitats econòmiques relacionades amb el mar van patir una davallada de la seva vitalitat a final del segle XVIII i inici del XIX. **Tant la pesca com el comerç reduïren el seu volum de negoci.** Les drassanes, però, continuaren funcionant de

manera satisfactòria. Alhora, la gent que vivia del mar -els matriculats- continuava essent nombrosa. Les xifres per als anys 1832, 1844 i 1850 indiquen que **el sector estava format per mig miler de treballadors** -sobre 6.500 veïns-, concretament 544, 496 i 472, respectivament.

	1832	1844	1850
Mariners en actiu o hàbils	272	300	300
Inhàbils	97	52	24
Mestrança	83	52	49
Patrons	60	52	68
Pilots	31	38	30
Oficials majors o de mar	1	1	1
Escrivans	-	1	-

En relació amb el segle anterior, com hem dit, **disminuí l'activitat pesquera** i, en conseqüència, les barques de pesca. El 1818, se'n declaraven tan sols 28 -xifra molt inferior a les 80 o 90 que donava Zamora-, quatre de les quals no pagaven contribució per trobar-se en una situació econòmica de pobresa. Les altres vint-i-quatre, però, obtenien uns beneficis notables que feien rendible la feina. Totes aquestes embarcacions eren llaguts.

Vers els anys quaranta, Madoz encara comptava entre les principals "producciones", la "pesca del mar, en particular de sardina", tot i que també es subratllava que "**el pescado se ha desviado de estos mares**". Dues dècades després, Quintanilla comptà **120 embarcacions**, tant de pesca com comercials: 73 eren de rem i podien albergar 215 tripulants; 32 eren costaneres de vela llatina i podien acollir 160 tripulants, i 15 eren de vela de creu i tenien una capacitat per a 105 tripulants.

Pel que fa al comerç per mar, tal com succeí amb la pesca, havia disminuït molt. Des de 1793, les quatre guerres gairebé consecutives que havien tingut lloc al Principat havien provocat que l'economia en general i el comerç marítim s'haguessin vist greument afectats -especialment les rutes mediterrànies-. Altres causes s'haurien de buscar en la crisi general del sistema absolutista, la pèrdua de les colònies d'ultramar i els canvis en els mètodes i els drets del comerç marítim.

D'aquesta manera, el port de Sant Feliu va patir una important frenada tant pel que fa al tràfic de mercaderies d'alta navegació com amb relació a les de tipus de cabotatge.

A això s'hi afegí el fet de la inhabilitació parcial, el 1829, de la duana de Sant Feliu, que ja no podia gestionar el comerç amb l'estranger. Deu anys més tard se'n demanava la rehabilitació, però el panorama tampoc era massa encoratjador: segons un escrit de l'Ajuntament, la duana havia arribat "*la más espantosa decadencia y miseria*".

En aquells moments l'oficina estava considerada de tercera categoria entre les quatre existents. A banda, les duanes dites de cinquena categoria es localitzaven en indrets costaners per tal de realitzar-hi accions puntuals.

La duana era un instrument estretament vinculat al comerç. L'administrador d'aquesta oficina portuària fiscalitzava els articles facturats al port i tenia competències de custòdia dels productes que provenien del contraban i que confiscava el cos de carrabiners.

Amb la decadència de la duana, el tràfic portuari es basava fonamentalment en la pesca, la salaó i les drassanes. Els vaixells que ancoraven a la nostra badia -majoritàriament catalans- solien ésser

xàvegues i pincs, a més de les barques de mitjana com els llaguts. En canvi, el nombre d'embarcacions comercials es reduí dràsticament aquells anys:

ANY	1824	1829	1833
Embarcacions de 1a classe	23	19	8
Embarcacions de 2a classe	30	20	13
Embarcacions de 3a classe	30	27	21

Les mercaderies importades i exportades eren les següents: [» ANNEX 12 - PÀG. 87](#)

IMPORTADES	
DE L'ESTRANGER	DEL REGNE I PROVÍNCIES
Cànem, bacallà, perpal, llencerries, cuiros, lli per a filar.	Arròs, oli, garrofes, sardines salades, fruits secs, plom, alcohol, blat, cànem, faves i suro per a elaborar.
EXPORTADES	
A EUROPA	AL PRINCIPAT I AL REGNE
Paper blanc i d'estrassa, nous, oli, olives, pesca salada, taps, sabates, encaixos i blondes, rodets de fil i ceràmica del país.	Carbó, fusta per a la construcció i per a fer pipes, bótes, " <i>vasos para caldos</i> " de les fàbriques de Sant Feliu, lli manufacturat, arròs i diferents fruits i gèneres.

Malgrat el debilitament comercial de principi del segle XIX, aviat es començà a notar un cert increment en la comercialització de les partides de suro, el qual es manufacturava a les fàbriques de Sant Feliu. La vila participà de nou en les rutes

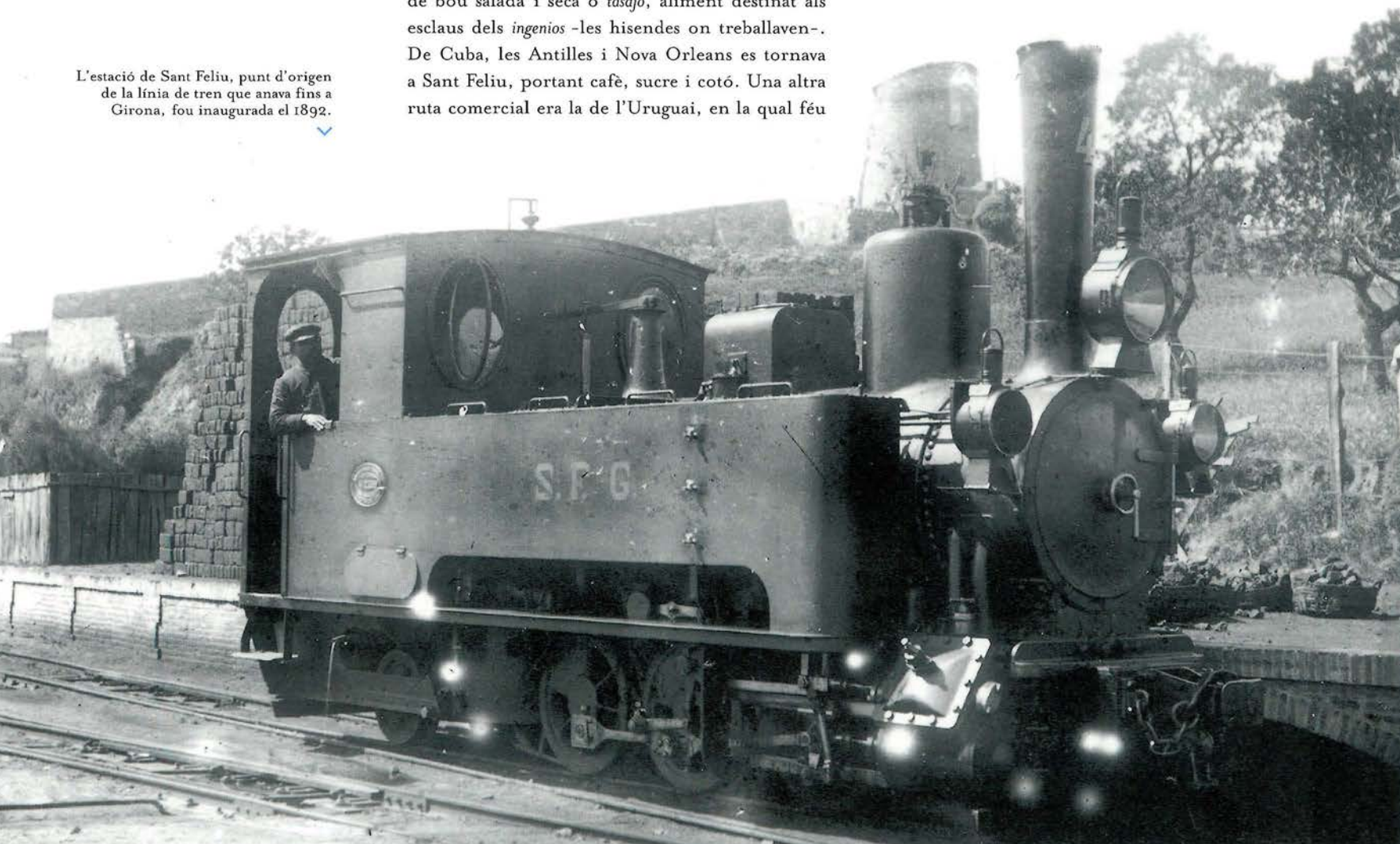
comercials -ara abocades a Amèrica- alhora que es produïa una **forta emigració** -que s'allargà fins el 1870- cap a les Antilles, derivada d'una crisi en les formes tradicionals del treball, pròpies d'un sistema d'Antic Règim que ara s'ensorrava.

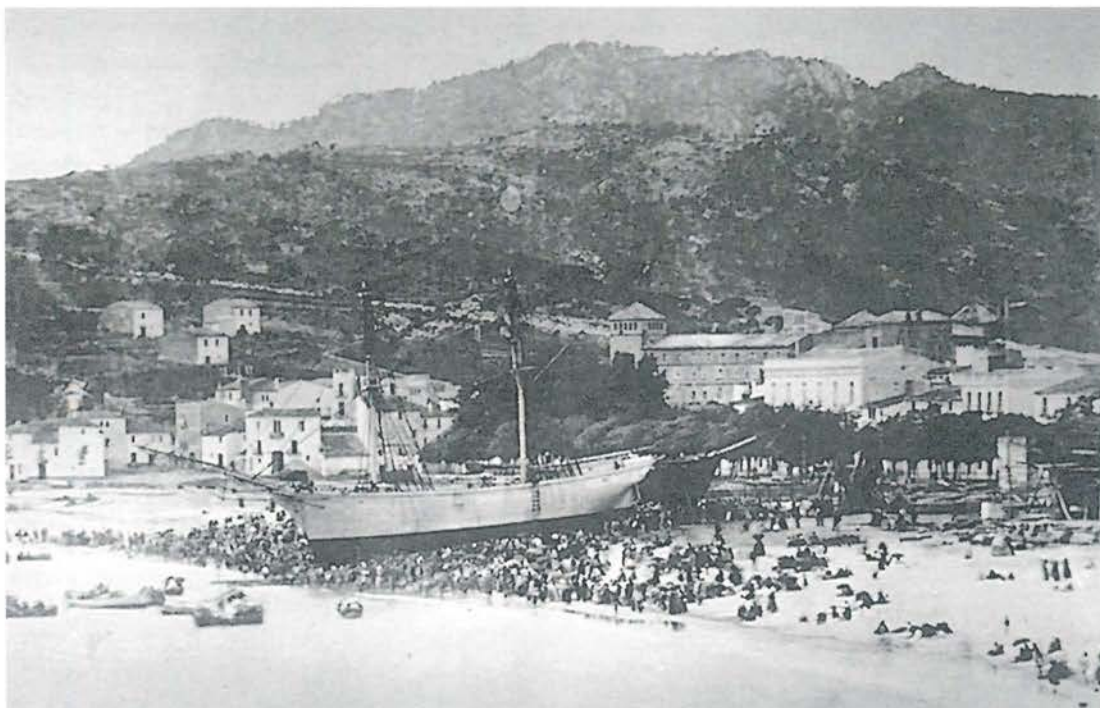
El comerç transatlàntic era font de negoci i riqueses. La **ruta del tasajo**, per exemple, s'iniciava amb la càrrega de sal, vi o d'altres productes al port de Sant Feliu, que eren descarregats a **Montevideo**. D'allí es dirigien a **Cuba**, havent carregat la carn de bou salada i seca o *tasajo*, aliment destinat als esclaus dels *ingenios* -les hisendes on treballaven-. De Cuba, les Antilles i Nova Orleans es tornava a Sant Feliu, portant cafè, sucre i cotó. Una altra ruta comercial era la de l'Uruguai, en la qual féu

fortuna el guixolenc Jaume Cibils.

A finals de segle, el comerç marítim quedà regulat per les ordenances de duanes de 1894, que establien el tipus de relacions comercials existents i les obligacions dels que hi participaven. Segons aquestes disposicions, hi podia haver uns **consignataris que es farien càrrec dels vaixells o de les mercaderies** que s'hi transportaven -entenent per consignatari aquella persona que rebia en dipòsit, mitjançant certificació judicial,

L'estació de Sant Feliu, punt d'origen de la línia de tren que anava fins a Girona, fou inaugurada el 1892.





Ullera de llarga vista decorada amb banderes, utilitzada en les rutes cap a Amèrica.



A inici del segle XIX, les drassanes van seguir essent un dels sectors més dinàmics de Sant Feliu, junt amb el de la indústria del suro, malgrat la crisi del comerç marítim.

una embarcació o el seu carregament-.

Les **agències marítimes** més importants d'aquells anys foren La Previsión, de Barcelona, La France Maritime, L'Helvetia, L'Italia, la Compagnie Maritime de la Méditerranée -representades a Sant Feliu per Joan Fortó, que també tenia agència pròpia-, la Salazar, Albertí y Cía. o la de J. Irla y Cía.

Al port guixolenc **hi operaven, també, alguns consolats estrangers**, atrets pel moviment comercial que hi tenia lloc des de finals de segle. A la dècada dels setanta, s'instal·laren els viceconsolats d'Itàlia i Portugal, als quals seguirien els d'Alemanya, Gran Bretanya, França, Uruguai i Estats Units, entre d'altres. Els viceconsols solien ser, generalment, comerciants guixolencs.

Per últim, la comercialització de mercaderies per mar gaudí, a Sant Feliu, d'una nova instal·lació que unia encara més la localitat al mercat interior gironí. Es tracta de la **línia de ferrocarril que s'inaugurà el 1892**.

Pel que fa a les drassanes, malgrat la crisi comercial marítima de principi de segle XIX, s'hi continuaren bastint embarcacions. Junt amb la indústria surera, el sector de la construcció de vaixells era un dels que continuava proporcionant ocupació als guixolencs -el 1832 ocupava 81 homes-, tal com també succeïa a Lloret i a Tossa. Un **mestre d'aixa dirigia la construcció** de les embarcacions i n'era el responsable i artesà principal. El calafat, per la seva banda, les impermeabilitzava; i també

hi treballaven el serrador, el fuster, el ferrer, el corder i altres.

A les drassanes s'hi construïen velers mitjans i grans. Des de 1824 a 1845, per exemple, es bastiren 264 llaguts, 4 pailebots, 6 bergantins i 6 pollacres, segons Madoz; i de 1859 a 1863, 28 embarcacions -16 de rem, 10 de costaneres de vela llatina i 2 de vela quadrada-. També en sortien falutxos, goletes i bricbarques. Llavors la nàutica es modernitzaria amb els **primers vaixells de vapor**. Algunes de les embarcacions construïdes a Sant Feliu feien la ruta a Amèrica i eren pilotades per grans patrons com Benet Comadira, Benet Carreras o Cosme Calzada, que tenia el costum de submergir, durant les tempestes, una imatge de sant Antoni, que no treia a la superfície fins que el mar no es calmava.



Retrat del patró guixolenc Cosme Calzada.

Goleta del segle XVIII. >

Primers projectes de construcció d'un moll

Les necessitats del tràfic portuari que tenia lloc a Sant Feliu van motivar el gremi de comerciants i les autoritats locals a demanar la confecció d'un estudi tècnic per a situar el fondejador, projecte que fou encarregat a Timoteo Roch. En



rebre el vistiplau, s'envià al ministre de Marina, l'abril de 1816. De fet, anys abans, el 1801, el brigadier de la Reial Armada, Vicente Topiño, ja havia proposat construir un espigó per a arrecerar els vaixells, que havia de situar-se a les Sofreses, en direcció a la punta de Garbí. I encara uns anys abans, el 1783, s'havia elaborat un projecte d'espigó que naixia del promontori dels Guixols.

L'informe de Roch fou aprovat i, tot seguit, el batlle Miquel Nadal convocà una comissió de comerciants per tal de trobar el finançament adequat per a l'inici de les obres. Alhora, designà Sebastià Vidal com a delegat de l'Ajuntament en les entrevistes que havien de tenir lloc a Madrid amb les autoritats governamentals. Altrament, s'encarregà a Simó Ferrer, tinent de fragata, la valoració de la despesa que podia suposar la nova infraestructura. Ferrer estimà que l'import pressupostat i el real podien diferir força, en funció de les dificultats concretes de l'obra. A més, calculà que els treballs podien durar uns deu anys, podien requerir 14 milions de quintars d'escullera, i que els jornals dels obrers -llavors la part més barata de les obres- podien ascendir a 2 milions de rals de billó, dins un total pressupostat de 9,5 milions de rals de billó. Això, afegit a la manca d'interès del Govern, va fer desestimar la construcció del moll a Sant Feliu.

Tanmateix, el 1839, l'Ajuntament tornava a demanar la construcció d'una escullera. Aquesta era la única forma, deia l'alcalde, d'evitar la "ràpida y progresiva disminució de sus buques, la emigración de centenares de familias y la desaparición de su industria". De nou, poc més de vint anys després, es produí un altre intent, aquesta vegada més seriós, de relançar el projecte d'escullera portuària. Sebastià Andreu, pilot naval, i llavors alcalde per l'opció liberal i

A final del segle XIX es produïren, a la badia de Sant Feliu, naufragis tan sonats com els dels vaixells *Betis* i *Margaret Hain*, a causa de forts temporals.





federal, coneixia bé els perills que la badia suposava per als navilis que hi volien atracar, de manera que ideà el projecte de fer-hi una rada. La represa del projecte comptà amb el suport dels ajuntaments de Girona, Vidreres, Caldes de Malavella, Llagostera, Santa Cristina d'Aro i Castell d'Aro, però calia competir amb els projectes endegats pels municipis de Palamós i Vinaròs. Segons digué el diputat provincial Forgas, gestor del projecte al costat d'Andreu, *"ahora que estamos haciendo la carretera del interior -es referia a la de Girona a Palamós- preparemos el abrigo del puerto y ganemos si es posible la delantera a Palamós"*. **Telesfor Izal**, mestre d'escola, i **Tomàs Carreras**, mestre d'obres, en van fer la memòria, i els plànols van anar a càrrec del també mestre d'obres **Esteve Muxach**. L'estudi, completament detallat, es presentà a l'enginyer provincial el 1861. Certament, la badia de Sant Feliu comptava amb una capacitat natural que no precisava la realització d'obres de neteja en el seu sòl. A més, els accidents geogràfics la posaven a l'abric dels vents i temporalades procedents dels quatre quadrants, a

excepció dels vents que bufaven en sentit est-sud. Alhora, el seu sòl, malgrat ser de grava, era força ferm per a sostenir el pes del moll, i la seva bocana, d'uns 200 metres d'amplada, comptaria amb 15 o 20 metres de profunditat. En resum, es venia a dir que **els vaixells procedents de rumbs diferents podrien entrar al nou port i sortir-ne sense fer gaires maniobres**, encara que hi haguessin fortes ventades. A més, l'abundància de pedra que oferia la muntanya de les Forques, molt propera a l'escullera projectada, repercutiria positivament en un abaratiment del cost de l'obra.

