

CATALUÑA, POTENCIA MARÍTIMA

EL MAR EN NUESTRA HISTORIA

Cataluña, potencia marítima

Cataluña, como Venecia y como Génova, constituyó, en la Edad Media, un estado esencialmente marítimo íntimamente unido al mar igual que sus dos rivales. En la Europa medieval, Cataluña era una gran potencia, sino de mucha extensión territorial, un estado costero en torno al cual se encontraba una barrera montañesa —Pirineos y pre-Pirineos— y un desierto —Aragón—, vasta estepa que constituía una de las regiones más áridas y despobladas del continente europeo. Esta posición dificultaba las comunicaciones, imposibilitando su expansión hacia el Occidente, como lo hacía la acumulación de una población densa en aquella región aragonesa que formaba la mayor parte de su territorio.

Esto, en buena parte, explica el por qué sus habitantes se vieron naturalmente impelidos hacia el mar e iban sobre sus aguas a tierras extranjeras para conquistarlas —Sicilia, Tracia y Grecia—, a colonizarlas, —Cerdeña— o a establecerse como mercaderes —Berberia, Egipto, Siria y Flandes—.

De las tres grandes potencias marítimas medievales, Cataluña fué la única que tuvo un territorio propio, un hinterland considerable, el cual se extendía muy lejos del litoral.

Tenía una misión liberadora y educadora, y esta fué la primera tarea que se impuso. La de que el mar no tuviera impedimentos. De Mallorca, sale la piratería, y hacia allá se dirige la primera expedición naval militar en tiempos de Berenguer III el Grande, como también a Tortosa, la cual su hijo, el IV de este ilustre nombre, domina. Así queda limpia la línea del Ebro al Ródano, el golfo de León, siendo ya posible la navegación de los barceloneses, la fundación de pueblos en el litoral catalán, y queda la puerta abierta hacia Italia, Grecia, Turquía y Egipto. Son, también, ya posibles los botines de guerra y las relaciones comerciales con las cuales va adquiriendo preponderancia política.

Con la Confederación catalano-aragonesa, al constituirse el Consejo Municipal, recibe la facultad de nombrar cónsules en Siria y Egipto para proteger a mercaderes y navegantes.

Seguir paso a paso la historia y tradición marítimas de Cataluña en el medievo no cabe en los estrechos límites de un trabajo. Empecemos por citar como las primeras noticias halladas de la marina catalana son de carácter militar. En el año 813 Armengol, conde de Ampurias, forma en su pequeño condado, una escuadra destinada, tanto como a su propia defensa, a combatir sus enemigos ya que a menudo los sarracenos visitaban con sus naves la costa ampuritana, los cuales, salidos de la costa árabe, pirateaban por el mar de Córcega. A su retorno, atacaban los dominios de Armengol para refugiarse después en su madriguera mallorquina. Esta primitiva escuadra catalana derrotó a los berberiscos en el canal de las Baleares.

A principios del siglo XII, Barcelona da a su conde Ramon Berenguer III medios navales suficientes para emprender las expediciones de carácter oficial. Este, terminada la conquista de Mallorca, concede a los barceloneses en agradecimiento a su decidida colaboración, un privilegio perpetuo eximiéndoles del derecho del quinto

de sus escuadras, haciéndoles graciosa merced de aquella contribución sobre las ganancias, aprehensiones y botines que recogieran.

Una demostración fehaciente de que la marina condal barcelonesa estaba organizada a mediados del siglo XI, la constituye el hecho de que Ramón Berenguer, en el «Usatge» *Omn. s quippe naves*, establece el derecho de protección y salvaconducto a todas las naves que entran y salen de Barcelona y la salvaguarda del príncipe desde el Cabo de Creus hasta el puerto de Salou. En los inicios del comercio, esta disposición política, que señala un grado de civilización, explica la atracción que el puerto de Barcelona y la costa jurisdiccional tendrían en aquellos días en que el feudalismo imperaba, existiendo verdaderos impedimentos en el transporte terrestre.

