

Des de la baixa edat mitjana, els boscos del Maresme proveïren les drassanes de Barcelona de fusta per a la construcció naval. En aquestes pàgines, Roser Salicrú i Lluch recopila les dades conegudes sobre l'explotació dels recursos forestals mataronins, i les completa amb l'anàlisi d'uns comptes de 1502-1503 que exemplifiquen amb detall tant el treball als boscos de Mataró com el transport de la fusta obtinguda fins a Barcelona.

«PERQUÈ LA PEGA SE FA A MATARÓ E PER LA COSTA DEL MARESMA (...)» I «DE TAULES DE PI (...) EN LO MARESMA (...) NE HA PER PROVEHIR TOT LO MÓN». L'EXPLOTACIÓ DELS RECURSOS FORESTALS MATARONINS A LA BAIXA EDAT MITJANA

El març del 1513, enmig d'un agre estira-i-arronsa entre els mercaders catalans que tenien interessos en la pesca i comerç de corall de Sardenya (que eren fonamentalment barcelonins i que comptaven amb el ple suport de la Diputació del General de Catalunya) i els habitants de l'Alguer (que eren partidaris que fossin els genovesos els qui explotessin aquests recursos naturals perquè consideraven que ells en sortien més beneficiats), els mercaders catalans feien una aferrissada defensa de les possibilitats que Catalunya tenia per proveir Sardenya, més i millor que no pas Gènova, de tota una sèrie de productes que, tot i que no tinguessin un ús concret per a corallar, eren clarament necessaris per fer-ho, perquè eren imprescindibles per a la indústria naval.¹

I destacaven, específicament, que Sardenya

«se pot molt millor provehir de Catalunya que no de Gènova, perquè la pega se fa a Mataró e per la costa del Maresma, y en Yviça, de hon la trahen los genovesos; de taules de pi per cloenda de Barcelona en lo Maresma, prop Barcelona, ne ha per provehir tot lo món; e de assí ne va a Nàpols, per què-n tenim en molta summa».²

Per bé que no hagi estat mai objecte d'una atenció particularitzada ni d'un estudi sistemàtic

capaç de dimensionar-ne l'abast ni la importància, és prou sabut que, almenys des de la baixa edat mitjana, els boscos del Maresme, en general i, per tant, també els del terme del castell de Mataró sobre els quals focalitzarem, aquí, el nostre interès, nodriren, de forma sostinguda, el proveïment de fusta de la ciutat de Barcelona i, molt especialment, les seves drassanes.

Tot i que aquest fenomen prengui més cos i rellevància (o, almenys, es faci més visible) des de l'inici de l'època moderna³ i que, a la segona meitat del segle XVI, fins i tot es prenguin mesures contra la desforestació,⁴ els primers indicis, indirectes, de l'explotació dels recursos forestals de l'entorn mataroní poden remuntar-se fins a les primeres dècades del segle XIV.

Ho testimonia, per exemple, el fet que, l'agost del 1326, els consellers de Barcelona es fessin ressò de les queixes que Ramon de Vallalta, mestre d'aixa barceloní, els havia adreçat perquè en Coca, batlle de Llavaneres pel senyor del terme del castell, Guillem de Sant Vicenç,⁵ li havia pres, per força, 5 sous «per foresteria», és a dir, per boscar o per tallar llenya al bosc, tot i que, segons sembla, els barcelonins estaven exempts del pagament d'aquest dret a tot el terme del castell de Mataró.⁶ La franquícia per si mateixa és tan significativa com

el fet que, en època tan reculada, ja puguin documentar-se mestres d'aixa barcelonins treballant als boscos mataronins.

És, però, durant la segona meitat del segle xv i els primers anys del xvi que les evidències d'aquesta emergència mataronina en l'abastiment de fusta de Barcelona i les dels lligams de l'explotació dels boscos del Maresme amb les drassanes barcelonines es multipliquen, així com, també, les notícies del despertar de Mataró com a descarregador o port mariner-mercantil amb una mínima activitat pròpia.⁷

Tanmateix, l'explotació dels recursos forestals dels encontorns mataronins no només es feia pensant en Barcelona, sinó que també interessava des de les terres veïnes del Vallès, a les falces mateixes del Montseny. I sembla que, si més no al llarg del darrer quart del segle xiv, ja estava ben consolidada.