La Diputació Provincial s'adherí al projecte, que fou remès al Govern. Aquest últim, mitjançant el Ministeri de Foment, es va comprometre a estudiar-ne el finançament, amb la condició que la Junta local aportés la meitat de l'import dels costos. Així, s'organitzà una junta de prohoms locals que obrí **llistats de subscriptors per al finançament**. El primer empresari que s'hi interessà fou Antoni Maria Vidal que, des de Marsella, aportà 6.000 duros de plata. El 1864 es demanava la col-



< Plànol de la badia i vila de Sant Feliu, realitzat per Manuel Salomón el 1783, amb un projecte de moll que partia de la punta dels Guíxols.

laboració de qualsevol ciutadà guixolenc; el fet de contribuir -deia la Junta Auxiliar del Port- era "un acto de deferencia para no privársele de la satisfacción de que un día pueda decir con la frente alta: «yo también contribuí a tan costosa obra con mi óbolo»". Sens dubte, l'administració local cercava tots els recursos possibles.

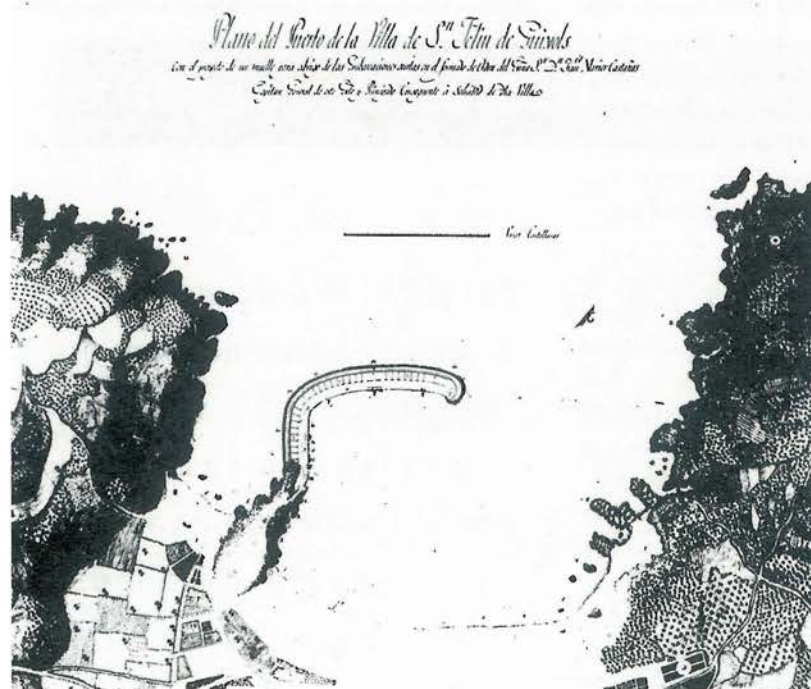
Però el Ministeri de Foment no va complir la seva part; ni avançà la subvenció estipulada ni tingué cap pressa per començar el projecte: **el port de Vinaròs havia rebut tot el suport oficial de l'Estat per a construir un abric per als vaixells que ancoraven a la seva platja.** Pocs mesos després, amb una inversió considerable, el municipi castellonenc posà la primera pedra de l'escullera, i uns anys després la inaugurà.

La platja i litoral de Sant Feliu, doncs, van continuar essent perillosos per a les embarcacions que s'apropaven a carregar o descarregar les mercaderies. Sovint hi havia **embarrancades de barques** i naus que s'estavellaven contra les roques i la sorra, víctimes de la ira del mar, i encara s'estava lluny de veure les obres del moll comercial iniciades.

Els naufragis i el salvament de mariners

Malgrat que la badia guixolencia ofería un cert abric natural als vaixells que s'hi atansaven, les llevantades, garbinades o ponentades solien enfurismar la mar i provocar greus episodis navals.

Per això, vers el 1815, l'administració marítima, conjuntament amb l'ajuntament de la vila, tenia destinat un **guaia** a l'ermita de Sant Elm per avisar, mitjançant uns tocs de campana, dels sinistres que es produïen al litoral. Aleshores, diversos bots de mariners i pescadors sortien a corre-cuita del port tot desafiant les embranzides de les onades i, amb perill de les seves pròpies vides, anaven a l'encontre del vaixell naufragat. Era el codi d'auxili establert a cada port de la Mediterrània, que esde-



Plànol del projecte de moll, delineat per Simó Ferrer, el 1819, a partir de l'estudi tècnic de Timoteo Roch.

venia operatiu en cas que s'albirés algun naufragi. Malgrat haver ocorregut diversos enfonsaments de vaixells davant les nostres costes, **dos d'aquests infortunis passarien als annals de la història local** per les seves importants repercussions: els naufragis del vapor espanyol *Betis*, l'any 1877, i el del *Margaret Hain*, el 1889.

El 19 de desembre de 1877, el *Betis*, comandat pel capità Cándido Ramón Vigo, en passar davant la costa de Sant Feliu, no va poder resistir la forta tempesta i es començà a enfonsar amb el consegüent pànic entre els mariners de coberta. Des de l'ermita de Sant Elm, la campana d'advertència no va parar de repicar anunciant el sinistre. Josep Patxot, àlies "Andaló", patró del llagut *Pepito*, va ser el primer que sortí en auxili d'aquella gent. Amb molta serenitat, però arriscant la seva vida, **Patxot va anar salvant d'una mort segura tots aquells homes**, inclòs el seu capità. Patxot va fer diversos viatges amb els supervivents cap a la costa, amb el perill de bolcar la seva pròpia embarcació. El patró del *Pepito* va merèixer la Creu del Mèrit Naval que atorgava el Govern, i la companyia marítima propietària del *Betis* li regalà una artística joia de gran valor.

L'altre succés va ocórrer la matinada de Reis de 1889, quan el bergantí goleta amb matrícula de Plymouth (Anglaterra) *Margaret Hain* solcava els nostres mars. Feia dies que regnava un fort llevant i la tripulació decidí d'arrecerar-se al nostre port. Després d'haver deixat anar l'àncora a la rada i enfront de l'edifici del Salvament, en veure perillar per moments la seva embarcació, el capità va fer arriar un bot per arribar a terra, però el fort tràngol que imperava a tota la badia el va fer capgirar i en pocs segons varen desaparèixer tres dels seus homes. **L'actuació dels mariners guixolencs va ser del tot inútil**: ni els caps de suport llan-

çats manualment per la gent del mar ni els altres intents d'ajudar els homes que caigueren a l'aigua varen poder evitar la tragèdia. El vaixell, però, resistí com va poder la tempesta, de manera que a finals de gener va arribar a Sant Feliu una nova tripulació per conduir la nau cap a 'Safi (Marroc). Sembla, però, que la malastrugança s'havia apoderat del *Margaret Hain*, ja que, dos mesos després, naufragaria davant les costes del nord d'Àfrica.

Per tal d'evitar accidents com aquest, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos va fer aixecar un edifici -**una caseta de guaita- al promontori dels Guíxols**, que avui és encara dempeus. De fet, la particular topografia del promontori el feia un lloc privilegiat per a l'avistament d'accidents marins. Quan es produïa una situació d'alarma es recorria a l'ús d'un **bot salvavides, el Miquel de Boera**, que es fletava amb l'objectiu de recuperar els mariners en vida.]

Plànol d'un nou projecte de moll artificial, aquesta vegada partint de Calassanç, dibuixat per Esteve Muxach sobre el projecte d'Izal i Carreras.

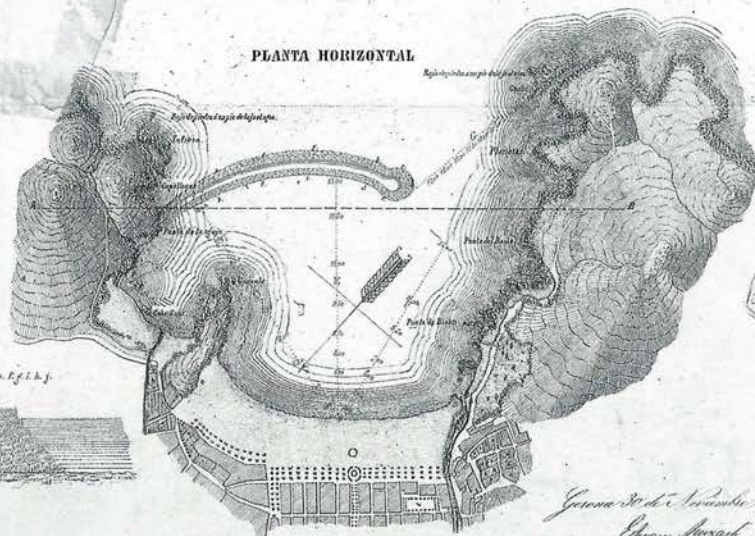
PROYECTO DEL PUERTO DE S^a FELIU DE GUIXOLS APROBADO POR EL GOBIERNO DE S. M.

con la situacion de la grande escollera, cortes transversales, longitudinal y dibujo topográfico hecho por el Maestro de obras y Director de caminos vecinales de la provincia de Gerona **D. ESTEVAN MUXACH.**

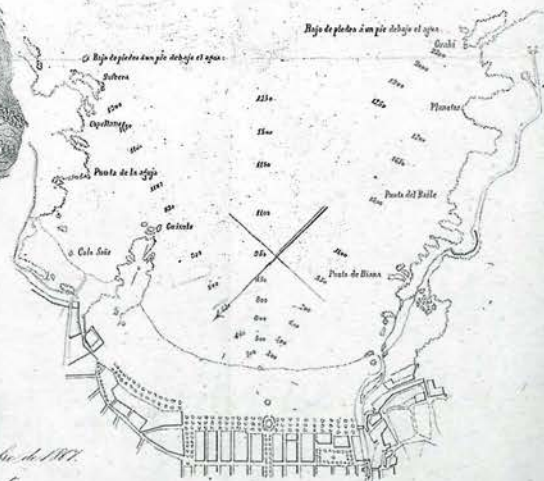
PERFIL LONGITUDINAL A.B.



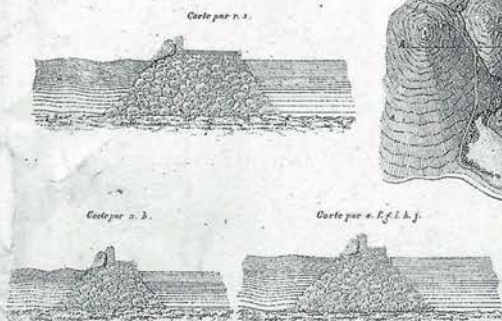
PLANTA HORIZONTAL



(Nota). Estudios de la playa y costa de S^a Felu de Guixols, hechos por el Maestro de instruccion primaria **D. TELESFORO YZAL** y sus alumnos.



CORTES TRASVERSALES DE LA ESCOLLERA



Escala en metros de 4 por 3000 para la planta horizontal y perfil longitudinal.



Escala en metros de 4 por 600 para los cortes.



(Nota). Los planos remitidos al Gobierno de S. M. por el Sr. **D. TOMÁS CARRERAS** a instancia de la comision del puerto y concordancia del Sr. **MUXACH** Oña. Las líneas de puntos numeras y letra D. P. F. G. señalan la profundidad de la agua en varas.

Imp. de Angulo y Cia, S. M. de Gerona.

» ANNEX 12

COMERÇ DE CABOTATGE AL PORT DE SANT
FELIU L'ANY 1888

MERCADERIES IMPORTADES				
		Quilograms descarregats	Valor en pessetes	
De l'estranger i colonials		399.425	464.975	
Del país	Garrofes		305.200	36.624
	Arròs		142.431	64.094
	Suro	En planxes	1.504.287	1.128.215
		En quadrats	28.148	56.300
		En taps manufacturats	50.929	213.906
	Farina de blat		797.508	287.103
	Filat de jute		42.325	190.463
	Vi comú		378.910	148.269
	Altres articles		1.134.352	456.883
	Total		4.783.515	3.046.832

MERCADERIES EXPORTADES			
		Quilograms descarregats	Valor en pessetes
De l'estranger i colonials		-	-
Del país	Serradures de suro	614.275	85.999
	Taps de suro manufacturats	57.324	240.758
	Teixit de cànem	11.170	33.510
	Altres articles	144.170	39.030
	Total	827.235	399.297

Total General		5.610.750	3.446.129
Els ports de la Península més freqüentats foren: Alacant, Almeria, Barcelona, Cadis, Moguer, Sevilla, Torrevella i València. De l'estranger: Marsella.			

[6] LA CONSTRUCCIÓ DEL PORT ACTUAL

Gestions municipals per a la construcció del port

Hem vist com durant el segle XIX se succeïren els projectes -cap d'ells reeixit- de **construcció d'un dic** que protegís la badia. Un cop més, a principi del segle XX, **alguns industrials guixolencs tornaven a engegar la proposta**, convençuts de la seva necessitat a causa de l'increment de l'activitat comercial a l'últim terç del vuit-cents. Aquesta empresa requeria un desplegament de mitjans només comparable al que havia tingut lloc el 1892, amb la inauguració del tren de Sant Feliu a Girona. Així doncs, Eduard Carbonell, alcalde, i Salvador Janer, regidor, van moure la proposició per diferents estaments provincials. Els avalava l'elevat tràfic marítim d'aquells anys, provocat en bona mesura per la comercialització del suro, i també per la del carbó mineral i la fusta serrada. Les primeres gestions van tenir èxit i, tal com s'havia fet anteriorment, hom passà a gestionar l'assumpte prop de Madrid, on algun senador i diputat a Corts gironí donà suport al projecte. Finalment, després de diverses visites a la capital per part dels membres del consistori guixolenc, **el propi ministre d'Obres Públiques recomanà la construcció d'un moll amb caràcter d'urgència**, per tal de poder incloure el projecte en el pla

Salvador Janer fou, durant el temps que > ocupà els càrrecs de regidor i alcalde de la ciutat, un dels principals impulsors de les obres del port.

d'obres estatal. En la reunió de ministres de gener de 1902 s'hi donà el vistiplau, la qual cosa suposava que l'execució de les obres hauria de fer-se aquell mateix any.

L'obra s'adjudicà el 12 de juny de 1902 a la societat Fomento de Obras y Construcciones de Barcelona, la qual cosa provocà una alegria general a la població guixolenc. Diversos col·lectius de ciutadans i entitats culturals i recreatives varen mostrar la seva **satisfacció per la important fita assolida per l'administració local**. Dins la badia, els cinc vapors que s'hi trobaven fondejats -tres d'ells, de bandera estrangera- varen ser engalanats amb banderes en senyal de festa. Igualment es van guarnir la caseta de salvament de naufragis i guairebé tots els casinos de la població. El 15 de juny, Carbonell i Janer arribaven de Madrid. A l'estació de tren els va rebre l'Ajuntament en ple i diferents comissions d'entitats. La coral Gesòria interpretà



una peça musical a l'ajuntament i, durant la nit, s'il·luminaren les façanes de l'ajuntament i les de les societats culturals i polítiques.

A l'inici de 1903, l'Estat expressava la conveniència de posar la primera pedra de les obres ben aviat. L'Ajuntament va escollir els mesos d'abril o maig per a fer-ho, i aprovà que totes les despeses de les persones convidades al banquet i a altres actes anessin a càrrec dels fons municipals. Paral·lelament, s'iniciaren els primers treballs a la zona portuària. El mes de desembre, una brigada de sis homes va **començar a dinamitar la muntanya de les Forques**, amb vint-i-cinc explosions diàries, per tal de guanyar un espai pla que s'havia d'estendre fins a la punta de Llevant. En aquest punt s'instal·laren vies per a vagonetes que havien

d'evacuar els materials d'enderroc. Finalment, es cobrí l'esplanada de terra per acollir la col·locació de la primera pedra.

Vist des d'una perspectiva actual, sorprèn comprovar que l'adjudicació del moll fou el resultat d'un cas força singular i inusitat en les tramitacions tècniques i administratives de l'Estat. A causa de la seva importància, les característiques tècniques, la transcendència marítima, comercial i d'enginyeria –a més dels canvis en els ministeris d'Agricultura i Hisenda i la coronació recent d'Alfons XIII–, es preveia que el projecte fos estudiat i resolt en un període de temps molt superior als deu mesos que finalment van passar fins a l'adjudicació de les obres. Els que havien estat, sens dubte, els grans protagonistes d'aquesta història foren recordats en aquella frase del setmanari local

La zona de Calassanç, tal com s'anava modificant a principis de segle a conseqüència de les obres del port.



La Información: "¡Llor a Janery Carbonell! ¡Gloria a Puigcerver, Villanueva, Roure y Villapadierna!". Els clams eren en honor als promotors del projecte d'escullera per a Sant Feliu.

Visita d'Alfons XIII i col·locació de la primera pedra

Ja el 1903 s'havia confirmat la participació d'algun representant de l'Estat en el actes oficials de la col·locació de la primera pedra de les obres. Finalment fou el propi monarca qui hi assistí, donat que tenia projectada una visita oficial a Catalunya. Immediatament, la comissió organitzadora va demanar al consistori la quantitat de 2.000 ptes. per fer front als diversos actes pro-

gramats; una despesa que no va poder fer efectiva l'administració local, "teniendo en cuenta el estado precario de la caja municipal." Tanmateix, l'alcalde portà a terme les gestions necessàries per a complimentar les autoritats estatals en la seva visita a Sant Feliu. A dos quarts de nou del matí del dia 9 d'abril de 1904, el vaixell *Giralda*, que conduïa el rei Alfons XIII i diverses autoritats governamentals, enfilà la punta de Garbí en direcció a la badia, acompanyat de l'esquadrilla d'escorta formada per les naus *Temerario*, *Río de la Plata* i *Joaquín del Piélagos*. Immediatament, una comissió formada per l'ex-ministre d'Obres Públiques, Miguel Villanueva, els diputats provincials Roure i Aymerich, i els industrials guixolencs Batet, Vella, Romaguera, Girbau i Espuñes va pujar a bord del *Giralda* per presentar els seus respectes al monarca i fer-li lliurament d'un





◀ El vaixell *Giralda* portà Alfons XIII a Sant Feliu per a inaugurar oficialment les obres del port, el 9 d'abril de 1904.

plànol del futur port de Sant Feliu.