Se imponían, pues, el fomento de las relaciones entre los pueblos ribereños del Mediterráneo para su defensa y la de sus intereses, y el poder librarse de los daños de los musulmanes, debían engendrar una organización política superior. No es, pues, nada sorprendente, una acción colectiva para llevar a cabo una limpieza de piratas marítimos como la que hicieron los pisanos en 1114 contra los moros de Mallorca, a la cual prestó su ayuda el conde Ramón Berenguer III, llevando nobleza y soldados en una escuadra propia, desarrollando una verdadera cruzada. Las fuerzas se concentraron en San Feliu, donde fué proclamado generalísimo el conde de Barcelona. Reconquistada Mallorca e Ibiza, en 1115, aquel hecho se señaló por haber contribuido los condes de Rosellón y Ampurias, el vizconde de Cardona, y entre la nobleza del Languedoc y Provenza, el señor de Montpellier, el vizconde de Narbona, Raimundo Bauci, señor de Arlés, y barones de Beziers y Nimes.

Dominada y conquistada Mallorca, Ramón Berenguer se trasladó a Italia negociando con el Papa una nueva cruzada contra los árabes de la Península. Fué proyectada una expedición confederada, y en 1118 desembarcó en Génova el conde barcelonés con su escuadra y se dirigió a Pisa para consolidar la alianza con las repúblicas italianas, quedando muy satisfecho el soberano de su personal misión diplomática, demostrando su agradecimiento a su pueblo por los servicios prestados.

El progreso de la marina de la ciudad era notable, por cuanto tantos marinos y remeros acompañaban al conde. La navegación, libre del saqueo de los árabes, tomó gran incremento. El propósito de la confederación, fué una realidad en 1147, en tiempos de Ramón Berenguer IV. En la rendición de Tortosa, el común estandarte de la Cruz de San Jorge vence a la media luna.

Después del reparto de que fué objeto la ciudad de Tortosa entre los genoveses, Senescal de Cataluña, Guillermo de Montcada y Caballeros Templarios, el comercio mediterráneo tomó gran empuje. A principios del siglo XIII, fueron comunes los viajes de Barcelona a Egipto, Ceuta, y otros lugares de Berberia. Así, en el año 1227, una real cédula de Jaime I dispuso que el comercio con aquellos países se hiciera mediante barcos barceloneses, prohibiendo a las naves extranjeras tomar carga mientras hubiese nave catalana al puerto. A la Reglamentación de las Atarazanas y Astilleros, considerados necesarios al esplendor de la ciudad, hay que añadir las Ordenanzas para la policía de la Marina Mercante del puerto, redactadas por el Consejo de Prohombres de Mar, y confirmadas y autorizadas por el mismo rey en el año 1259.

Los puertos más frecuentados por los catalanes, los de la cuesta de Africa y del mar levantino, y la extensión de sus relaciones, obligó al establecimiento del «Consolat de Mar», prerrogativa concedida a la ciudad para nombrar representantes para la protección de navegantes y mercaderes en los países de ultramar y tierras y puertos del archipiélago en Grecia y otros lugares de Levante.

Hagamos hincapié en este libro conocido por el «Libro del Consulado» que constituye el código de las costumbres marítimas de Barcelona. Como se ha dicho, fué ordenado a principios del siglo XIII, por los prohombres del mar de Barcelona para terminar y decidir las cuestiones mercantiles. Este, fué el primer código escrito de los usos y costumbres con que los principales estados marítimos del levante regieron su navegación y comercio desde los primeros siglos a la baja edad, y el único que por el consentimiento de todas las naciones comerciantes lleva el sello del derecho náutico de las gentes.

De no haberse promulgado este código de leyes consulares de Levante que dieron luz para las de Poniente y del Norte, quizá el comercio de Europa hubiera fluctuado muchos siglos sin norma segura para arreglar y fijar la justicia en los mares.

En 1343, había el Consulado de Mallorca. En 1347, el de Barcelona. En 1388, había establecidos otros en Gerona, San Felio de Guixols, Tortosa y Tarragona. Este número de juzgados locales de comercio, en este corto distrito de Cataluña, manifiesta la grandeza de la navegación y tráfico de aquellos tiempos, y la utilidad que la forma judiciaria de los Consulados traía al estado mercantil y en la administración de justicia.

El origen de este célebre libro, se debe casi concretamente a Barcelona, cuyos antiguos prohombres de mar, ilustrados con la experiencia y noticias que los primeros navegantes catalanes trajeron a su patria después de haber recorrido los más frecuentados puertos del Mediterráneo, recopilaron y ordenaron las diversas costumbres y prácticas náuticas con las cuales se regía el comercio marítimo en los países de Levante.

Esos catalanes, pues, recopilaron los usos y estilos ya adaptados y observados a principios del siglo XIII por los pisanos, venecianos, genoveses, sicilianos, napolitanos, griegos, rodeses, marsellese y sirios, y así formaron el primer código de ordenanzas para la navegación mercantil, aclarándolas y reduciéndolas a un cuerpo de derecho común marítimo, compuesto de doscientos cincuenta y un capítulos.