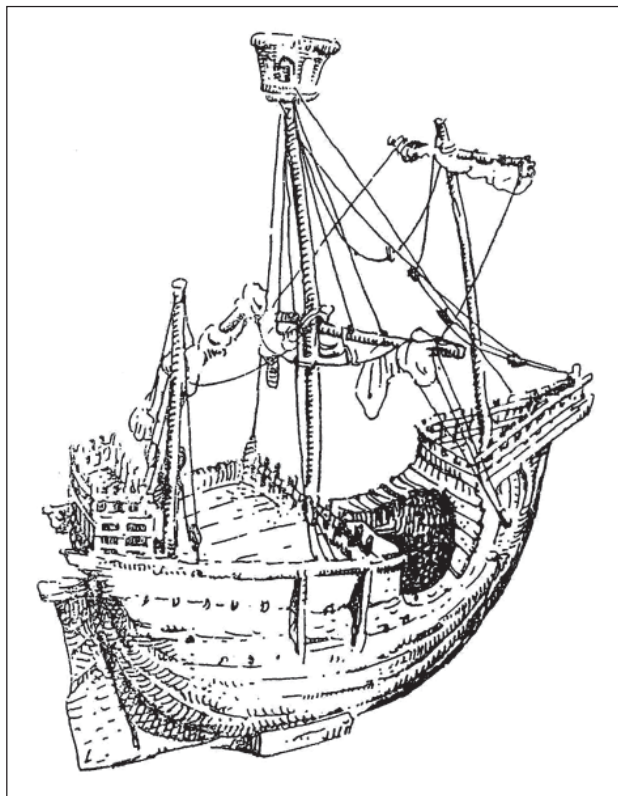
Ho posa de manifest el testimoni que, l'estiu del 1422, donen diversos habitants del terme de Mataró durant uns interrogatoris per escatir si era cert que, des de feia diverses dècades, hi havia gent de Sant Celoni que, a canvi d'un cens anual al senyor del castell, tenia reconegut el dret de «fer rabaçes de bruchs e d'arboç en los boschs del dit terme de Materó a ops de son offici de anaparia», és a dir, el dret d'arrencar les arrels i rabasses dels brucs i arboços de la zona per fabricar anaps, és a dir, vasos per beure fets de fusta.⁸

Tal com ja havia remarcat Joaquim Llovet remetent a l'aproximació que Claude Carrère va realitzar a l'estudi del dret de l'ancoratge,⁹ Mataró hi apareix, cap a mitjan segle xv, com el principal port d'abastiment de llenya de Barcelona. Entre juny de 1439 i maig de 1440 provenen de Mataró 3.350 de les 13.850 bótes¹⁰ de fusta registrades, i entre gener i desembre de 1442, 2.585 de les 12.575 computades, considerablement bastant per davant de Pineda, que ocupa el segon lloc tant el 1439-1440 com el 1442, però amb només 2.185 i 2.270 bótes, respectivament.¹¹ De la mateixa manera, també trobem algun patró mataroní que es desplaça fins a Tossa per carregar llenya per transportar-la cap a Barcelona.¹²

Aquesta imatge del dret de l'ancoratge es pot anar contrastant i complementant, des de mitjan segle xv, amb un seguit de notícies documentals

que exemplifiquen clarament el paper que els mataronins, o alguns mataronins d'especial rellevància, segons suggereixen els seus noms de família, tenien en la tala i transport de fusta de pi per a la construcció naval barcelonina.

Si, el 1436, Mataró ja fou un dels indrets proveïdors de fusta per a la construcció de les galeres que les corts de Montsó decidiren armar contra els genovesos,¹³ el 1451 Gaspar Tria es comprometia amb Jaume Pertegàs a dur a Barcelona tota la fusta que calgués per a la construcció d'una nau de 800 a 900 bótes,¹⁴ i el 1452 el mateix Gaspar Tria i Gaspar Català, de Mataró, i Bernat Gavarrà i Antoni Bruguera, de Dosrius, també acordaven amb Ramon Desplà, ciutadà de Barcelona, que el proveïrien de tota la fusta que li fos necessària per a la nau que feia construir en aquella ciutat.¹⁵ El 1455 hi ha notícia de la construcció d'una caravel·la, valorada en 1.536 lliures i patronejada pel valencià Miquel Conill.¹⁶ I, el 1460¹⁷ o, potser, el 1462,¹⁸ el mataroní Lluís Pou¹⁹ es comprometia a fornir al cavaller barceloní Miquel de Gualbes fusta de pi per a la construcció naval que, en aquest cas, és relacionada amb tota mena de detalls quantitius, de mesura i tipològics. En aquesta ocasió, Pou es compromet a lliurar a Gualbes la fusta al litoral mataroní (és a dir, el transport fins a Barcelona queda a càrrec de Miquel de Gualbes), i a seguir, en tot moment, de cara a la tala, el criteri d'un mestre d'aixa major anomenat Amador Pasqual.²⁰



La Coca, dibuixada per l'arquitecte Miquel Brullet i Monmany.
Pensament Marià, Mataró, 25 d'abril de 1930.