Poc després, **Alfons XIII** va dirigir-se a l'esplanada de la cala d'Aigua Dolça, a Calassanç, a bord d'una falua -petita galera per a personatges de categoria-, on fou rebut per l'alcalde Manel Vilas i els regidors de l'Ajuntament. Allí mateix li foren lliurats diversos missatges reclamant la seva protecció envers la indústria surera de la comarca a més de millores en les vies de comunicació, especialment entre la ciutat de Sant Feliu i Tossa de Mar.

L'arribada del monarca havia mobilitzat no tan sols un **nombrós públic encuriolit** i amb ganes de gaudir dels actes que s'estaven a punt a celebrar, sinó **també diversos estaments oficials**: la Cambra de Comerç, el Foment de Cassà de la Selva, l'Ajuntament de Tossa de Mar, el Gremi d'Industrials de

Sant Feliu, etc.; totes aquestes entitats portaven peticions d'ajut per al monarca. Els surotapers, en particular, li demanaren que intercedís en tot allò que beneficiés el sector, especialment pel que feia referència a les rebaixes aranzelàries a concertar en els tractats de comerç internacionals, la reducció d'impostos de la maquinària surotapera, l'ampliació del servei telegràfic, la construcció del pont sobre el Ridaura i l'ascens de la duana de Sant Feliu a la categoria de primera classe -rang que ja ostentava la de Palamós- la qual cosa havia estat desestimada el maig de 1902. Amb tot, la duana de Sant Feliu obtingué la segona categoria el 1906. Un cop lliurades aquestes súpliques, la comitiva reial, acompanyada de la resta d'autoritats, va dirigir-se en carruatge cap a l'església parroquial.

El poble de Sant Feliu, però, no havia pres part activa en la preparació de la rebuda reial; és més, es diria que fins i tot no en fou gaire entusiasta, més enllà de la natural curiositat que despertaven actes com aquell. Tal com havia anunciat l'editorial del setmanari catalanista *Llevar*, publicada el 3 d'abril, "aquí, la majoria dels que us rodegen no sent amor ni desamor per vostè, ni envers el que representa" –dirigint-se al rei–. De fet, la Lliga Regionalista de Sant Feliu, partit que era afí al setmanari, no envià representants als actes en què fou present el monarca. Però el cert és que els carrers per on va passar la comitiva s'ompliren de gom a gom. Els passeigs dels Guíxols i del Mar i les Rambles del Portalet i d'Antoni Vidal s'ha-

vien engalanat amb nombroses banderes estatals i senyeres catalanes. Fins i tot, des d'alguns punts estratègics del recorregut, joves de la població llançaren flors i enlairaren coloms al pas del seguici reial.

Després d'oficiar-se un *Te Deum* a l'església parroquial i de visitar la fàbrica de suro de Tomàs Brugada, la comitiva es va dirigir amb els seus respectius carruatges cap a la platja, on embarcà amb la falua reial, que els va traslladar novament cap a l'esplanada de la cala d'Aigua Dolça. En arribar-hi, es va procedir a signar el document acreditatiu de la col·locació de la primera pedra. Hi donaren fe el rei Alfons XIII, el degà de la catedral de Girona, el president del consell de ministres, l'alcalde de



La població de Sant Feliu sortí al carrer, encuriósida, per veure passar la comitiva reial. Aquí s'observa la gentada que hi havia al carrer Capmany, en direcció a la fàbrica Brugada.



◀ Un moment de la col·locació de la primera pedra de les obres del port.

Sant Feliu i altres autoritats estatals i provincials. També ho signaren Salvador Janer, exalcalde de la ciutat i comissionat a Madrid per a gestionar les obres del port, i els representants de la comissió de festes del port, Miquel Vella i Enecó Girbau.

Aquesta acreditació va ser introduïda dins d'un cilindre de vidre, juntament amb un exemplar del darrer número de la *Gaceta de Madrid*, diverses monedes de curs legal i dos exemplars del número especial del setmanari local *La Información*. Aleshores, el degà de la catedral de Girona va procedir a la benedicció de la primera pedra, mentre era baixada, mitjançant un cabrestant, al lloc on prèviament el rei Alfons XIII havia dipositat una paletada de ciment. Es realitzava, per fi, una vella aspiració dels guixolencs, que es concretava després d'haver-ho reclamat per espai de centenars d'anys: el nou port per a Sant Feliu.

En acabar la cerimònia i després d'acomiar-se de les autoritats locals i provincials, el rei Alfons XIII i el seu seguici van embarcar-se a la falua reial, que els portà fins al vaixell *Giralda*. Poc després, l'embarcació va llevar l'àncora i juntament amb les seves naus d'escorta va posar rumb cap a Barcelona. Durant la travessia, el monarca va tenir coneixement de la defunció de la seva àvia, Isabel II.

Mentrestant, a Sant Feliu es va continuar festejant aquella efemèride: a la fàbrica Brugada s'oferí un banquet, durant el qual es brindà per la bona marxa de les obres i de la indústria surera; es van ballar sardanes al passeig del Mar i s'il·luminà la rada amb gran expectació per part de tothom; també hi hagué sarsuela, al teatre Vidal, amb la companyia del mestre Pérez Cabrero.

Per últim, dos dies després, el majordom major i



Eduardo González Hurtebise dirigí les excavacions arqueològiques que es van realitzar a la zona de la punta dels Guixols afectada per les obres del port.

Plànol del promontori dels Guixols, realitzat per Hurtebise, amb l'emplaçament de trenta-quatre sitges ibèriques que l'arqueòleg denominà -equivocadament- tombes.

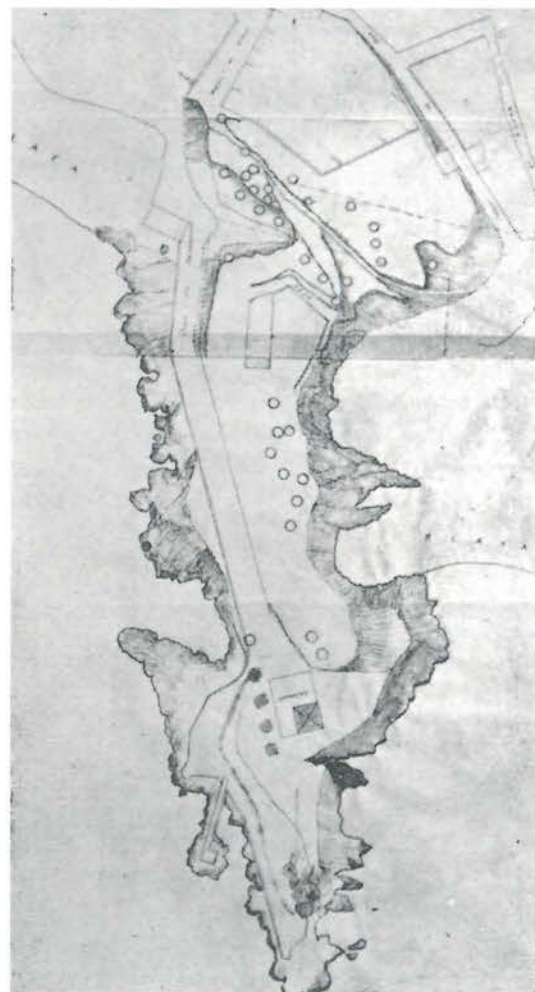
cap suprem del Palau Reial d'Alfons XIII va remetre a l'Ajuntament la quantitat de 1.000 ptes. per tal que fossin distribuïdes entre els pobres de la població. Segons el comunicat oficial, el monarca havia quedat gratament satisfet de la rebuda que el poble de Sant Feliu li havia dispensat en la seva visita i, per tant, volia contribuir al fet que les famílies més humils tinguessin un record de la seva estada a la ciutat.

El descobriment del jaciment ibèric dels Guixols

Les obres de l'any 1903, de preparació de la construcció del port, van fer aparèixer uns jaciments ibèrics a la punta dels Guixols, en el moment en què la brigada municipal va fer-hi explotar una barrinada. Junt amb les pedres que van saltar, aparegueren fragments de ceràmica i una moneda de coure.

L'existència d'una primitiva població assentada al promontori, era coneguda ja des del segle XVII. Se sabia que en aquell lloc hi havia unes cisternes o sitges, i alguna fins i tot havia estat buidada. Tanmateix, la coincidència, el 1903, de la realització de les obres del port i la presència a Sant Feliu de l'arxiver i arqueòleg Eduardo González Hurtebise (1876-1921) va fer que es prengués consciència de la importància de les troballes recents. A més, Hurtebise va saber trobar els recursos per a iniciar una campanya d'excavacions, un fet poc usual aleshores.

Aquests treballs tingueren lloc durant els mesos de novembre i desembre de 1903, i continuaren posteriorment fins al 1905. Hurtebise, en total, excavà trenta-quatre sitges, les situà en un plànol del jaciment i, aquell mateix any, va



publicar la notícia de la troballa en una memòria presentada a l'Ajuntament amb el títol de *San Feliu de Guixols durante la Edad Antigua*. L'arqueòleg interpretà, des de la primera excavació, que aquell jaciment havia estat una necròpolis d'incineració, però amb les excavacions que s'hi feren posteriorment -l'any 1952 i el 1960-, el gironí Miquel Oliva, també arqueòleg, arribà a la

conclusió que el jaciment dels Guíxols era un antic poblat ibèric.

L'any 1911, en començar-se l'obertura del carrer Colom -obra que fins l'any 1914 no s'acabà, i que deixà seccionat el turó dels Guíxols-, **aparegueren tres sitges més**. I l'any 1919, en el decurs de les obres d'ampliació dels molls del port -que tenien lloc a la zona de llevant del mateix turó-, es localitzaren unes altres sis sitges.

Tot el material arqueològic que es va recollir durant les excavacions d'Hurtebise, junt amb el poc que aparegué els anys 1911 i 1919, va servir per a **iniciar un petit museu municipal a Sant Feliu de Guíxols**, que va ser inaugurat oficialment el 1919, i Josep Berga i Boada en fou l'en-carregat.

Finalització de les obres del port

Les obres, fins l'any 1906, havien avançat molt lentament. Fonamentalment s'havien abocat esculleres -en 10.000 m³-, que encara no sobresortien de l'aigua, però que servien de base per a col·locar, l'any següent, la primera alineació del dic d'abric, formada per 600 blocs de trenta tones. **L'Ajuntament exigia, però, major celeritat** en l'execució dels treballs. Tanmateix, les obres es complicaven periòdicament a causa de lamentables accidents laborals, que en algun cas havien provocat víctimes mortals.

Oficialment, **les obres acabaren el 1918**, tot i que el 1920 encara s'hi van fer els últims treballs. Finalment, **el dic artificial mesurà 450 m de**



◀ Estat de les obres del moll el 1908.

longitud i la seva bocana en féu 150. Malgrat que no era un port gaire gran, tenia avantatges respecte al que es construï recentment a Palamós, ja que disposava d'una bona plataforma a terra ferma, que es podia destinar a magatzems i accessos.

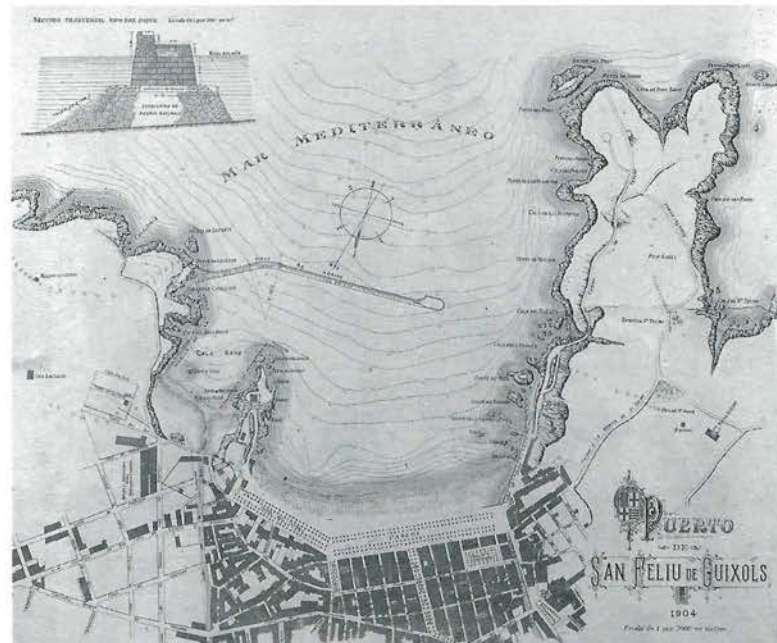
Amb la construcció d'una escullera portuària a la badia de Sant Feliu, a inicis del segle XX, finia una llarga etapa de la història marítima guixolenca, en què la badia havia servit d'ancoratge en estat natural que albergava els vaixells amb una relativa seguretat, però que no podia oferir protecció en cas de temporals forts. Tal com va escriure Gaziell, es podria dir que el segle XIX va ser l'època de la badia "sense la nosa del port", l'escullera del qual havia d'amagar per sempre la línia de l'horitzó. D'altra banda, la zona portuària adjacent al moll serví per a acollir part de les barques i els diferents

estris que fins llavors eren a la platja, que d'aquesta manera quedà lliure per als futurs banyistes.

El 1927, malgrat que feia tan sols set anys des de la finalització de les obres, ja calia reforçar l'escullera. Un xic més tard, l'any 1928, el president de la Cambra de Comerç de Sant Feliu informava els responsables d'Obres Públiques dels **greus danys que un temporal havia causat a l'escullera** del port: *"Una grieta recorre en toda su extensión la base del antepecho en parte derroñado por otros temporales anteriores, haciendo peligroso el tránsito. Otra grieta no menos extensa, se ha producido en el suelo. [...] Y al pie, a flor de agua, se observa un enorme boquete, grande, de varios metros, que ha socavado la escollera, y que se oye reborbollar bajo el piso haciendo temer un derrumbamiento. [...] si un nuevo temporal partiese la escollera, lo que, de ser como el pasado, ocurriría con la toda seguridad, no podría efectuarse en el puerto trabajo alguno"*. El pressupost que anualment es destinava a la conservació

del port -7.500 ptes.- no permetia arreglar els nombrosos desperfectes, per això el responsable d'Obres Públiques es va comprometre a començar, en breu, el transport de pedres per acabar les obres de defensa del port.

Després dels **bombardejos produïts durant la Guerra Civil espanyola**, el reforç de l'escullera tornà a ser necessari. El setembre de l'any 1943 ja havien començat els treballs preliminars, consistents en el reforç de la part exterior, a fi de protegir el moll dels temporals.]



Plànol del port de Sant Feliu de Guíxols, de 1904.

[7] EL SEGLE XX

Societat, urbanisme i poblament

La prosperitat econòmica que proporcionava l'activitat del suro va permetre que **la construcció prengué una nova embranzida**, ja des de finals del segle XIX. Aquesta activitat quedà ordenada per l'eina urbanística més important d'aquells anys: el Pla de Reformes i Millores de l'arquitecte General Guitart, de 1897. Al mateix temps, es van aixecar edificis d'enorme bellesa arquitectònica, que conferien a Sant Feliu els aires d'una petita capital mediterrània. Un nou tipus d'habitatge de luxe, vinculat a la prosperitat burgesa, va aparèixer a la platja de Sant Pol i a la muntanya de Sant Elm. Es tractava dels primers xalets, habitatges concebuts a partir de la idea de ciutat-jardí. Tanmateix, a partir de la Primera Guerra Mundial, s'esdevingué, a Sant Feliu i a la comarca, una **greu crisi obrera i industrial**, la qual cosa frenà el creixement urbanístic, les expectatives de benestar general i augmentà l'atur i la protesta obrera.

La societat, escindida en classes amb nivells de vida ben diferents, visqué les **convulsions pròpies d'un sistema en el qual uns posseïen la major part del capital** i els mitjans de producció -l'alta burgesia- i els altres miraven d'aconseguir millores per a la seva condició d'assalariats -el sector obrer-. El punt més àlgid de la confrontació es va viure durant la **Guerra Civil espanyola**, entre

1936 i 1939, que desembocà en una **dictadura que perllongaria la manca de drets** individuals i col·lectius durant més de trenta-cinc anys.

Pel que fa al desenvolupament urbanístic guixolenc de la segona meitat del segle, es produí un altre gran salt -en aquest cas, quantitatiu-, relacionat primer amb la **immigració** que arribava del sud de la Península, i més tard amb l'eclosió del **turisme de masses**. Aquest fenomen suposà, al seu torn, un bri d'esperança -material, si més no- enmig de tanta grisor. Sant Feliu el va viure de prop gràcies a l'existència de la platja i el port. El turisme, però, no hi arribà massificadament a causa de les petites dimensions d'una badia tancada. Malgrat això, estimulà algunes activitats noves en relació amb el mar. Podem posar com a exemple l'elaboració de productes per part d'artesans locals destinats als visitants, com és el cas dels quadres de suro que solien representar el paisatge marítim. Un altre tipus d'artesanía, potser menys encaminada al turisme, fou l'art de construir velers en miniatura. Finalment, cal tenir en compte que els



Vista aèria, al principi dels anys >
cinquanta.



artesans industrials han allargat l'ofici de mestre d'aixa fins al segle XXI, mantenint la construcció d'embarcacions.

El turisme, però, s'ha convertit ara com ara en **una amenaça, donat l'elevat consum de territori que comporta**. L'escassetat de paratges naturals a tota la Costa Brava i l'amenaça a la qual se sotmeten a causa de la construcció de segones residències ha suscitat, des dels anys setanta, alguns debats i la formulació de polítiques ambientals. Malgrat tot, no existeix una resolució definitiva del conflicte, per la qual cosa es preveu que sigui un dels temes candents en les agendes econòmiques i socials del segle recentment encetat.

La connexió del port amb el tren

L'acabament de la construcció del moll va tenir lloc el 1920, i això va permetre combinar les activitats comercials amb les pesqueres. Tanmateix, no es resolgué un **problema fonamental: el transport de mercaderies entre el port i el tren**, que constituïa el mitjà de locomoció òptim per a traslladar els productes

portuaris fins a Girona i viceversa. L'estació de tren es trobava al barri de Tueda, força lluny de la línia de mar. En aquest sentit, el Consell d'Administració del tren de Sant Feliu a Girona remarcà, l'any 1912, la conveniència de construir un ramal o via de càrrega que unís l'estació de la ciutat amb el seu port, amb la finalitat de facilitar el trasllat de mercaderies.

Els enginyers Josep Roca i, posteriorment, Jaume Lladó van idear un ramal que sortia de la via tercera de l'estació -al pati de càrrega-, passava pel carrer Gravina, **creuava la carretera de Palamós -amb un pas a nivell-**, travessava els terrenys i magatzems d'en Castelló i sortia a l'esplanada del port. S'havia descartat, doncs, un primer projecte que feia passar la via per damunt de la riera de Tueda, prèviament coberta. El projecte fou aprovat el 1916 per l'Ajuntament, i la seva construcció s'inicià el 1918.