Las consuetudes que por un tácito consentimiento se gobernaban aquellos pueblos, no constan, ni por los monumentos de la historia, ni por el testimonio de la tradición, porque nunca fueron escritas y las cuales seguramente se habrían borrado de la memoria de las naciones sometidas a tantas vicisitudes como son los trastornos políticos de índole diversa, si los antiguos barceloneses, con loable celo y sabia diligencia, no los hubiesen conservado sustancialmente, legándolos a la posteridad mediante la compilación que enriquecieron con nuevas experiencias y observaciones prácticas. A este cuerpo legal, pues, debió Europa la conservación del primitivo sistema general de la jurisprudencia marítima.

En trabajo de esta naturaleza, hemos de renunciar a esbozar siquiera el contenido del Libro del Consulado, tarea harto difícil. Digamos, no obstante, que mereció, por su mérito e importancia suma, el reconocimiento de los historiadores y jurisconsultos extranjeros.

Hasta aquí, no hemos pretendido otra cosa que esbozar, y muy sumariamente, las bases históricas de la pujanza de nuestra antigua marina y del comercio marítimo, origen también de la tradición de esta tierra catalana por las cosas del mar, camino no siempre llano ni nada fácil hacia las grandes gestas, que la historia registra como llevadas a cabo por una raza esforzada y decidida la cual, y para detentar muy alto, garboso y a veces retador, su pabellón superó los más serios obstáculos, con-

quistando y reconquistando, con inaudito heroísmo, lauros para su bandera, y recursos para su pueblo.

En una rapidísima ojeada a la historia marítima de Cataluña, habríamos de registrar las gestas gloriosas del alto rey Jaime I en la conquista de Mallorca y Valencia ayudado por Pedro Martell, comerciante catalán sugerido de la empresa, por Guillermo de Montgrí arzobispo de Tarragona, por los condes de Urgel y del Rosellón, por Ramón de Plegamans, rico comerciante barcelonés, y por otros tantos colaboradores como nos describe el cronista Desclot.

La cruzada a Tierra Santa, con el Almirante de Cataluña Ramón Marquet, la intervención en Africa, última expedición naval de aquel gran reinado; las expediciones numerosas bajo la égida de Pedro III de Aragón y II de Cataluña, que conquistó, con su personal dirección, el reino de Sicilia, con Marquet y el náutico Mallol, y Pedro de Queralt, que persiguió y obligó a Carlos de Anjou al tomar la isla de Trapani. Las gestas gloriosas de Roger de Llúria almirante del rei Pedro. La marina catalana se enorgullece, y es temida por sus enemigos hasta el punto de imponerles condiciones en todos sus movimientos. En esta época gloriosa, Muntaner propone un proyecto náutico a Jaime II, señalando los dos departamentos necesarios para la marina catalana: el de Barcelona y el de Valencia, «per ço com son dues ciutats en que ha major poder d'homens de mar que en ciutats que el Rei haja».

En esta época, Barcelona tenía su marina de guerra municipal. En 1315, Jaime II aprueba y confirma las *Ordinaciones* que en el Consejo de Ciento había dictado para armar una escuadra que se preparaba contra los moros que obstaculizaban la navegación en las costas, obteniendo del rey libertad plena para su desenvolvimiento. La escuadra, que se juntó con otra organizada por la ciudad de Valencia y bajo el mando de Ramón Guitart y Bartolomé Matoses, derrota a la de Bahaman, rey de Tremecen. Se suceden las expediciones, y llega un momento en que la armada de Roger de Llúria extiende el dominio catalán al Oriente. Jaime II, además de las empresas de ultramar, ayuda a sus parientes castellanos, y en esos episodios se distinguen Bernado de Sarriá, Berenguer de Vilaregut, vizconde de Castellnou, Berenguer de Montoliu, y el famoso cronista y gran capitán Ramón Muntaner. En otras expediciones, encontramos los capitanes Dalmau, Serra, y Jaime Despalau.

Las gestas, siguen en manos de los sucesores. En el año 1330, Alfonso IV de Aragón, III de Cataluña, emprende la guerra contra los genoveses, y Barcelona le presta 42 galeras y 30 barcos menores, y después de conceder honores e independencia de la armada real, aprueba y confirma el nombramiento hecho por el Consejo de Ciento a favor de Guillermo de Cervelló como general de aquella expedición, reconociendo la autoridad de este almirante para otorgar patentes de capitán y otros oficiales subalternos en nombre de la ciudad, y cuya confirmación era esencial. En esta expedición encontramos otros nombres catalanes que ostentan cargos elevados. Los vice-almirantes Galcerán Marquet, y Bernardo Despujades, que toman parte activa y heroica en la lucha por la expulsión de los moros. Pedro de Montcada, Almirante de Cataluña, se distingue, en 1344, en la defensa de Tarifa. Cinco años más tarde, ocho galeras catalanas, bajo el mando de Ramón de Vilanova y vizconde de Cabrera, estuvieron en el sitio de Gibraltar,

Llegados al reinado de Pedro III, las luchas, más que las conquistas, se suceden, pero será la época de la acción a Sicilia, Africa, Nápoles, Grecia, Cerdeña y Córcega, acción que irradiará de las potentes Atarazanas que Pedro III tiene en Barcelona. Así, 1281, es preparada la invasión del reino de Sicilia, que el rey Roberto de Nápoles intentará, en vano, recobrar en 1314, como tampoco lo logrará su

hijo Carlos, duque de Calabria, en 1325. Al año siguiente, otro desembarco de napolitanos en Palermo, se estrellará igualmente. Son otros valiosos testimonios del gran valor de la marina catalana en aquella época, el cual aglutina toda Cataluña, como lo demuestra el hecho de que en 1342, fué preparada una escuadra de 30 galeras, tripulada y mantenida durante un año por las ciudades de Barcelona, Lérida, Girona, Vich y Cervera, y las villas de Montblanch, Tàrraga, Vilafranca, Camprodon, Besalú y Torroella de Montgrí. Son los representantes de los pueblos quienes las ofrecen al rey, y después de ser armadas en las Atarazanas, son dirigidas contra el rey de Mallorca. En esta época, se entabla una lucha rival entre Pedro III y Pedro el Cruel, que bloqueará, en 1359, el puerto de Barcelona, y su ataque dará lugar a que las milicias de la ciudad la repelen.

Después, con Juan I y Martín el Humano, se registra la salida de Port-Fangós, en 1359, para tomar posesión del reino de Sicilia. La armada, era mandada por el almirante vizconde de Cabrera y por el vicealmirante Befenguer de Cruilles. En esta expedición, y la que siguió a Cerdeña, figuraron los capitanes Gilabert de Centellas, Pedro de Maza y Roger de Montcada. Con Fernando I, fundador de la dinastía castellana, se continua el alto aprecio y afecto a la marina catalana y a la ciudad de Barcelona que la fomenta, concediéndole, por un plazo de veinte años, el privilegio de que todas las escuadras que arme, los comandantes y capitanes gocen de la jurisdicción civil y criminal sobre todas las clases de la tripulación, estando solo sometidos al almirante o vicealmirante cuando se incorporaban a sus divisiones. Este privilegio, fué después refrendado por Alfonso V, en 1424, extendiéndolo a 30 años.

Este período, marca de manera bien clara y contundente, la 'potencialidad' de Cataluña en este aspecto mariner, cuya tradición es, también, innegable. Pero en otros aspectos ha demostrado ostentar también una potente personalidad: la cartografía. En el siglo XIV, destaca, como ninguna, la escuela cartográfica mallorquina, y la típicamente catalana hasta el 1600.

Los mapas de nuestros Atlas actuales son obras que sorprenden por su belleza y perfección. Las cartas topográficas de los estados civilizados constituyen el trabajo más detallado y exacto que hayan podido crearse para representar la superficie de nuestros globos en escala mayor o menor. En la larga serie de los mapas náuticos publicados por los almirantes de los principales estados marítimos, figuran la inmensa extensión de costas y el número inacabable, de islas que orillan los mares, con sorprendente profusión de detalles, indicando las profundidades, los escollos y el más mínimo accidente que interese al navegante.

La cartografía

Ramón Llull tuvo una notable influencia en la formación de la escuela cartográfica mallorquina. Hombre de múltiples actividades, no podía ser extraño a la ciencia cartográfica. Un explorador sueco, Nordenskjöld, lo definió así: «A la vez filósofo, teólogo, sociólogo, jurista, médico, naturalista, apologista de la religión, apóstol de Cristo, místico, literato, poeta, novelista... El conjunto de todas sus obras, que no son pocas, constituye una verdadera enciclopedia».