La construcció del magatzem del port finalitzà el 1921, per bé que es rehabilità i amplià quatre anys més tard. **I el conjunt de la infraestructura no s'inaugurà fins el 1924**, a causa de la dificultat de portar a terme les expropiacions i a conseqüència dels greuges econòmics i socials que tenia plantejats la ciutat, derivats de la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Aquest conflicte havia afectat ostensiblement la indústria del suro -tant pel que fa als patrons com als obrers-, havia dificultat l'exportació i havia generat atur.

Finalment, el tràfic de mercaderies entre l'estació i el port començà el 1924 i, **en pocs anys, es demostrà la utilitat i eficàcia del vial**. El tren funcionava a base de carbó -preferiblement anglès, que era més calòric i, per tant, aportava més energia-, tot i que s'havia decretat l'obligatorietat d'utilitzar carbó asturià.

◀ Els quadres de suro amb motius marítims es destinaven, fonamentalment, al mercat turístic.

» ANNEX 13 - PÀG. 115

Ramal de la línia de tren que connectava >
l'estació de ferrocarril amb el port.



Els camàlics, treballadors del port

Antigament, el camàlic havia estat un home que treballava en els ports de la Mediterrània en la descàrrega de vaixells. Per això, a totes les poblacions amb tràfic marítim hi solia haver el corresponent gremi de camàlics, el nom dels quals provindria de l'arrel àrab *hammâl* 'portar una càrrega'.

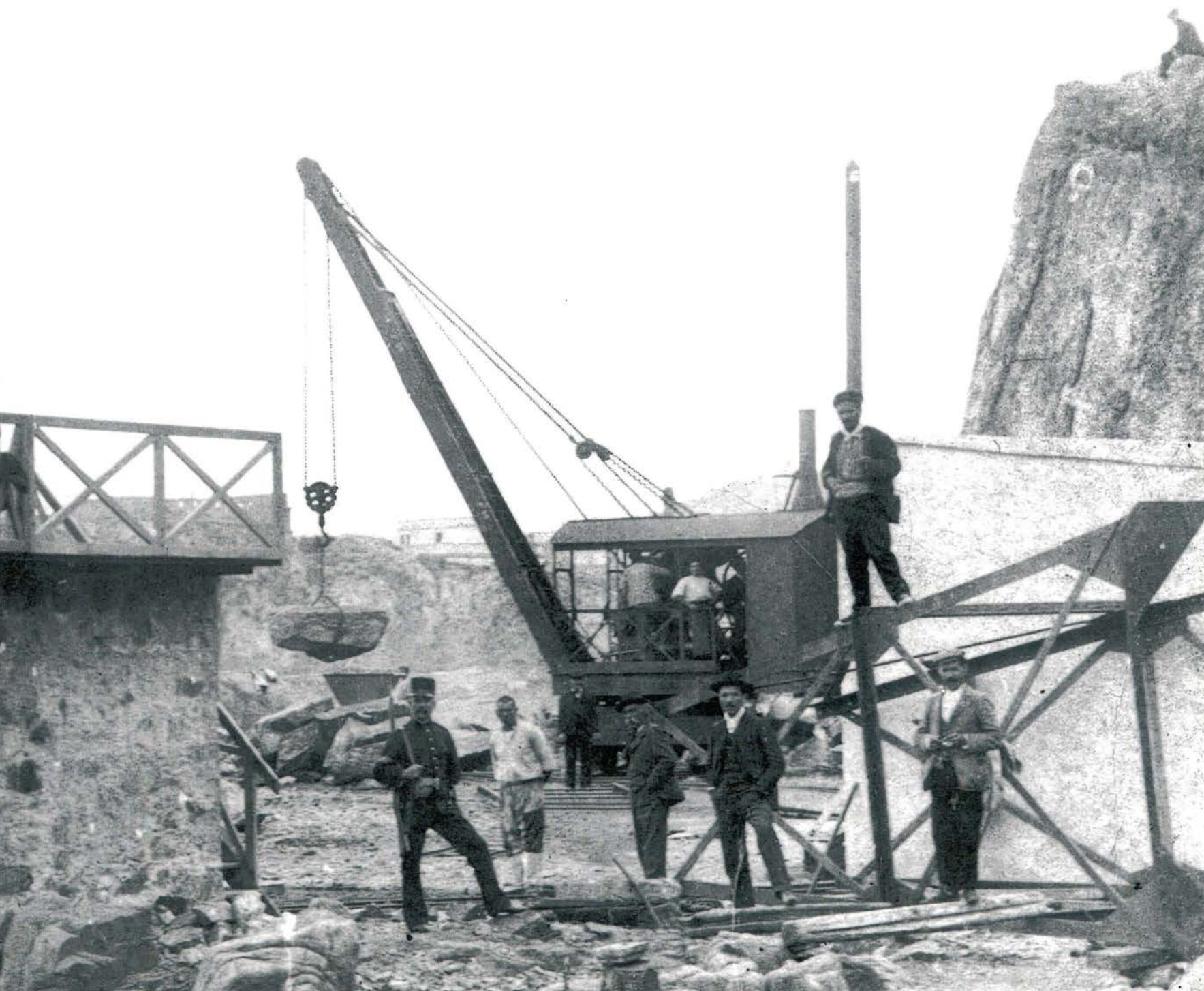
A Sant Feliu, abans de la construcció del moll comercial, el camàlic havia de tragar els bagat-

ges des de les robustes embarcacions anomenades gavarres, a tocar de la sorra de la platja, fins a les carretes de transport. Això **perdurà fins als anys 1919-1920**. Anys després, amb el port ja acabat, la tasca es féu molt més racional i la funció d'aquests obrers, un xic menys feixuga.

L'any 1914 va quedar formalment constituïda a Sant Feliu la societat de carregadors i descarregadors amb el nom de Primero de Mayo, que agrupava tant el grup de **treballadors portuaris** com les colles de camàlics que feien les feines en els magatzems de suro, anomenats **camàlics de terra**.

Operaris treballant en les obres de construcció del moll, l'any 1906.





Uns i altres tenien unes tasques prou diferenciades: mentre la descàrrega de les mercaderies dels vapors fins a l'andana l'efectuaven els treballadors portuaris, **les colles de terra s'encarregaven de col·locar els diversos materials a les carretes o vagons del tren per a la seva distribució.** A partir de 1934, però, els camàlics de port varen assumir totes les competències dins l'espai portuari, mentre que les colles de terra ho farien en els magatzems, fàbriques i interior de la població. Pel que fa a la remuneració del treball, hi havia certes diferències entre els dos tipus de camàlics: mentre el treballador de port guanyava només 15 ptes. per una jornada de vuit hores treballades, **els treballadors de les colles de terra rebien 20 cèntims per "fardo"** de suro traginat, podent

arribar a les 40 ptes. diàries. El pes dels "fardos" variava depenent del gènere carregat: un "fardo" de suro d'Andalusia o d'Extremadura podia arribar als 90 kg, un de Portugal pesava 65-70 kg i les paques molles superaven els 145 kg. Més pesades eren les de la fibra tèxtil dita jute, que pesaven 180 kg, i les de pasta de paper, que arribaven fins als 204 kg. Afortunadament, aquest increment de pes tenia la seva compensació econòmica: el transport dels embalatges de jute i paper es pagava a 50 cèntims la unitat.

Aquests treballadors estigueren **en actiu fins a la meitat de la dècada dels anys seixanta** del segle XX, en què la maquinària -grues mòbils, elevadors, cintes de transport, etc.-, els va anar rellevant d'aquella tasca.



A. T. V. — 1670 - SANT FELIU DE GUÍXOLS, Trafico del Puerto

< Camàlics treballant a la platja, abans d'habilitar-se l'actual zona portuària.

El vapor *J.J. Síster*, un dels que participà >
en els Viatges Blaus, que van portar una
multitud de visitants a Sant Feliu.



Les primeres excursions marí- mes: els Viatges Blaus

Una de les **primeres formes organitzades de turisme** que van deixar sentir la seva presència a Sant Feliu foren els Viatges Blaus, les excursions marítimes que, des de Barcelona estant, organitzava el guixolenc Jaume Marill. En aquells moments ja existia una línia d'autocar, esponsoritzada per la urbanització de S'Agaró, que unia Sant Feliu amb Barcelona, i això havia afavorit l'afluència de visitants durant els primers anys vint. Els Viatges Blaus, però, tenien l'al·licient d'oferir un viatge per mar i, així, van impulsar la presència al port guixolenc de **grans vapors que hi desembarcaven molta gent**.

A partir de 1927 s'organitzaren diversos creuers marítimes que salparien en diumenge o dia festiu.

Centenars de barcelonins i de gironins establerts a la capital catalana sortien de bon matí, a bord d'un modern vapor de la companyia Transmediterrània –*J.J. Síster, Infanta Beatriz, Rey Jaime, Rey Jaime II, Príncipe Alfonso*, etc.–, **vorejaven la costa, contemplant els paisatges marítimes, i escoltaven diversos concerts a bord**. Quan arribaven a Sant Feliu o a la seva platja de Sant Pol, se'ls oferien diverses audicions. En arribar a Sant Feliu, per exemple, s'havia d'escoltar *Juny*, de Juli Garreta. D'altra banda, els expedicionaris solien quedar altament satisfets d'admirar les múltiples belleses de la Costa Brava, fins a les illes Medes. Els Viatges representaven, per a la ciutat, la concurrència d'un **mund de persones que es repartien pel promontori del Salvament i l'esplanada del port**, algunes de les quals dinaven als restaurants de la ciutat: els hotels de les Noies, de la Marina, Murlà, i les fondes Sant

Telm i la d'en Sever Mestres. Algun dels viatges reportà a la ciutat uns 1.500 passatgers -1.285 turistes, 215 periodistes, personal del vaixell i convidats-. D'altra banda, certs visitants gaudien d'una certa popularitat, com Lluís M. Millet i el seu Orfeo Català, o l'escriptor Joaquim Ruyra, de qui es recomanava la compra i lectura dels llibres, en venda al bar del vaixell.

Jaume Marill arribà a organitzar sis viatges. Amb aquesta iniciativa cultural i turística -en plena repressió de la cultura catalana per la dictadura de Primo de Rivera- no solament es donaven a conèixer les belleses del litoral i l'expressió *Costa Brava*, sinó que es mostrava als barcelonins i a un públic més extens el paisatge natural i la cultura -literària i musical- del país. De fet, es pot dir que el seu promotor, Jaume Marill, afavorí el turisme cultural i de qualitat a casa nostra.

El tràfic marítim i la crisi comercial

A principi dels anys vint, la **importació de mercaderies** a través del port consistia, bàsicament, en l'arribada de **carbó** mineral (nacional o hulla, i anglès), fusta del nord d'Europa, cel·luloses per a paper, paques de suro (en planxa), cereals i sal. El 1928, es continuava important hulla, fusta, pasta de fusta i suro en planxa, però també s'hi afegiren el caolí, l'antracita, el residu carbonós dit carbó de coc i l'aglomerat de carbó.

Pel que fa al carbó, matèria primera de cabdal importància com a font energètica per a diversos motors i maquinària, el seu consum es començà a recuperar a partir, sobretot, de 1927, quan l'hulla d'Astúries va ser afavorida per la política proteccionista, que apujava l'impost d'importació des d'Anglaterra.



◀ Suro i altres productes al replà del port, el 1928. A l'aigua, el vapor alemany *Bárbara*.

Alhora, s'exportava suro elaborat (taps, discos, flotadors) i derivats, com aglomerats, serradures i deixalles, a més de carbó vegetal i productes agroindustrials. L'any 1928, per exemple, s'exportà també pelegrí, suro en planxa, rajoles, totxos i anxoves en salmorra, entre d'altres productes. El 1925, el **moviment del port** reportà a la duana 422.000 pessetes.

» ANNEX 14 - PÀG. 115 / ANNEX 15 - PÀG. 117

A nivell general, però, des de 1930 es deixaren sentir el efectes del crac del 29 -caiguda de la borsa de Wall Street- que **afectà molt especialment l'exportació del suro** manufacturat, la del suro en planxa i la del suro d'aglomerat per aïllament. En aquesta crisi, l'economia espanyola va adoptar una política comercial que li va comportar un aïllament creixent. Per la seva banda, els industrials de Sant Feliu van prendre l'acord, el 1932, de prohibir l'exportació del suro sense treballar. El tràfic comercial centrat en el suro donaria pas, posteriorment, al transport de fusta, carbó, materials de papereria, químics i miners -procedents en bona part de les mines d'Osor-.

Un bon referent per a entreveure els efectes de la crisi que va tenir lloc els anys trenta es troba en les dades relatives a l'evolució de la descàrrega de mercaderies al port -porta d'entrada i sortida de la indústria local-. Les xifres totals mostren que **el creixement s'havia produït des de 1924, moment en què s'in-
augurà el ramal del tren, però que baixà a partir de 1930 i no es recuperà fins el 1935.**

ANY	TONES
1924	4.843 (en sis mesos)
1929	23.974
1932	15.780
1935	24.262

També disminuï, lògicament, el **trànsit de vaixells. El seu moviment va decaure entre 1934 i 1943.** Analitzant les sèries quantitatives, veiem que, durant la guerra, el moviment d'embarcacions es reduí al màxim -especialment l'any 1938- i que la crisi es perllongà durant la postguerra, de manera que es féu impossible la recuperació dels nivells anteriors: » ANNEX 16 - PÀG. 118

ANY	VAPORS	VELERS	Total
1934	220	107	327
1935	216	92	313
1936	142	67	209
1937	48	23	71
1938	2	5	7
1939	42	39	81
1940	57	52	109
1941	32	78	110
1942	53	42	95
1943	32	35	97

Guerra Civil i postguerra

L'esclat del conflicte bèl·lic a Espanya des de juliol de 1936 provocà nombrosos desplaçaments de persones que canviaven de residència. Això també afectà Sant Feliu, i més si tenim en compte que **molts dels moviments migratoris es realitzaven per mar.**

En primer lloc, **marxaven de Sant Feliu els estrangers** que es dedicaven a negocis diversos, especialment al del suro. Algunes famílies angleses i alemanyes de Sant Feliu i rodalies foren recollides

des **per embarcacions dels seus països**. Així, l'estiu de 1936 -especialment l'agost-, feren acte de presència a la badia -dintre i fora del moll- alguns destructors i torpediners -com el *Leopard*-. No cal dir que l'impacte que produí entre la població -ja en guerra- la presència de vaixells de guerra estrangers va ser enorme.

D'altra banda, també **per mar arribaren a Sant Feliu molts refugiats** de la Guerra Civil. El 16 de febrer de 1937 arribà al port de Sant Feliu, procedent d'Almeria, el vapor *Ciudad de Barcelona*, amb 4.000 refugiats en lamentable estat, a causa de l'accidentat viatge. Un cop arribats al moll -on varen ser rebuts pel Comitè Central de Refugiats de Catalunya i el Comarcal de Girona-, se n'or-

ganitzà el trasllat a diferents poblacions del país. Primerament, van baixar del vapor les dones i els nens que podien traslladar-se pel seu compte, i llavors ho van fer les persones grans, que, mitjançant l'ajuda de personal de la Creu Roja i voluntaris, foren embarcats de nou en vagonets del ferrocarril i autobusos que ja els esperaven al moll.

El port guixolenc no era tan sols un punt migratori i de transport de persones, sinó també una **instal·lació que atreia perillosament l'atenció dels avions carregats de bombes**. El port era, probablement, l'objectiu més llaminer que tenien els aparells italians que venien de Mallorca, donada la pretensió d'escampar indiscriminada-



< Efectes dels bombardejos de l'aviació aliada de Franco sobre el port guixolenc.

> Un grup de ciutadans anglesos esperen -un dia d'estiu de 1936- l'arribada d'un vaixell de rescat del seu país, el qual es pot observar a l'altra banda del moll.



ment el terror al servei de l'aixecament feixista espanyol.

Els dies 11, 17, 22, 23 i 24 d'octubre de 1937 els hidroavions italians descarregaren les seves bombes sobre la població, el moll i Sant Elm. L'embarcació *Villa Manrique* -vaixell de càrrega de 1.537 tones-, fugint de l'atac aeri, encallà a cala Vallpresona i, en la maniobra, hi morí el capità, que va ser traslladat al cementiri de Barcelona. **Els atacs encara foren més intensos l'any 1938:** el mes de febrer, en un altre bombardeig al moll, carrabiners, mariners i altres persones que hi eren a prop resultaren ferides o fins i tot hi trobaren la mort. El vaixell mercant *Cabo Tres Forcas* de la companyia Ybarra, de 2.400 tones, va ser tocat, igual que el *Castillo S.S.* i el *SAC 5*, de la Societat Anònima Cros. També va quedar afectat el magatzem nou del port, construït probablement el 1934 -després conegut amb el nom de "tinglado"-.

Amb la fi de la guerra, però, totes les embarcacions varen poder ser recuperades.

Alhora, començaren immediatament els treballs d'arranjament del port. Tanmateix, les condicions de vida generals estaven afectades per un ambient políticament enrairat i econòmicament deprimat. Per acabar-ho d'adobar, la bocana del port quedà parcialment destruïda per un temporal, el 1948.

La pesca i les drassanes

El nombre de població que es dedicava a la pesca, entre 1930 i 1955, perdé importància amb relació a Roses i Palamós, on es concentrà una forta **immigració de pescadors** procedents de Tarragona, Castelló i Alacant. Així, el 1955, Roses tenia 464 pescadors; Palamós, 357; l'Escala, 334; Blanes, 171; i Sant Feliu, tan sols 104, xifra que restaria estabilitzada. Per tant, la quantitat de peix capturat pels pescadors guixolencs se situava, també, a un nivell molt inferior respecte a les poblacions esmentades.

Les espècies capturades més importants eren **la sardina, l'anxova, la boga, el sorell i el verat**. El 40% de la sardina es consumia fresca, mentre que l'altre 60% se salava. I en la mateixa proporció es es gastava l'anxova (45% fresca, 55% en salaó). Cal



< Venda de peix al passeig del Mar, davant la rambla Vidal.

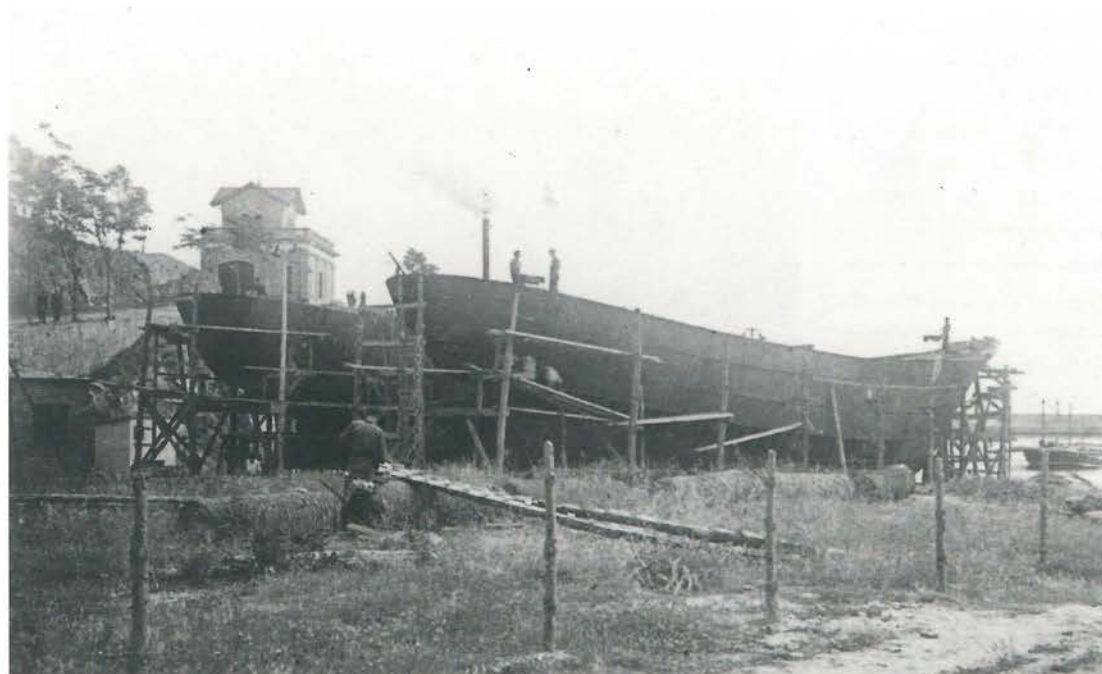
esmentar aquí, també, el costum de molts d'anar cada dia a **pescar amb canya** al moll, i no solament com a mitjà de distracció, durant els anys difícils de la postguerra.

La majoria d'embarcacions d'aquest temps eren propietat de **pescadors professionals**, que en tenien més d'una, i n'utilitzaven una o altra segons l'època i el tipus de pesca a què es dedicaven. La resta -petits bots a rem- pertanyien a guixolencs que no vivien de la pesca, sinó que s'autoabastaven de peix, sobretot a l'estiu.

Algun d'aquests bucs es construï a les drassanes de Sant Feliu. El juliol de 1943 va ser avarat el *Polar*, el primer dels dos bucs que es varen construir a les **drassanes de Tomás Ruiz de Velasco**. Aquestes últimes venien a substituir els Astilleros Mallol que, entre 1918 i 1922, havien operat a Sant Feliu.

ANY	NOMBRE D'EMBARCACIONS
1939	135
1945-1947	134 (93 a rem, 41 motoritzades)
1950	23 (5 vaques, 18 teranyines)
1951-1954	43 (4 embarcacions d'arrossegament, 15 teranyines, 24 per anar a armallades, al sardinal o per a altres activitats pesqueres).
1970	16 (4 vaques, 12 teranyines)

Entre les petites embarcacions també hi havia les xaiques -petits llaguts de pesca i d'esbarjo-. Els nansaires les utilitzaven per anar a calar nanses i tirar el palangre; una pesca ja tradicional, que requeria trobar les roques -caladors- on hi havia la llagosta



Drassanes a la platja, durant la segona >
meitat del segle XX.

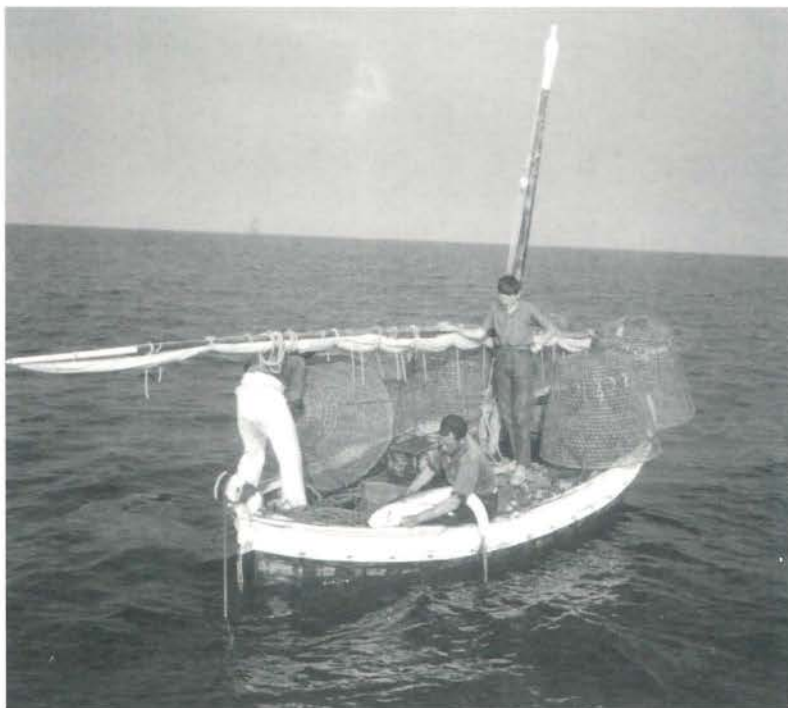
i altres peixos de roca. Els nansaires es guiaven per senyes de caràcter privat que permetien localitzar els llocs de la costa on abundava el peix i marisc.

D'altra banda, **pel que fa a la pesca amb xarxa, Sant Feliu disposava, fonamentalment, d'algunes teranyines** i dels seus bots auxiliars de pesca amb llum, per a la qual s'utilitzava el butà i el propà -pels volts dels anys cinquanta-, i la llum elèctrica -a inici dels anys seixanta-. Alhora, durant aquests anys, les xarxes començaren a fer-se de niló, amb la qual cosa desapareixia el cotó i els perols -el Perol Vell, per exemple- que era on es tenyien.

A partir dels anys setanta, s'anà experimentant una reducció del nombre d'embarcacions de pesca, a causa d'unes perspectives futures poc optimistes. Enmig d'aquell ambient deprimat, es produí la **polèmica a l'entorn de la longitud de les xarxes de teranyina, de l'art de cèrcol**. Els propietaris d'aquí optaven per una llargada màxima de 300 metres, ja que gairebé tots ells eren pescadors que anaven a la mar, en vivien i en volien continuar vivint. En canvi, els propietaris capitalistes de barques més grosses i modernes -fondejades a Roses, la majoria- demanaven una longitud de 500 metres, ja que tenien pressa per amortitzar les seves inversions. Finalment, es decidí que la longitud fos de 400 metres.

La pressió del turisme, la manca d'atenció a la pesca que no era d'altura, l'esgotament dels recursos marítims per la sobrepesca i la forta competència van fer que el sector guixolenc pesquer continués perdent importància. Si l'any 1975 ocupava 206 persones, l'any 1986 donava feina tan sols a 155.

Actualment, el sector guixolenc es manté especialitzat en la **tradicional pesca del peix blau** i, més concretament, en dues espècies: la sardina i l'anxova, una part de la qual es destina a l'elaboració de conserves. En aquest sentit, els materials plàstics, de fibra de vidre, d'acer inoxidable, i la sonda ultrasònica o el radar formen part dels avenços tecnològics que s'han acabat imposant en la pesca del nostre litoral.



◀ Petita embarcació carregada amb grans nanses. Un dels tripulants subjecta una tintorera, un petit tauró que habita aquestes aigües.



Cursa de llanxes a motor, dins el recinte portuari.

Vista nocturna del port, amb els magatzems, les vies de tren i, al fons, arran de mar, una grua de càrrega i descàrrega de mercaderies.

El debat sobre els usos del port

El 1970 es creà un club nàutic, la seu del qual se situà al peu del promontori dels Guixols. Alhora, també s'instal·laren embarcadors. Tot plegat generà unes dinàmiques que condicionarien el futur del port. El nou ús esportiu que se li donava entrà en contradicció amb l'antic ús industrial i comercial. El conflicte esclatà quan es plantejà la possibilitat d'instal·lar unes sitges de ciment per impulsar el port comercial, promogudes per la família Sibils, uns consignataris històrics de la ciutat. La proposta havia sorgit el 1968, però es desestimà finalment el 1974. El cas de les sitges enfrontà els interessos industrials, d'una banda, amb els turístics i immobiliaris, de l'altra. Es produïren manifestacions, pin-

tades -les famoses "Silos no" o "Silos sí", segons s'escaigués- i discussions públiques, sense que això suposés en cap moment el qüestionament del règim polític, donat que el conflicte tenia un caràcter econòmic-social.

Les sitges finalment no es van construir, i el port va iniciar una lenta decadència. Es trobava envellit, sense projecte de futur i pràcticament mancat d'inversions. Únicament es reforçà l'escullera a finals dels anys setanta i, el 1982, es compraren dues grues de segona mà. L'any 1981, el port guixolenc fou traspassat a la Generalitat, i es reactivà el debat sobre el seu ús. Des del Govern català s'apostà per la seva funció turística, però no s'elaborà cap pla per tal de reformar l'espai portuari fins l'any 1986, com s'explica en el capítol següent.]



» ANNEX 13

TRÀFIC, EN TONES, DE LA LÍNIA
DE TREN DEL PORT

La següent taula reflecteix la disminució del transport de mercaderies i materials diversos en la línia de ferrocarril que enllaçava el port i l'estació de tren. Extraiem les dades de: SALMERÓN I BOSCH, Carles. El tren de Sant Feliu. Història del ferrocarril Sant Feliu de Guíxols - Girona. [S.l.]: [Ed. de l'autor], 1985.

ANY	TM	ANY	TM
1924 ¹⁴	4.843	1941	12.975
1925	16.148	1942	13.656
1926	17.348	1943	13.915
1927	19.515	1944	19.115
1928	20.520	1945	18.150
1929	23.974	1946	18.874
1930	23.051	1947	20.373
1931	19.363	1948	14.406
1932	15.780	1949	14.990
1933	17.817	1950	11.013
1934	20.160	1951	7.623
1935	24.262	1952	5.774
1936 ¹⁵	14.619	1953	4.356
1939 ¹⁶	7.779	1954	4.818
1940	11.476	1955	5.243

14. Tràfic tan sols del segon semestre.

15. Tràfic fins el dia 18 de juliol.

16. Tràfic a partir del dia 6 de febrer.



» ANNEX 14

TARIFES DE L'ADMINISTRACIÓ PORTUÀRIA
SOBRE MERCADERIES, DE L'ANY 1927

La direcció d'Obres Públiques de la província va proposar, per al sosteniment de la comissió administrativa del port, unes tarifes que es cobraven en funció de cada mercaderia, per tona. Unes altres -que no mostrem- es van aplicar sobre "atraques y amarres", "ocupación de muelle" i "embarcaciones inactivas, mejilloneras y depósitos". Tot plegat ens informa de la sustentació de l'administració portuària i, ahora, sobre el tipus de mercaderies que es carregaven i descarregaven al port. Extraiem la relació de tarifes de: CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE SAN FELIU DE GUIXOLS. *Boletín correspondiente al tercer trimestre de 1927*. Sant Feliu de Guíxols, 1927.

	CABOTAJE		EXTRANJERO	
	EMBARCAMIENTO	DESEMBARCAMIENTO	EMBARCAMIENTO	DESEMBARCAMIENTO
1º.- Minerales, cales, cemento, adoquines, escorias, piedras en estado natural para construcción, pinturas, barnices, tierras refractarias	0'10	0'15	0'25	0'75
2º.- Cereales y sus harinas, frutas, legumbres	0'50	0'50	1'00	2'-
3º.- Carbones minerales, coc, aglomerados	0'40	0'40	0'75	0'75
4º.- Carbones vegetales, leñas	0'30	0'30	1'-	1'-
5º.- Sal común	0'25	0'25	0'75	0'75
6º.- Maderas para construcción	0'50	0'50	1'-	1'25
7º.- Menas, minerales, plomos y antimonio	1'-	1,20	1'50	2',-
8º.- Cortezas y productos para extractos	0'50	0'50	1'-	1'-
9º.- Los extractos	0'50	1'-	1'-	2'-
10º.- Ladrillos, baldosas, tejas, mosaicos	0'40	0'75	0'75	0'75
11º.- Maíz y algarroba	0'50	0'50	1'-	2'-
12º.- Corcho en plancha, <u>bornizo</u> y virutas	0'75	0'75	1'-	1'-
13º.- Aglomerados de corcho	0'50	0'50	1'25	2'-
14º.- Tapones, cuadradillos y otras manufacturas	1'-	1'-	2'-	2'-
15º.- Pasta de madera	0'40	0'40	1'25	1'25
16º.- Las demás mercancías y metálico	0'50	0'50	1'25	2'-
17º.- Envases vacíos usados	-	-	-	-

» ANNEX 15

RELACIÓ DEL MOVIMENT DE VAIXELLS AL PORT DE SANT FELIU, L'ANY 1928

MOVIMENT DE VAPORS										
NACIONALITAT	ENTRATS					SORTITS				
	Amb càrrega		En llast		Total tones	Amb càrrega		En llast		Total tones
	Nombre vaixells	Tones	Nombre vaixells	Tones		Nombre vaixells	Tones	Nombre vaixells	Tones	
Italiana	4	4.174	5	15.313	19.487	5	15.313	4	4.174	19.487
Francesa	-	-	7	20.297	20.297	7	20.297	-	-	20.297
Alemanya	9	8.666	-	-	8.666	9	8.666	-	-	8.666
Sueca	14	11.742	-	-	11.742	4	3.750	10	7.992	11.749
Noruega	5	5.942	1	689	6.631	3	4.658	3	1.973	6.631
Danesa	3	2.415	3	-	2.415	-	-	3	2.415	2.415
Nord-americana	5	16.186	18	56.839	75.025	23	75.025	-	-	75.025
Belga	2	2.070	2	3.595	5.665	3	4.706	1	959	5.665
Britànica	20	15.769	30	39.354	55.123	50	55.123	-	-	5.123
Espanyola	41	25.935	33	36.030	61.965	64	51.785	10	10.180	61.965
TOTAL	103	92.899	96	172.117	265.016	168	237.323	31	27.693	265.016

MOVIMENT DE VELERS										
NACIONALITAT	ENTRATS					SORTITS				
	Amb càrrega		En llast		Total tones	Amb càrrega		En llast		Total tones
	Nombre de vaixells	Tones	Nombre de vaixells	Tones		Nombre de vaixells	Tones	Total tones	Tones	
Italiana	9	1.397	5	947	2.342	4	688	10	1.654	2.342
Espanyola	84	6.759	3	184	6.936	75	5.904	12	1.032	6.936
TOTAL	93	8.149	8	1.129	9.278	79	6.592	22	2.686	9.278

» ANNEX 16

Estat actual del escull artificial que
protegeixen el moll de l'onatge. >

VAIXELLS I TONATGE DEL PORT

DE SANT FELIU ENTRE 1939 I 1981¹⁷

ANY	NOMBRE DE VAIXELLS	TONATGE MOGUT
1939	83	18.826
1940	109	30.422
1941	110	19.097
1942	95	26.208
1943	84	26.208
1944	140	23.362
1945	234	35.267
1946	256	32.883
1947	296	41.1091
1948	181	39.690
1949	215	47.819
1950	245	49.227
1951	255	46.179
1952	226	46.559
1953	291	57.153
1954	304	63.880
1955	313	55.175
1956	291	64.373
1957	253	51.437
1958	271	58.217
1959	284	49.757
1960	324	62.279
1961	289	69.629
1962	221	65.573
1963	201	60.109
1964	211	76.123
1965	169	62.942
1966	182	69.629
1967	168	72.942
1968	149	76.207
1969	106	69.598
1970	90	66.779
1971	62	39.192
1972	60	55.769
1973	49	55.321
1974	51	51.088
1975	33	44.625
1976	39	60.016
1977	42	58.874
1978	47	51.014
1979	43	37.949
1981	26	38.886

17. Segons les dades donades per Pere Albertí i Josep Sibils a *Ancora*, núm. 1.795-1.797, 1982 (Nadal). S'observen lleugeres diferències, els anys 1939 i 1943, respecte a les dades que donem a la p. 107, extretes de la memòria de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació.



[8] EL FUTUR DEL PORT

Un port històric per al futur

Fa cent anys la ciutat va aconseguir un port llargament reivindicat. **Un segle després, la ciutat es planteja què cal fer amb aquest port.** Durant pràcticament setanta-cinc anys el perfil del moll i la seva activitat van ser indissociables del funcionament quotidià i de la imatge de la població. De fet, el port formava part d'un impuls -com se sap i algun capítol d'aquest llibre explica amb detall- que abastava molts altres aspectes, tant socials i econòmics com urbanístics, de Sant Feliu. Assalariats, menestrals i burgesos construïen una ciutat moderna inserida plenament -per a bé i per a mal- en el seu temps.

L'esllanguiment d'aquell impuls, d'energia industrial, i l'emergència d'altres maneres de **guanyar-se la vida i d'organitzar -o desorganitzar- la ciutat han portat a la situació d'indefiniició i incertesa en la qual el port s'ha immergit** en les tres darreres dècades. És una infraestructura que s'ha trobat sense els motius que la van generar i poc preparada per a adaptar-se al que els nous temps li demanaven. Què se li demanava? Qui li ho demanava? Aquest breu text pretén donar alguna pista per respondre aquestes preguntes, claus de la història recent i del futur del port.

Aquesta el·lipsi de la biografia del moll de Sant Feliu no retrata una història singular. **Són moltes**

les ciutats i ports que des dels anys setanta s'han trobat en circumstàncies similars. De fet, des de mitjan anys vuitanta la revitalització de ports vells ha estat un dels camps de les polítiques urbanes més estudiats i publicats, també al nostre país, tot i que, certament, és menys corrent que això passi en ciutats d'una dimensió com la que ens ocupa. I aquesta relativa excepcionalitat implica un problema de sobirania amb relació a la capacitat de la pròpia ciutat per a definir com s'ha de recuperar una infraestructura d'aquesta potència. Això també es veurà a continuació.