Los más célebres cartógrafos catalanes, nacidos en la escuela que podemos llamar luliana, fueron los judíos Abraham y Jafuda Cresques. Padre e hijo, eran los más notables cartógrafos de su época, como eran también astrólogos y brujólogos, y los cuales estuvieron en relaciones con los monarcas. Su actividad, fué múltiple. Por ser, sus tiempos, coincidentes con el máximo apogeo de la marina catalana,

el monarca de Aragón encargó al padre Cresques un Atlas que comprendiese toda la tierra según en aquellos tiempos era concebida. El cartógrafo se puso a trabajar y su obra, bellísima, fué titulada por su autor de esta manera: «Mapa mundi, vol dir aytant com ymage del mon i dels diversos etats del mon e de les regions qui són sus la terra e de diverses maneres de gens qui en ela habitan». Esta fué, sin duda, la obra maestra de los cartógrafos reales.

La fama de la cartografía catalana se había extendido por toda Europa. El Infante D. Juan dió las siguientes instrucciones con respecto a la obra: «Mossen Joan: (Joan de Janer, camarlengo del Infante.— Pedro Palau, era el archivero real) nos amb nostra letra, notificam a nostre car cosí lo rey de França que li enviam per lamat del consell nostre mossen Guillelm de Courcy, portador de la present, I nostre mapamundi. E com P. Palau tenga lo dit mapamundi, volem e us manam que el dit Pere liurets una letra que us trametem entreclusa de dins aquesta, e que tantost liurets o façats liurar lo damunt dit mapamundi al dessus dit mossen Guillelm, sens que de regonexença ne d'apocha menció feta on sia. E aço fet, hayats Cresques lo juheu, qui lo dit mapamundi ha fet, lo qual, si aqui es, aixi com pensam que deu esser, posa en la juheria, e, vos present, enform lo dit mossen Guillelm de totes les coses que menester sia, a fi que ho puxa retrer al rey (de França). E en cas que el dit juheu aquí no fos, hajats dos bons mariners qui del dit mapamundi enformen al damunt dit mossen Guillelm, al mils que poran».

Más tarde, Jafuda Cresques, muerto ya su padre, se convirtió al cristianismo y pasó al servicio del Infante Enrique el Navegante. El rey Juan no dejó hasta los últimos tiempos de su vida, de hacer encargos a su cartógrafo favorito, como lo había hecho a su padre. Jafuda, ahora Jaime Ribas, continuó produciendo. En el año 1409, pocos meses antes de su muerte, el rey Martín continuó protegiéndole.

Inmediatamente después de la muerte de Cresques, y hasta finales del siglo XIV y principios del XV, fluye una serie de cartógrafos catalanes: Guillermo Soler, uno de los más notables. Maciá de Viladestes, Gabriel de Vallseca, Pedro Rossell, y después la dinastía de los Olives hasta 1673 y en los siglos XVI y XVII Juan Martines y Domingo Villarroel, que enlaza con otra notable dinastía cartográfica: la de los Prunes.

Piratas

Del cuadro de la historia de la Cataluña marinera, no se puede excluir a los piratas con sus bárbaras andanzas, como tampoco pueden excluirse los cautivos y los apóstoles.

Los actos de bandidaje de los piratas catalanes ocasionaron muchas y muy amargas quejas, y a menudo fueron causa de serios disgustos por los mercaderes del país y de grandes conflictos diplomáticos.

Sus bases principales, además de la Cataluña estricta, fueron en las islas de Mallorca, Cerdeña y Sicilia. Los tunecinos, muy particularmente, sufrieron las acometidas de los piratas, dando origen a una abundante y curiosa correspondencia diplomática.

En 1303, Jaime II ha de desmentir los demanes de que se acusa a los piratas catalanes, pretendiendo justificar que los tales piratas salían de Valencia y no de otras bases. Pedro Ribalta y Jaime Castelló, los más característicos del momento, desobedeciendo las órdenes del agente catalán Pedro Bussot, apresaron un leño a los andaluces, musulmanes de España. El rey de Túnez opone a Bussot una larga

lista de las más recientes fechorías de los catalanes. En ella, resaltan los nombres de El Xaual, Guerau de Canyelles, Fernando Assalit y Jaime de Tortosa. Bien es verdad que no andaban solos, sinó que los piratas de Mallorca no eran nada extraños en sus hazañas.