I. Un port a la recerca de funció (1970-1990)

Des de la crisi irreversible de l'activitat comercial i l'estabilització de la pesca en un nombre d'embarcacions molt baix, la perspectiva de futur del port de Sant Feliu semblava que passava exclusivament per la reconversió cap a l'activitat esportiva, ja present des de 1970 en forma de club nàutic. Hi va haver intents de reviscolar el rol industrial: només cal recordar l'episodi dels *silos*. És més, el **Pla General d'Urbanisme del 1985** no tancava la porta a aquesta possibilitat. Però tant la pèrdua de pes del bloc industrial de la ciutat -s'ha d'entendre en termes d'influència econòmica, política i social- com l'evolució de la costa en general, cap a un quasimonopoli del turisme i de la construcció, donaven molt poca volada i perspectiva a aquests intents. Així, **el 1986 es creà la Comissió Mixta entre l'Ajuntament i la Generalitat** -instància competent des de 1981 sobre l'espai portuari- per a la redacció d'un pla especial de reforma del port i s'inicià una nova etapa llarga i complexa.

De bon començament, aquesta comissió es plantejà

què calia fer amb el port. Davant d'això, a la segona meitat dels vuitanta havia emergit un **discurs oficial que incidia en la necessitat de reorientar el model turístic cap a una indefinida oferta de qualitat, caracteritzada -entre altres coses- per una aposta per infraestructures com els ports esportius**. Això coincidia amb la voluntat expressada en el primer Pla de Ports de Catalunya, de 1984, de fomentar la creació d'amarradors. Però la proliferació de ports no ha generat unanimitats, ha estat interpretada diversament, segons si s'accepta la seva capacitat regenerativa del turisme o si, per contra, es considera que aprofundeix en les patologies de l'activitat i, sobretot, del territori. A Sant Feliu, aquesta disparitat d'opinions es fa present i se centra en com ha de ser la reforma del port: **o una operació de rehabilitació/regualificació d'aquest valor històric i contextualitzada en la badia o la millor oportunitat d'aconseguir un gran port esportiu** que situï la ciutat en la competitivitat turística. Per a uns ha de ser un instrument per a reforçar un model de ciutat madura i per a uns altres, el pretext per trencar amb complexos històrics d'una vocació turística mai expressada amb plenitud.

2. Una dècada de debats i de projectes (1990-1999)

Tot i algunes propostes de reforma fetes durant la segona meitat dels anys vuitanta, es podria dir que el tret de sortida d'un cicle de projectes i debats s'inicia el 1990 quan la Direcció General de Ports presenta una **proposta on apareix per primera vegada una escullera exterior**. El resultat era una base nàutica on podrien cabre 1.300 embarcacions entre la badia interior i la nova,

creada mar endins. Després d'un cert entusiasme inicial tant per part de la Direcció General com de l'Ajuntament -i amb alguna oposició ciutadana- aquest projecte i la idea es van anar abandonant -o això és el que semblava- a causa del seu evident altíssim cost i també per l'impacte ambiental i paisatgístic que comportava. El mateix any, i en part estimulats pel projecte oficial, van començar a aparèixer altres esbossos que per damunt de tot es distingien per la no-acceptació de l'escullera exterior i per l'aprofitament de l'espai interior. Amb aquest panorama, bona part dels anys noranta se succeïren entre negociacions i intents de consens sobre quin model de reforma es pretenia, sempre amb una incertesa sobre les disponibilitats pressupostàries -o de sistema de finançament- i els nivells de compromís institucional. És cap a finals d'aquesta dècada quan s'entrà en una nova fase de projectes tant de la Direcció General de Ports com de grups polítics -CiU-, i alhora també per part de la ciutat, a partir del Consell Econòmic i Social. La Direcció General, el 1997, proposava un projecte de rehabilitació i protecció de l'actual dic amb un sistema d'esculls semisubmergits uns metres mar endins de manera que trenquessin les onades. Si aquesta era una operació de poc impacte, força més important era el que es proposava a l'esplanada portuària, amb un aprofitament de l'espai molt intens, amb finalitats bàsicament comercials i d'oci.

El segon, patrocinat pel grup municipal de CiU i fet públic el 1998, aportava com a novetat la **recuperació de la idea d'una nova escullera exterior** a construir en una segona fase, precisament utilitzant com a fonaments els esculls semisubmergits de la proposta de la Direcció General. Perquè això fos possible, però, calia que aquesta línia d'esculls es fes força metres més enllà del que preveia la

Direcció General, de manera que quedés un espai entre dic i dic per a amarradors. Es tractava, altra vegada, d'un port de gran capacitat i d'un espai portuari transformat en zona comercial i d'oci, amb una important inversió hotelera.

Quant a la proposta del Consell Econòmic i Social de 1999, no es tractava tant d'un projecte d'infraestructura com de la definició d'un model de port i, per tant, dels criteris, en forma de Decàleg, que hauria de respectar qualsevol obra de rehabilitació o de reforma. En síntesi, **el consens es va fer a l'entorn d'un port històric, amb capacitat flexible entre estiu i hivern i com a centre comercial i d'oci**, que en bona mesura encaixaria amb la idea proposada per la Direcció General. En resum, els noranta foren anys més de debat que no pas de

passos definitius cap una intervenció concreta en l'espai portuari. Un espai esmorteït des d'un punt de vista funcional -sense moviment comercial i amb unes activitats pesqueres i nàutiques sense capacitat de donar-li un ple rendiment-, immers en un més o menys evident procés de degradació, per bé que amb un indubtable encant paisatgístic i valor ciutadà.

3. Un port per a la ciutat del segle XXI? (1999-...)

En les eleccions municipals de 1999, significativament, les principals forces polítiques que es presentaven incloïen en el seu programa el com-



Maqueta del projecte de la Direcció >
General de Ports, realitzat per
Europricipia l'any 1997.



El vapor alemany de càrrega *Palermo*,
el 1926, al bell mig de la badia.



promís de desencallar d'una vegada el projecte del port. **Tothom estava d'acord en la importància d'aquest espai per al futur de la ciutat, tal com s'havia esdevingut un segle abans.** D'altra banda, semblava que la disponibilitat institucional ja hi era tota -hi havia hagut dubtes sobre la voluntat de fer res tant per part de l'administració competent, a causa de la diferència de color polític, com de la municipal- i que l'acord sobre què s'havia de fer també s'havia resolt.

El resultat de les eleccions i el canvi de govern que va comportar -de majoria socialista a majoria de CiU, el mateix color del govern de la Generalitat-, va accelerar les gestions sobre la reforma i, així, **a inicis de l'any 2000 es va signar un conveni entre l'Ajuntament de la ciutat i la Direcció General de Ports amb el doble compromís de fer, altra vegada, un pla especial** per a l'espai portuari -sense incloure Calassanç- i de realitzar un projecte de rehabilitació de l'escullera. Però el que marcarà el nou -o renovat- procés no serà només això sinó la idea i pressió d'almenys una part de l'equip de govern municipal d'avançar cap a un port amb una nova escullera exterior, retornant al model descartat, de principis dels noranta, i a la idea de 1998 de CiU.

Es desmuntava així el consens assolit al Consell Econòmic i Social, que -segons sembla- no era tal consens, i **renaixia una certa polèmica ciutadana, fins i tot amb l'aparició d'un col·lectiu denominat Bonport** que féu públic el manifest "Per una reforma del port respectuosa, ciutadana i enriquidora". D'altra banda, el Club Nàutic també vetllà pels seus propis interessos, i en la mateixa línia van actuar la Confraria de Pescadors, les empreses que es localitzaven a l'entorn del

port, començant per l'escar, i diverses associacions -Llops de Mar, comerciants, etc.-. Fins i tot es creà una Comissió Municipal de seguiment de la redacció del pla especial.

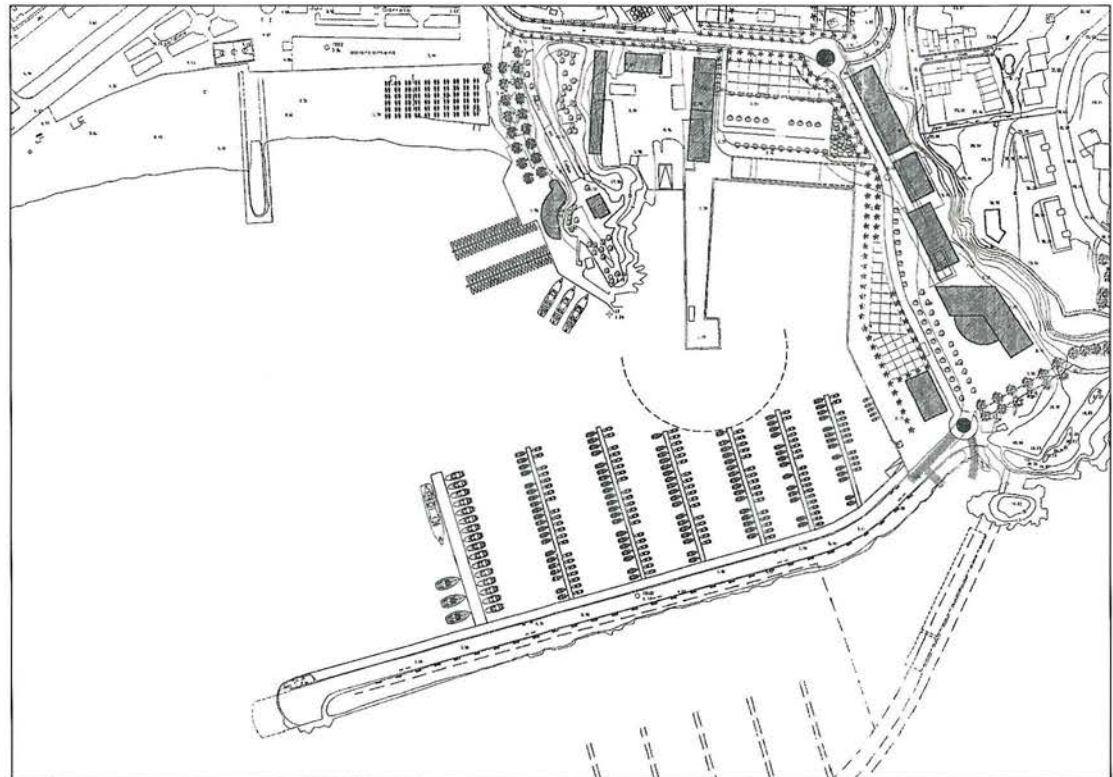
Per tant, de 2001 ençà, en paral·lel, o a causa de la redacció del pla especial, han anat sorgint diferents polèmiques, algunes d'inesperades. **Sobre l'escullera exterior, la Direcció General de Ports, o més concretament Ports de Catalunya, ha seguit un discurs en general ambigu, en el sentit de no acceptar-la ni integrar-la en el pla especial,** però sense esborrar la possibilitat que en un futur es pugui realitzar. Es tracta d'una posició que l'equip de govern municipal també ha mantingut, amb declaracions favorables a l'escullera exterior i demanant molt més explícitament que el pla especial contemplés l'esmentada idea -fins i tot, introduint de manera gens ortodoxa, als plànols del pla especial, un esbós de nova escullera amb traç prim i esvaït, que no ha estat acceptada-. En aquesta posició també s'hi trobava el Partit Popular i el grup Tots per Sant Feliu -que contribuïen a la majoria de govern- i, d'una manera menys clara Esquerra Republicana de Catalunya -que ho condicionava a la creació d'una base per a creuers-. El Grup Municipal Socialista es mantenia en el model de port sorgit del Decàleg del Consell Econòmic i Social. D'altra banda, els partits d'esquerra es van adherir al manifest del col·lectiu Bonport -que va ser exclòs de qualsevol àmbit institucional de debat-.

Un altre aspecte polèmic, que portà a la ruptura del consens entre CiU i el PP, neix a l'entorn de la idea de **construir un gran hotel a l'angle format per l'escullera i la plataforma portuària,** sota el penya-segat. Des del PP es considerarà que era un projecte confús i que no s'ajustava a la Llei

de Costes, punt que més tard es confirmaria. De fet, l'hotel és només un dels temes que es discutien referits a l'ús de la terra ferma. En els avanços del Pla Especial que van anar apareixent i a les aprovacions inicials es van anar generant debats i nombroses al·legacions per l'excés d'edificació que es proposava -més de 13.000 m² de superfície comercial i hotelera- i que anaven en detriment de l'espai públic i també d'elements patrimonials i del paisatge; entre aquests darrers, inicialment, un edifici per a marina seca que afectava greument el turó del Fortim.

Més tard, un nou element de debat complicà, o enriqueix, el panorama: quan el 2002 apareixia la

possibilitat -impulsada per l'associació Una Sola Terra- d'instal·lar al port un centre ludico-cultural per al coneixement del mar vinculat a la Fundació Cousteau, que hauria d'ocupar el sòl que es volia destinar a l'hotel i a activitats comercials, a més d'altres espais de Calassanç. Es complicà per desacords -altra vegada el PP s'hi oposà- i perquè des de Ports de Catalunya no es veia clara la seva viabilitat ni la seva idoneïtat. A més, a l'entorn del projecte Cousteau, hi van anar apareixent noves propostes, a vegades poc creïbles, com fondejar al port la fragata *Catalunya* fent de dic, amarrar el vaixell ruïnós *Calypto* del comandant Cousteau, posar-hi trens, o bé crear-hi



Plànol del pla especial del port, del 2002, amb la modificació, feta per l'àrea d'Urbanisme, per a una escullera exterior no aprovada.

instal·lacions universitàries de recerca. Tot plegat constituïa un projecte, el Cousteau, valorat en 23 milions d'euros, del qual queda pendent la viabilitat i la forma de finançament. De fet, el novembre de 2003, després de mesos de titulars a la premsa i de declaracions, l'Ajuntament va signar un conveni amb la Generalitat pel qual aquesta havia de fer, simplement, un estudi de la viabilitat econòmica del projecte.

Finalment, amb un retard important en relació amb el que estava previst, es **presentaren i s'aproven el pla especial i el projecte de reforçament de l'escullera**. Aquest segon, a l'inici de 2004, ha tancat el seu procés administratiu sota el nou govern de la Generalitat, ara de color polític diferent del municipal, per a la licitació de les obres –per valor de 8 milions d'euros– i per a la concessió de la gestió de la dàrsena esportiva al Club Nàutic. Quant al pla especial presentat a inicis de 2002, s'ha acabat aprovant definitivament a finals de 2003, després d'un darrer moment de desconcert per part de l'equip de govern municipal quan la Comissió d'Urbanisme de Girona inicialment no va acceptar la proposta que incloïa la planta de l'edifici de l'ara anomenat Espai Cousteau. Aquest pla especial acaba essent una proposta que s'ajusta al que permetia el segon pla de ports, redactat el 2001: **reordenació interior del port, desenvolupament de superfícies en terra i reforçament de l'escullera**. En total, es contempla un espai en aigua per a 401 embarcacions de diversa eslor, una part destinada a passavolants –fins ara hi havia 284 amarradors–; espai per a nàutica popular i grans iots; marina seca de cabuda sense precisar; àrea reservada a les activitats pesqueres; i una forta ocupació de la plataforma, ara per a l'hipotètic Centre Cousteau. Calassanç continua essent un tema a part i incògnit.

4. La reforma del port com a projecte clau, únic, modèlic i cívic

Han passat cent anys des de l'inici de les obres del port, de quan el moll es començava a construir quasi com a culminació d'un moment de la ciutat. **Ara sembla al revés: és la ciutat la que espera que un port refet li generi noves expectatives.** D'aquí, en part –i és una hipòtesi–, provenen les dificultats per a aconseguir concretar què es vol fer amb el port i de quina manera. Hi ha la voluntat de fer-ne un instrument de transformació de la ciutat però sense una definició clara en relació amb què es vol convertir.

D'altra banda, el port de Sant Feliu està com pocs encastat en la ciutat, com abraçat per ella. És un port històric amb patrimoni que cal preservar i enriquir. És un espai cívic a potenciar amb nous equipaments i cal integrar-lo més i millor en l'espai urbà i en l'ús social. I, és clar, és un recurs econòmic.

Tot això el pla especial ho entén, però ho encara a contracor i tímidament. **Cal més ambició per entendre que el port és una peça que té continuïtat en l'espai de Calassanç** i que, ambdós, creen una oportunitat de generar una centralitat urbana de què molt poques ciutats similars poden gaudir.

Per a uns, tota aquesta diversitat de valors i complexitats és més un entrebanc que no pas un actiu, en la mesura que entorpeix operacions contundents. Però **Sant Feliu no admet contundències**, per a bé i per a mal: necessita cirurgies, visions àmplies –en el territori i en el temps– i equilibris. És el seu encant.

L'aprofitament del paisatge

Des de la perspectiva que ens ofereix Sant Elm, hom s'adona de l'encastellament de turons al vessant dels quals jau la ciutat, obligada ineluctablement a mirar el mar. El paisatge ofereix l'aspecte d'una interdependència harmònica, d'una **simbiosi total entre la ciutat i el mar**. És un fet irreversible i, sense el mar, seria impossible imaginar Sant Feliu. L'autor de *Sant Feliu de la Costa Brava*, Gaziol, va escriure de la badia la metàfora més bella i exacta que cap altre autor hagi arribat a expressar mai: "La badia -escriu- és una mitja lluna perfecta". Quina bellesa no té el tall de lluna!

Tanmateix, **la nostra ciutat es troba davant d'una acció imminent, total, que ens ha de marcar durant un temps: el pla especial del port**, que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona ha aprovat recentment, l'any 2003. L'objectiu d'aquest pla és l'aprofitament de la badia. Tal com preveu la llei, ara l'expedient queda sota els efectes de consulta i informació. No és el nostre propòsit exposar aquest pla ara i aquí; només és un més. Presentar-ne un qualsevol com a únic pla vàlid i ideal per tal de trobar la unitat entre els que en fan la lectura seria falsejar l'objecte.

Amb la sortida del pla especial s'ha trencat la inèrcia en què estava sumida la badia, una letargia que no ha reportat cap benefici al municipi. Girar-nos-hi d'esquena, als canvis, seria nefast; aplicar-hi la conducta de la indiferència, seguir l'ancestral costum del ja-s'ho-faran fóra una irresponsabilitat crassa.

Si em demaneu que us avanci quin seria el millor dels projectes, diré que **tinc preferència pel que**

estigui més dotat d'un sentit ampli de l'aprofitament. A dalt hem apuntat que la badia ha estat durant uns anys en fase de letargia, un ser i no ser enervant i perillós. Quins dimonis han llastrat la volada? Ha faltat dirigisme per part dels polítics? El sector comercial i industrial de la comarca no ha tingut prou pes? Ningú no ha valorat el turisme com a motor econòmic? O devem, tal vegada, a l'orografia l'empremta d'un caràcter, una manera de pensar i de fer que no ens ha ajudat a dinamitzar els recursos? O tot són conjectures o aus de mal averany. Davant tal cúmul de disjuncions, no voldria abusar del dubte com a mètode, en tot cas m'agradaria fer-me el prudent. No serà, doncs, cap disbarat afirmar que **és imprescindible tenir una empresa a les mans que imprimeixi dinàmica a la ciutat** i esperar que l'escollida vingui impregnada d'un sentit ben definit d'utilitat.

Ara mirarem d'analitzar el paper que hi juga, en qualsevol projecte, el factor humà. El caràcter de les persones en el moment de tirar endavant una empresa és molt important, és gairebé el tot. Són aquestes persones les que hi donen el sentit. Amb la voluntat de no excloure ningú proposo descriure els dos tipus de persones amb què ens trobem a l'hora d'emprendre una acció. La classificació, segons caràcter, serà la que distingeix qui mostra puritanisme i qui mostra seny.

Són persones puritanes o tradicionalistes aquelles que no reconeixen la necessitat dels canvis. **Propugnen que el paisatge perduri tal com se l'han trobat** i consideren que una acció humana qualsevulla que hi recaigui el podria malmenar, desequilibrar, i les conseqüències de tal acció serien irreversibles. El paisatge esdevé, doncs, inalterable per part de la persona. Addueixen que

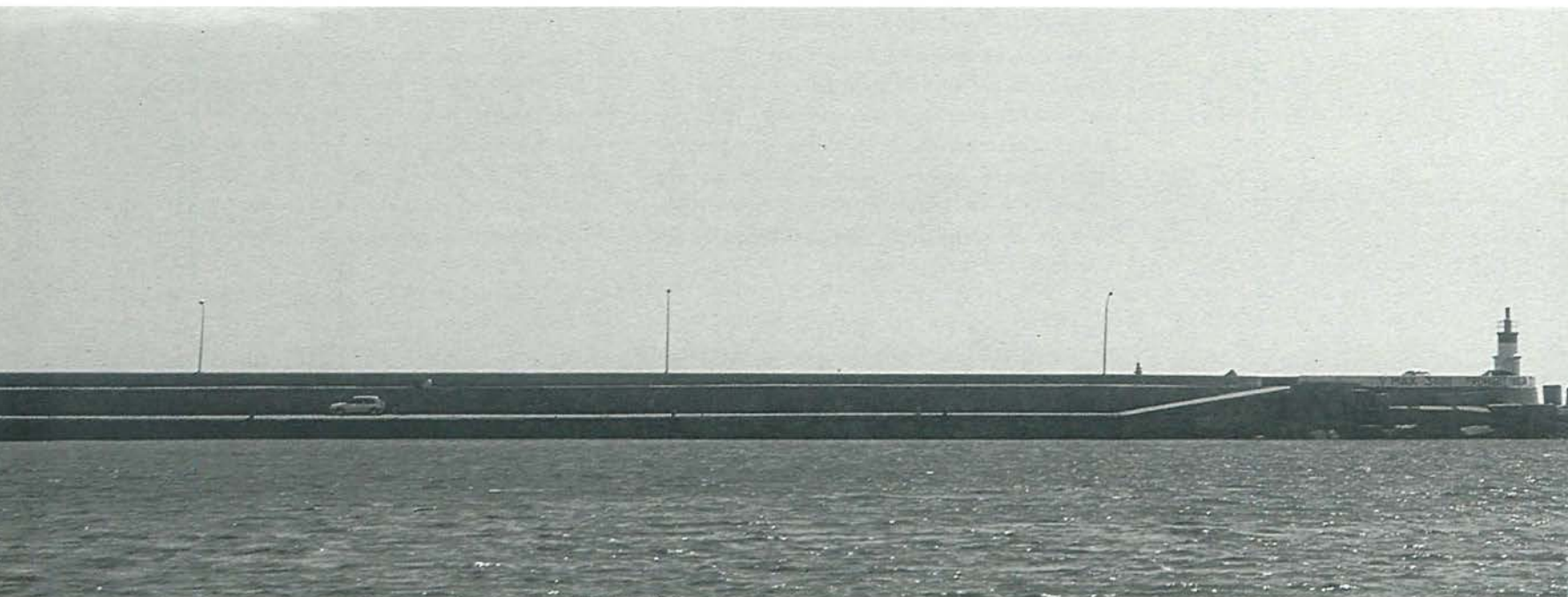
el paisatge en si és un valor absolut per la seva perfecció natural. Ignoren, per manca de provatures, que en el canvi hi pot haver millora. La panacea de la perfecció, diuen, és als museus.

L'altre grup és el d'aquells que es mostren **utilitaristes o assenyats**. Les persones assenyades **modifiquen el paisatge cada vegada que en veuen la necessitat** i, fent-ho, dinamitzen la societat que en vol viure. No tracten d'anorrear el que ja hi era, sinó de modificar-ho i adaptar-ho a les necessitats del futur. Amb el seu treball tenaç posen en evidència els cants de sirena del puritanisme. El paisatge és per a ells no un objecte de contemplació i de culte, sinó de transformació i utilitat. Aquests utilitaristes, per mètode de treball, han descobert la necessitat d'una visió pròpia

de la realitat: es comprometen amb l'objecte i quan emprenen l'acció no es giren ni descansen fins haver-ne assolit la plenitud.

Fins i tot ens podem trobar amb éssers d'enteniment més reduït que els humans, però que empesos pels seus instints evidencien un sentit d'utilitat, **un aprofitament del paisatge més precís, -envejable, diria-**. Recordo un ase que vaig heretar, el qual complia a la perfecció les tasques per a les quals havia estat adquirit. L'ase, despreocupat de tot protagonisme, se solia dirigir cap a un torrent. Arribats allà, eixancarrava les potes davanteres, abaixava el caparró i s'empassava gargamella avall dos bots d'aigua, estrelles i clarícia incloses. Sempre un únic i llarg trago. Després, fet el rot de satisfacció, pasturava quatre herbotes

Perfil del moll i de la punta de Garbí.
Fotografia de Jordi Gallego.



entre els joncs i la balca per purgar-se. Satisfet l'instint, tornàvem silenciosos a la llar. Encara ara, després de tants anys d'aquest fet, mai no m'he hagut de sentir un retret pel comportament del meu ruc amb el paisatge. En feia un ús totalment apropiat. **El miracle s'esdevenia perquè sabia trobar aquell punt d'utilitat en el paisatge que el mantenia sempre en equilibri.**

Quant als dos comportaments davant el paisatge, si hem d'elegir qui obra amb més intenció d'utilitat, convindrem que és, sense cap mena de dubte, el menys dotat intel·lectualment; però l'instint l'ha elevat a la categoria de les persones assenyades, pràctiques i harmòniques amb l'entorn. **Creiem, doncs, en el benefici de l'aprofitament, dels canvis i en l'actitud de progrés que propugnen**

les persones assenyades, però també en les possibilitats de les alternatives, i farem vots perquè la sensatesa sigui l'àrbitre en el difícil litigi de saber conviure, tant des del puritanisme com des de l'utilitarisme, amb l'objectiu de poder viure del nostre paisatge.]



□ APÈNDIXS

Cronologia ¹⁸

1.200.000 –100.000 aC		Paleolític inferior.
100.000 –40.000 aC	Inicis del poblament humà a l'entorn de Sant Feliu de Guíxols (80.000 aC).	Paleolític mitjà.
40.000 –10.000 aC	Poblat de caçadors i recol·lectors a Sant Benet (12.000 aC)	Paleolític superior.
10.000 –4.500 aC		Epipaleolític.
4.500 –2.200 aC	Poblats de cabanes a Vilartagues i Pinell (3.500 aC).	Neolític.
2.200 –2.000 aC		Calcolític, eneolític o edat del coure.
2.000 –1.200 aC	Poblats d'agricultors i ramaders a l'aire lliure i en coves (2.000 aC).	Edat del bronze.
1.200 –700 aC	Poblat a la costa de l'Alou.	Edat del ferro i presència púnica a la Península: fenicis i cartaginesos.
575 aC	<i>Fundació de la colònia grega d'Emporion.</i>	Presència grega a la Península.
350 aC	Poblat ibèric dels Guíxols, del grup dels indigets.	
250 aC	<i>Decadència de l'Emporion grega.</i>	
218 aC	<i>Segona Guerra Púnica. Els romans desembarquen a Emporion.</i>	
50 aC	Inici de l'exportació de vi des de l'actual Catalunya.	Expansió de Roma per la Mediterrània. Procés de romanització i cristianització.
50 dC	La població s'estableix a la plana, al peu de la muntanya del Castellar.	
300	Prèdica del missioner Feliu per les nostres contrades.	
450	Existència d'un nucli habitat a la vall d'Aro.	Visigots i musulmans. Època de decadència i penúries. Primers comtes catalans.
500	Existència d'un baptisteri o mausoleu d'una vil·la, a l'indret de l'actual monestir.	
900 – 950	Fundació del monestir benedictí. Inici de la formació de la vila medieval. Ràtzies musulmanes.	
S. XI	Construcció de l'església monacal, la Porta Ferrada i les torres del Corn i del Fum.	
1114	Una part de l'estol de vaixells de l'expedició pisana i catalana a les Illes s'atura a la badia guixolenc.	
1181	Carta de franqueses de l'abat del Monestir.	

¹⁸. En cursiva, els esdeveniments de caràcter general.

1200-1250	Creació de la Universitat de Sant Feliu. Participació de Sant Feliu en la segona i definitiva conquesta de Mallorca, comandada per Jaume I (1229).	Dinamisme comercial català. Campanyes catalanes d'expansió per la Mediterrània.
1258	Concessió de l'abat per a construir unes drassanes.	
1282 - 1360	Campanya d'expansió de Pere II el Gran. <i>Excomunicació de Pere II el Gran per part del papa Martí IV (1283)</i> . Invasió francesa de Sant Feliu (1285). Construcció del camí de Girona a Sant Feliu (1322). Privilegi reial per a celebrar mercat setmanal i fira anual (1323). Plet entre els jurats de Girona i l'abat del Monestir a causa dels impostos que aquest últim cobrava per les mercaderies portuàries (1328- 1330). Tancament del port de Sant Feliu i substitució pel de Palamós (1334). Reobertura del port (1336). Sant Feliu esdevé vila reial i carrer de Girona (1354).	
1362 - 1384	Successió de tres pestes consecutives.	
1402	Primera notícia documental de la llotja de Sant Feliu.	Baixa edat mitjana.
1443	Creació del consolat de mar, amb seu a la torre del Portal de Mar.	
1439	<i>Inici de les obres del moll de Barcelona.</i>	
1452	Inici de la construcció de la torre de guaita i ermita de Sant Elm	
1453	<i>Caiguda de Bizanci en mans otomanes.</i>	
1462-1472	<i>Guerra Civil catalana.</i>	
1486	<i>Sentència Arbitral de Guadalupe i pacificació del camp català.</i>	Monarquia hispànica.
1493	Concessió del privilegi per a la construcció d'un moll.	
1496 - 1506	Obres del moll.	
S. XVI	Primeres notícies documentals de la pesca amb xàvega. Presència de comerciants i mariners guixolencs a les Índies i a l'Àfrica.	
1508	Trasllat del consolat de mar a la Casa de Sant Bernardí	Regnat de Carles V i Felip II: formació d'un imperi hispànic. Pèrdua dels dominis catalans i decadència del comerç marítim.
1542 - 1571	<i>Període d'atacs de naus corsàries turques. Batalla de Lepant contra els turcs i inici de la fi del corsarisme turc (1571).</i>	
1589	S'igualen els diferents pesos i mesures catalans.	Decadència de l'imperi hispànic dels Àustries.
1652	La vila és atacada, durant la Guerra dels Segadors, i el barri de Tueda, arrasat. Es destrueixen els vaixells del port, destinats a socórrer Barcelona.	
1689-1697	<i>Guerra dels Nou Anys. Les tropes franceses envaeixen Sant Feliu i enderroquen les muralles (1696).</i>	
S. XVIII	Increment de les activitats pesqueres. Aparició de la pesca d'arrossegament. Continuació del corsarisme, fomentat des del Regne Unit, que posseïa Menorca. Manufactura del tap.	Monarquia borbònica. Estancament econòmic general.
1707-1716	Decrets de Nova Planta. Desaparició del consolat de mar (1716).	
1716 - 1721	Existència d'un parc naval al servei de l'Armada Espanyola.	
1729	Implantació oficial del cadastre.	
1747	Nou edifici monacal, en forma d'ela. Arribada del vaixell <i>Colchester</i> .	

1751	Decret de les Reales Ordenanzas de Marina, que regulaven les activitats marítimes i obligaven a la matriculació dels treballadors perquè poguessin ser requerits per l'Armada Reial. Construcció d'un fortí a la punta dels Guixols.	Reactivament de l'economia catalana.
1770 - 1780	Rutes comercials cap a Amèrica.	
1779 - 1882	<i>Recuperació de Menorca.</i>	
1783	Projecte d'espigó o moll des del promontori dels Guixols. Habilitació d'una reial duana al port.	
1785-1800	Intents dels fabricants surotapers d'evitar les exportacions de suro en planxa. Regulació de les activitats sureres, de pesca i comercials a la platja (1790).	Període de guerres successives i fi de l'Antic Règim.
1793-1795	<i>Guerra Gran.</i>	
1796-1801	<i>Guerra contra els anglesos.</i> Proposta de construcció d'un moll de Vicente Topiño (1801).	
S. XIX	Presència de comerciants guixolencs a mercats i ports europeus llunyans.	
1804-1808	<i>Guerra contra els anglesos.</i>	
1808-1814	<i>Guerra del Francès, contra Napoleó.</i>	
1816	Projecte de moll artificial de Timoteo Roch.	
1829 - 1839	Període d'inhabilitació parcial de la reial duana de Sant Feliu. Petició de l'Ajuntament de construcció d'un moll (1839).	Revolució liberal i implantació del sistema capitalista a Espanya. Sexenni Democràtic. Primera República.
1835	Exclaustració dels monjos benedictins.	
1837	<i>Lleis de desamortització de béns eclesiàstics.</i>	
1861	Projecte de moll de Telesfor Izal i Tomàs Carreras.	
1877	Naufragi del vapor <i>Betis</i> davant de Sant Feliu.	Restauració monàrquica.
1889	Naufragi del bergantí goleta <i>Margaret Hain</i> davant de Sant Feliu.	
1892	Inauguració del tren de Sant Feliu a Girona.	
1894	<i>Aprovació de les ordenances de duanes, que regulaven el comerç marítim i delimitaven la figura del consignatari.</i>	
1902	Permís del Govern central per a la construcció d'una nova escullera.	
1903	Treballs a la muntanya de les Forques. Aparició d'un jaciment ibèric a la punta dels Guixols i primeres excavacions.	
1904	Inici de les obres de l'escullera i el port. Visita del rei Alfons XIII i col·locació de la primera pedra.	
1911	Obertura del carrer de Colom. Aparició de noves sitges ibèriques.	
1914 - 1918	<i>Primera Guerra Mundial.</i> Greu crisi econòmica. Constitució de la societat de camàlics Primero de Mayo (1914). Finalització oficial de les obres del moll (1918).	
1918-1922	Període d'activitat de les drassanes Mallol. Obres d'ampliació dels molls del port (1919). Aparició de noves sitges ibèriques i inauguració oficial del museu municipal (1919).	

1924	Inauguració del ramal de via que connectava el port amb l'estació de tren.	Dictadura de Primo de Rivera.
1927	Inici dels creuers marítims dits Viatges Blaus. Danys a l'escullera causats pels temporals.	
1931 - 1936	Efectes del crac del 29. Reducció de l'exportació de suro. Prohibició d'exportar suro sense treballar (1932). Els camàlics de port assumeixen totes les competències dins l'espai portuari, en detriment dels de terra (1934). Construcció del "tinglado" del port.	Segona República.
1936-1939	Rescat, per mar, dels estrangers, a càrrec dels seus països d'origen (1936). Arribada de refugiats, al port, d'altres regions d'Espanya (1937). Bombardejos de la zona portuària (1937-1938).	Guerra Civil espanyola.
1943	Reforç de la part exterior del moll. Les drassanes Tomás Ruiz de Velasco construeixen el primer buc.	Dictadura del general Franco.
1948	Un temporal destrueix la bocana del port.	
1952 i 1960	Excavacions a la punta dels Guixols de Miquel Oliva.	
1968 - 1974	Conflicte de les sitges de ciment que es volien situar al port guixolenc. Creació del Club Nàutic (1970).	
1975-2004	<i>Reformulació de polítiques ambientals i costaneres.</i> Traspàs del port de Sant Feliu a la Generalitat (1981). Compra de dues grues de segona mà (1982). <i>Primer Pla de Ports de Catalunya (1984).</i> Pla General d'Urbanisme (1985). Conveni per a la redacció d'un primer pla especial de reforma del port (1986). Proposta d'una segona escullera, exterior, per part de la Direcció General de Ports (1990). Projecte de la Direcció General de Ports sense escullera exterior (1997). Projecte de port de CiU, apostant per l'escullera exterior (1998). Proposta del Consell Econòmic i Social, a favor d'un port històric, comercial i d'oci (1999). Nou conveni per a la redacció d'un segon pla especial de reforma del port (2000). Aparició del col·lectiu Bonport, crític amb el pla (2000). <i>Segon Pla de Ports de Catalunya (2001).</i> Aprovació del pla especial del port (2003). Projecte de reforçament de l'escullera (2004).	Transició i etapa democràtica.

Bibliografia

General. Marc geogràfic

- [A] ALEMANY, Joan; CASANOVAS, Àngels. *La navegació a Catalunya*. Barcelona: Diputació, 1987.
- [B] [A] BARBAZA, Yvette. *El paisatge humà de la Costa Brava*. Barcelona: Edicions 62, 1988.
- [B] [A] BUSSOT, Gerard. *Carrers, cases i arquitectes. Sant Feliu de Guíxols, dels inicis fins el 1931*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 2000.
- [B] [A] BUSSOT, Gerard. *Indústries, comerços i serveis. Sant Feliu de Guíxols, 1800-1930*. Sant Feliu de Guíxols: El Carrilet, 2002.
- [B] [A] CANYAMERES, Ferran. *Diccionari de Marina*. Barcelona: Editorial Pòrtic, 1983.
- [B] [A] GONZÁLEZ HURTEBISE, Eduardo. *Bosquejo histórico de la villa de San Feliu de Guíxols. Seguido de unos breves apuntes de historia interna (desde los más remotos tiempos hasta 1517)*. Sant Feliu de Guíxols: Àncora, 1970 (1905).
- [B] [A] JIMÉNEZ, Àngel. *Sant Feliu de Guíxols. Una lectura històrica*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1997.
- [B] [A] JUNYENT I COMAS, Rosa; TARRAGÓ I CID, Salvador (dir.). *El Port de Sant Feliu de Guíxols*. Barcelona: Direcció General de Ports i Costes, 1991.
- [B] PIÉ NINOT, Ricard (i altres). *Castell-Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro, 1981*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1983.