De como los catalanes que pirateaban produjeron graves daños a los intereses de Cataluña, lo demuestra el hecho de la ruptura que provocaron los actos de bandidaje cometidos en 1408 en Alejandría, los cuales determinaron la ruina del comercio catalán con Egipto y Siria. Estos actos de los catalanes alternaban con los cometidos por los piratas musulmanes. De ellos tenemos un testimonio en el «*Dietari del Consell Barceloní*» y en otros documentos de la época en los cuales se repiten las lamentaciones por los daños sufridos.

Los cautivos

Los navegantes y mercaderes catalanes, emprendían sus viajes con muchas probabilidades de no regresar a su patria. Para viajar, pues, era necesaria una gran energía y estar poseído de un decidido espíritu aventurero. El número de catalanes cautivos en tierras musulmanas, fué considerable hasta que, en 1315, quedó confirmada la paz entre Tunez y Cataluña. También había cautivos en nuestra tierra, y esto fué objeto de continuos forcejeos, canjes y sistemas bárbaros aplicándose una especie de ley del Talió: Tantos por tantos.

De como era triste la condición de los cautivos catalanes, lo demuestra una carta firmada por R. Verdaguer, en la cual parecen condensarse los lamentos de todos sus compatriotas. Entre otros, exclama desesperado cuando pide a Jaime II que haga lo posible para libertarlo: «E així, senyor, clamamvos merce... per amor de Deu... e por l'ánima de la ...regina Costança, mare vostra, que si ella fos viva ella em gitaría, així com em gità de la presó de Nápois...». Y termina la triste misiva: «Feta en la presó de Rabat». ¡Gran tragedia, la de aquellos cautivos medioevales!

Apóstoles y peregrinos

Las extraordinarias gestas de Ramón Llull, hacen de él una de las más interesantes y curiosas figuras de la expansión catalana por tierras y mares lejanos. Recorriendo Europa, Asia y Africa, fué digno de su siglo agitado y violento. En el otoño de 1263, inició su primer viaje, suponiéndose que desembarcó en Barcelona para despedirse del rey. Se fué después a Compostela, atravesó Castilla, y de regreso visitó Montserrat. En 1276, con la aprobación del Papa Juan XXI, instituyó, en Miramar, la primera escuela de lenguas orientales. Su actividad es prodigiosa. Un año más tarde, abandona Mallorca para iniciar su apostolado misional. Recorre la mayor parte del mundo conocido en aquella época. Estuvo en Jerusalén, y con gran exactitud geográfica describe los caminos de acceso a Tierra Santa. En tiempos del Papa Nicolás III visita Roma con el fin de implorar permiso para dedicarse a su misión de convertir musulmanes. Es imposible condensar la gran actividad viajera y apostólica de Llull. En 1283, inicia su «*Procuració d'infidels*». Visita París, profesando en la Universidad de la Corte de Felipe el Atrevido. En Montpellier, ejerce una cátedra fundada en 1289, pero sin que pueda encontrar un ambiente favorable en los esfuerzos para organizar las misiones soñadas. En 1290, es a Génova. A Tunez, en 1292. En 1293, en Asís. En 1300, cuenta ya 70 años, se encuentra en Mallorca, para irse a Xipre y de allí a Armenia. En 1307, en Bugía, es perseguido y maltratado

por su obra apologética. Incansable, intenta por todos los medios llevar a cabo su obra misionera. Se prodigan los libros, y nos deja, en «Blanquerna», una exacta descripción del Sudán...

Eran muchísimos los cristianos de Occidente que se trasladaban, en peregrinación, a Tierra Santa. Juan I, escribe al sáida de Egipto recomendándolos. De una carta son estas palabras, que podemos decir resumen el interés de Cataluña por aquellas tierras: «...vos pregam amb gran afecció que per reverència d'aquell sobiran senyor lo qual es retribuïdor de totes bones obres e confiansa tots los fets dels homens, vull haver per recomanats los nostres pelegrins e tots altres que iran visitar lo Sant Sepulcre e altres llocs de la Terra Santa...». Es decir, que Juan ostentaba el papel de protector de los cristianos en Tierra Santa. Además, es una prueba de los intereses catalanes en aquellos lugares y de la frecuencia con que eran visitados.

Así fué aquella Cataluña. Su poderío marítimo, su pujanza económica, sus esforzados hombres, sus sabios reyes, la elevaron tan alto como su pabellón se elevó ante los enemigos y las tierras conquistadas.

P. VINYOLES Y VIVET.