Prehistòria i antiguitat

- [B] [A] AICART, Francesc; COLOMEDA, Jordi. "El món ibèric a Sant Feliu: el poblat dels Guíxols", dins *Informatiu de l'Arxiu i Museu de Sant Feliu de Guíxols*, núm. 19, 1994.
- [B] [A] ESCORTELL, Josep. "Síntesi del poblament comarcal en època primitiva: del paleolític a l'edat de ferro", dins *Informatiu de l'Arxiu i Museu de Sant Feliu de Guíxols*, núm. 2, 1989.
- [A] GONZÁLEZ HURTEBISE, Eduardo. *San Feliu de Guíxols durante la Edad Antigua. Memoria elevada al Ayuntamiento de San Feliu de dicha Ciudad*. Imprenta y Librería de P. Torres: Girona, 1905.
- [B] [A] NOLLA, Josep M.; ESTEVA, Lluís; AICART, Francesc. "El poblat ibèric dels Guíxols", dins *Estudis del Baix Empordà*, núm. 8, 1989.
- [B] [A] PALOL, Pere de. "El Baix Imperi a Sant Feliu de Guíxols", dins *XX Assemblée Intercomarcal d'Estudiosos*, núm. 1, 1977.

Època medieval

- [B] [A] BLANCO, Joan. *El monestir de Sant Feliu de Guíxols (s. X - XI). La formació del domini*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1991.
- [B] [A] CERVERA, Josep M. *Història del Monestir de Sant Feliu de Guíxols*. Olot: [Ed. de l'autor], 1984.
- [B] [A] ESTEVA, Lluís; PALLÍ, Lluís. *Els llocs de la vall d'Aro, Gissalis i el monestir guixolenc (881-1199)*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1996.
- [A] GUILLERÉ, Christian. *Girona al segle XIV*. Vol. I i II. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1993-1994.

Època moderna

- ALCOBERRO, Agustí. *Pirates i bandolers als segles XVI i XVII*. Barcelona: Barcanova, 1991.
- [B] ALEGRET, Joan Lluís (ed.). *El transport marítim de cabotatge a la Mediterrània. II Jornades de marina tradicional Promediterrània 2000*. Girona: Universitat de Girona, Ajuntament de Palamós i L'Estrop, 2002.
- CUADRADA I MAJÓ, Coral. *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (segles XIII-XV)*. Barcelona: Rafael Dalmau, 2001.
- [A] GIRBAL, Enrique Claudio. "Los piratas y corsarios en el obispado de Gerona", dins *Revista de Gerona*, tom XVII, 1983.
- [B] [A] JULIÀ FIGUERAS, Benet. "La drassana reial de Sant Feliu de Guíxols", dins *Revista de Girona*, núm. III, 1985.
- [B] [A] JULIÀ FIGUERAS, Benet. "Mariners guixolencs, mestres d'aixa i captius dels moros", dins *Revista de Girona*, núm. II3, 1985.
- [B] [A] TORRENT I FÀBREGAS, Joan. "El bombardeig de Sant Feliu (1747) i 'El Fortí'", dins *Estudis sobre temes del Baix Empordà*, núm. 5, 1986.
- [B] [A] TORRENT I ORRI, Rafael. *Les il·lotges de Girona, Sant Feliu i Castelló i la projecció del Consolat de Mar fins el nostre temps*. Girona: Cambra de Comerç i Indústria de Girona, 1974.

Segle XIX. La construcció del port actual

- [B] [A] ESTEVA, Lluís. "El Salvament", dins *Estudis sobre temes del Baix Empordà*, núm. 1, 1982.
- [A] FERRER RUNDAN, Mercè. "La construcció del port de Sant Feliu en els dibuixos d'un adolescent", dins *Revista de Girona*, núm. 169, 1995.
- [B] [A] GAZIEL. *Sant Feliu de la Costa Brava. Burgesos, navegants, tapers i pescadors*. Barcelona: Aedos, 1963.
- [B] [A] "Guixolencs a Amèrica, el s. XIX", dins

Informatiu de l'Arxiu i Museu, núm. 10, 1992.

[A] JIMÉNEZ, Àngel. "Crisi del comerç marítim i emigració a Sant Feliu de Guíxols (1824-1834)", dins *Es Corcó*, núm. 8, 1981 (setembre).

[B] [A] JIMÉNEZ, Àngel. "Any 1898: el bot salvavides (1)", dins *L'Arjau*, núm. 30, 1998.

Segle XX. El futur del port

[A] AA.DD. *Debat urbanístic sobre la Costa Brava*. Girona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya - Demarcació de Girona, 1990.

[B] [A] AULADELL AGULLÓ, Marc; DÍAZ OLIVERAS, Quim; GAITX MOLTÓ, Jordi. "La idea de port natural com a estímul per al Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols", dins *L'Arjau*, núm. 43, 2002.

[B] [A] BUSSOT, Gerard. "Les drassanes Mallol", dins *L'Arjau*, núm. 32, 1998.

[B] [A] BUSSOT, Gerard. "Primero de mayo. Els camàlics guixolencs", dins *L'Arjau*, núm. 39, 2001.

[B] [A] JIMÉNEZ, Àngel. *La guerra civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament 1995.

[B] [A] MADRENYS, Pere. "Els dipòsits de Sant Feliu: història d'un conflicte", dins *Presència*, núm. 316, 1974 (27 d'abril).

[B] [A] SALA, Blanca. "Els perols de Sant Feliu de Guíxols", dins *L'Arjau*, núm. 40, 2001.

[B] [A] SALA, Pere. *L'evolució del paisatge de Sant Feliu de Guíxols*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, Diputació de Girona, 2001.

[B] [A] SALMERÓN I BOSCH, Carles. *El tren de Sant Feliu. Història del ferrocarril Sant Feliu de Guíxols - Girona*. [S. ll.]: [Ed. de l'autor], 1985.

[B] [A] VICENS, Josep Maria. "Les revolucions tecnològiques en la pesca del nostre litoral", dins *Àncora*, núm. 2.500, 1996.

VICENTE, Joan. "Sant Feliu de Guíxols. Turisme, port i model urbà", dins NEL·LO, O. (ed.). *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*. Empúries: Barcelona, 2003.

Procedència de les imatges

Portada: Col·lecció Agustí Roldós (Àngel Toldrà Viazo).

Portadeta i contraportada: Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols (AMSFG). Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor desconegut).

7: AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Jaume Bertran González).

9: AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Jaume Bertran González).

10: Col·lecció Agustí Roldós (Jesús Mauri).

11: AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor desconegut).

12: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Ricard Mur Dargallo).

15: Elaboració pròpia a partir d'una imatge de: PIÑE NINOT, Ricard (i altres). *Castell - Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro, 1981*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1983.

16: Recreació virtual de Víctor Pascual i Ayats.

17: Imatge extreta de: PALLÍ I BUXÓ, Lluís. *Mapa geològic de Sant Feliu de Guíxols*. 1978. Girona: Curbet, 1979.

19 (sup.): AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Paisajes Españoles. Fotografías Aéreas).

19 (inf.): Dibuix de Néstor Sanchiz.

20 (esq.): Dibuix extret de: PERICOT, Luis. "La primera descripció de la Costa Brava", dins *Revista de Gerona*, núm. 6, 1959.

20 (dreta): Fotografia de Lluís Esteve extreta de: JIMÉNEZ, Àngel. *L'església parroquial del Monestir de Sant Feliu de Guíxols*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 2001, p. 11.

21: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Autor desconegut).

22: Imatge extreta de: AICART, Francesc; COLOMEDA, Jordi. "El món ibèric a Sant Feliu: el poblat dels Guíxols", dins *Informatiu de l'Arxiu i Museu de Sant Feliu de Guíxols*, núm. 19. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1994.

23: Dibuix de Néstor Sanchiz.

24 (esq.): Dibuix de Néstor Sanchiz.

24 (dreta): Imatge extreta de: ALEMANY, Joan; CASANOVAS, Àngels. *La navegació a Catalunya*. Barcelona: Diputació, 1987, p. 26.

25: Imatge extreta de: JIMÉNEZ, Àngel. *Op. cit.*, p. 71.

30: Imatge extreta de: BUSSOT, Gerard. *Carrers, cases i arquitectes. Sant Feliu de Guíxols, dels inicis fins el 1931*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 2000, p.162.

31: AMSFG. Col·lecció Jordi Rabell (Autor desco-

negut)

34: Imatge extreta de: ALEMANY, Joan; CASANOVAS, Àngels. *Op. cit.*, p.116-117.

35: Elaboració de Dosis Disseny.

36-37: Col·lecció Agustí Roldós (Àngel Toldrà Viazo).

38 (sup.): Imatge extreta de: JIMÉNEZ, Àngel. *Op. cit.*, p. 23.

38 (inf.): AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor desconegut)

39: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Viader).

41 (sup.): Arxiu d'Imatges Emili Massanas (AIEM) de la Diputació de Girona (Llucà Roisin).

41 (inf.): AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Esther Llorca).

42: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Dibuix de Benet Albertí a partir d'un gravat d'autor desconegut).

43: Arxiu Municipal de Girona (AMG). *Llibre vermell*.

46: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Esther Llorca).

47: AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Àngel Toldrà Viazo)

48: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Esther Llorca)

49: Col·lecció Carme Arxer Anglada (Amadeu Mauri Aulet).

51: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Polomino)

52 (sup.): Archivo de Simancas.

52 (inf.): Imatge extreta de: BUSSOT, Gerard. *Op. cit.*, p.162.

53: AMSFG. Fons de Francesc Llorens (Francesc Llorens Compañó)

54: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (autor desconegut).

55: Gravats de Juan Bautista Bru extret de: SAÑEZ REGUART, Antonio. *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1988 (1791-1795), p. 215.

56: Imatge extreta de: ROIG, Emerecià. *La pesca a Catalunya*. Barcelona: Barcino, 1927, p. 123.

57: Imatge extreta de: ALEMANY, Joan; CASANOVAS, Àngels. *Op. cit.*, p. 139, 198, 199, 201.

58: AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor desconegut)

60-61: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Thomas / Arturo Vicens)

62: AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Ricard Mur

Dargallo)

63: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Esther Llorca)

65: Imatge extreta de: DIAZ OLIVERAS, Quim; GAITX MOLTÓ, Jordi. *Passejades per Sant Feliu de Guíxols. Itineraris arquitectònic i d'evolució urbana*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 2002, p. 99.

69: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Esther Llorca)

71: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Esther Llorca)

73: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Autor desconegut)

74: Imatge extreta de: BUSSOT, Gerard. *Op. cit.*, p. 167.

77: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Autor desconegut).

78 (esq.): Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor desconegut).

78 (dreta): Imatge extreta de: "Guixolencs a Amèrica, el s. XIX", dins *Informatiu de l'Arxiu i Museu*, núm. 10, 1992, p. 7.

79 (esq.): AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (J. Solana)

79 (dreta): Imatge extreta de: ALEMANY, Joan; CASANOVAS, Àngels. *Op. cit.*, p. 191.

80-81: AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor desconegut)

82: Imatge extreta de: JUNYENT I COMAS, Rosa; TARRAGÓ I CID, Salvador (dir.). *El Port de Sant Feliu de Guíxols*. Barcelona: Direcció General de Ports i Costes, 1991, p. 59.

83: Imatge extreta de: ZARAGOZA, E. "Plànol inèdit del primer projecte de moll per a Sant Feliu (1819)", dins *Àncora*, núm. 2.282 (4 de juny), p. 1.

85: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Josep M. Oliveras)

89: Imatge extreta de: BUSSOT, Gerard. *Indústries, comerços i serveis. Sant Feliu de Guíxols, 1800-1930*. Sant Feliu de Guíxols: El Carrilet, 2002, p. 247.

90-91: AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Àngel Toldrà i Viazó).

92: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Amadeu Mauri Aulet)

93: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Amadeu Mauri Aulet)

94: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Amadeu Mauri Aulet)

95 (esq.): AMSFG. Fons de Lluís Esteva i Cruañas (Autor desconegut).

95 (dreta): Imatge extreta de: GONZÁLEZ HURTEBISE,

Eduardo. *San Feliu de Guíxols durante la Edad Antigua. Memoria elevada al Ayuntamiento de San Feliu de dicha Ciudad*. Imprenta y Librería de P. Torres: Girona, 1905, p. 18 bis.

96: Col·lecció Agustí Roldós (Amadeu Mauri Aulet).

97: Imatge extreta de: BUSSOT, Gerard. *Op. cit.* (2000), p. 51.

99: AMSFG. Fons de Jordi Verrié - Rosa M. Gallart (Trabajos Aéreos y Fotogramétricos).

100: AMSFG. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols (Autor desconegut).

101: Col·lecció Ignasi Griñón (BVA / R. Todt).

102-103: AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor desconegut).

104: Col·lecció Agustí Roldós (Àngel Toldrà Viazó).

105: AMSFG. Fons de Lluís Martí Arboix (Lluís Martí Arboix).

106: AMSFG. Fons de Lluís Martí Arboix (Lluís Martí Arboix).

108: AMSFG. Fons de Vicenç Gandol Jordà (Vicenç Gandol Jordà).

109: AMSFG. Fons de Vicenç Gandol Jordà (Vicenç Gandol Jordà).

110: AMSFG. Fons de Francesc Llorens Compañó (Francesc Llorens Compañó).

111: AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor desconegut).

112: AMSFG. Fons de Jaume Soler (Autor desconegut).

113 (esq.): Col·lecció Agustí Roldós -cedida pel Club Nàutic de Sant Feliu de Guíxols- (Autor desconegut).

113 (dreta): Col·lecció Ignasi Griñón (David París Brugués).

115: AMSFG. Col·lecció Carme Arxer Anglada (Thomas / Arturo Vicens).

119: Fotografia de Jordi Gaitx Moltó.

123: Col·lecció Joan Vicente (Autor desconegut).

124-125: Col·lecció Agustí Roldós -fotografia cedida per Fina Mallol- (Joan Sabater Casanovas).

127: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols.

130-131: Fotografia de Jordi Gallego.

Vocabulari

I **lliura** = 20 **sous** (o **solidos**)

I **sou** = 12 **diners**

I **diner** = 12 **òbols**

I **saumada** (o "**somada**") = una càrrega de 3 **quintars**

I **quintar** = 4 **roves**

I **rova** (10,4 kg.) = 26 **lliures**

I **mitgera** = 2 **quarteres** (o "**corteres**") = 12 "**partidós**"

I **mesura** = 2 mitges **mesures**

I **bóta** (de vi) = 4 **quarts** = 16 **quartons**

I **bóta** (d'oli) = 5 **copes** = 80 "**maytadellas**"

[A]

Armallada: Terme guixolenc recollit per Alcover. Ormeig de pesca, format per una xarxa de malla petita al mig i de dues altres de malla molt més ampla a cada cantó, constituint un conjunt de tres peces unides per les seves vores. Es cala en ziga-zaga per agafar el peix més fàcilment.

Asens: Probablement, suports que anirien submergits a l'aigua per recolzar l'estructura del pontó.

Axàrssia (o **eixàrcia**): Conjunt de cordes i altres ormeigs emprats per a la maniobra d'una embarcació.

[B]

Batallol: Perxa cilíndrica que surt per la proa d'una embarcació gairebé horitzontalment.

Bornizo: En castellà, suro pelagrí, és a dir, el primer que dóna l'alzina quan no ha estat mai pelada.

[E]

Entrellis (o **entrelliç**): Cordill o corretja.

Escar: Lloc a la vora de mar disposat de manera que per un pla inclinat hom pot varar o treure a terra una embarcació.

Esquif: Embarcació de rem lleugera, de reduïdes dimensions, sense coberta, utilitzada com a bot de salvament o per a transportar mercaderies i persones entre la riba i els vaixells grans.

[L]

Lenyam: Llenya; fusta destinada a la construcció.

[M]

Magay (o **magall**): Mena d'aixada estreta, el ferro de la qual té per una banda tall horitzontal i per l'altra és punxegut com un pic.

Morbo caduco: Epilèpsia.

[O]

Ops: Obres.

Oradura: Bogeria.

[P]

Palomera: Corda que servia per a treure les embarcacions de la mar i amarrar-les.

Pastell: Tint de tonalitat blavosa extret de la planta del mateix nom, molt utilitzat per a tenyir teixits.

Peccúnies (o **pecúnies**): Diners.

Pia Almoïna: Institució de beneficència. Servei d'ajuda als pobres.

[R]

Remoler (o **remolar**): En una drassana, el qui fabrica i coserva els remos.

Rodor (o **roldor**): Arbust per a adobar pells.

[S]

Squif: Vegeu *esquif*.

[T]

Tall-a: Repartiment d'una exacció econòmica entre els veïns d'un territori.

[V]

Verguer (o **macer**): Persona que porta la maça en una processó; porrer.



AMB L'EDICIÓ D'AQUEST LLIBRE -NÚMERO 20 DE LA COL·LECCIÓ ESTUDIS GUIXOLENCs- QUE COMMEMORA EL CENTENARI DEL PORT DE SANT FELIU, S'ACOMPLEIXEN DINOU ANYS DE L'INICI DELS TALLERS D'HISTÒRIA QUE IMPULSA L'ARXIU MUNICIPAL.

IMPRÈS A GIRONA PER GRÀFIQUES ALZAMORA I PRESENTAT A SANT FELIU LA VIGÍLIA DE SANT JORDI DE 2004.

Operaris treballant en les obres de construcció del moll, l'any 1906.



ISBN 84-932263-4-3



9 788493 226343



EL PORT

DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

RECORREGUT HISTÒRIC
AMB MOTIU DEL SEU CENTENARI

Ens plau fer-vos a mans el volum que hem editat amb motiu del Taller d'Història d'enguany, dedicat a la celebració del centenari de la construcció del port guixolenc, les obres del qual s'inauguraren oficialment el 9 d'abril de 1904. Amb aquest pretext, ens proposem fer conèixer alguns aspectes del nostre passat històric vinculats a la funció marítima i portuària de Sant Feliu.

Els Tallers d'Història de Sant Feliu de Guíxols són un servei de difusió de la història de la ciutat que, des de l'any 1986, organitza l'Arxiu Municipal conjuntament amb el professorat guixolenc i amb diverses entitats, especialment el Museu d'Història. Els Tallers s'originen amb un treball de recerca i desemboquen en la programació de conferències, exposicions, treballs a les aules escolars i un festa de fi de curs, a més de la publicació d'un dossier divulgatiu i d'un llibre.



Ajuntament de
Sant Feliu de Guíxols



Diputació de Girona

Col·labora:



Ports
de la Generalitat
Generalitat
de Catalunya