Imatge idealitzada d'unes drassanes segons un llibre d'hores d'Alfons el Magnànim (segle xv).



Un parell de dècades després, el desembre del 1484, un contracte d'assegurances ens descobreix, també, que Pere Vallmajor, de Dosrius, havia de carregar, a Mataró, a bord de la caravel·la d'un tal Pareller, per a un viatge de Mataró a Ciutadella de Menorca, entre altres productes, vint-i-cinc dotzenes de taules de pi i d'àlber valorades en la considerable quantitat de 150 lliures.²¹

I, en dates ben properes, el *Llibre de verbals* del batlle del castell de Mataró també deixa palès el tràfic constant de llenya entre la serralada litoral i la costa mataronina quan, l'abril de 1485, Miquel Milans i Arsís Faner, de Sant Vicenç de Llavanes, requereixen al sotsbatlle del lloc, Antoni Feliu, àlies Morera, «que·ls donàs o fahés donar camins, so és, al dit Miquel Milans de la sua casa o bosch per anar ab bèstias carregades de lenya o d'altres coses fins a la ribera de la mar, e axí mateix donàs camí o camins al dit Arssís Faner per exir del dit bosch del dit Milans per aportar, ab bèstias carregades, lenyes a la ribera de la mar».²²

Tanmateix, l'exemple més clar i detallat de l'explotació dels boscos mataronins per a l'obtenció de fusta de pi destinada a la construcció naval, el trobem a cavall de 1502 i 1503, en un llibre de comptes dels jornals que el regent de la tresoreria reial, Bartomeu Ferrer, pagà als qui treballaren en la construcció de nou galeres reials a la drassana de Barcelona.

Com molts altres llibres de comptabilitat relacionada amb la construcció, reparació i armament d'embarcacions reials, el registre es conserva en el fons «Marina de guerra» de l'Arxiu de la Corona d'Aragó,²³ i Pierre Bonnassie ja hi havia fet esment de passada per avaluar els salaris dels treballadors de les drassanes barcelonines indicant l'aparició de «lleyataires» que tallaven fusta a Mataró i a Arenys de Mar.²⁴

En aquesta mena de registres de comptabilitat naval, sovint es fa palesa la necessitat de desplaçament de mestres d'aixa i de serradors als boscos per triar i talar, respectivament, els arbres més apropiats per a les necessitats constructives²⁵ (tal com més amunt hem vist que havia de fer, el 1460/

1462, a Mataró, el mestre major Amador Pasqual per compte del barceloní Miquel de Gualbes i orientant el mataroní Lluís Pou). Però aquest compte de 1502-1503 concret té un especial interès per a Mataró, ja que en aquest cas és a Mataró, fonamentalment, i a Arenys, de manera una mica més secundària, que es recorre per obtenir la fusta de pi que es necessita a Barcelona per a la construcció de les galeres reials.

La feina als boscos de Mataró s'estén des de la setmana que va del 22 al 28 d'agost de 1502²⁶ fins a la que va del 5 a l'11 de desembre del mateix any, tot i que fins al 7 de març de 1503 encara hi ha pagaments a homes que s'han desplaçat a Mataró per a construir-hi els rais amb els quals la fusta es transporta a Barcelona.

Habitualment, de cara a una comptabilitat més organitzada i eficient, al llibre de comptes trobem epígrafs que distingeixen zelosament les funcions i el lloc on treballen tots aquells a qui es paguen els seus salaris. Als boscos de Mataró, hi trobem mestres d'aixa, serradors i «boscarols», «boscaters» o «boscarons». Però, en alguna ocasió, les rúbriques unifiquen, per exemple, els «boscarols qui han tallats los pins a Mataró e a Arenys la setmana passada» o els «boscarols i serradors que fan feina a Mataró», de manera que, aleshores, és molt difícil diferenciar-los. D'altra banda, també podem trobar simples mencions de «boscarols» que no especifiquin el lloc on treballen.

En aquests poc més de sis mesos de 1502 i 1503, a Mataró treballaren, directament als boscos, a més dels mestres d'aixa i dels serradors, tot un reguitzell de bosquerols que, segurament, eren homes del lloc que es llogaven com a jornalers per talar els pins i transportar-los fins a la riba de la mar. A més a més, també hi apareixen els mariners i peons que, després, ajudaven a fer els rais amb els quals es traslladava la fusta fins a Barcelona.

La seqüència de l'aparició de tots aquests professionals i de la intensitat de la feina que feren

transmet una idea bastant clara de l'organització laboral que envoltava la tala.

Els «mestres d'aixa de Mataró» (és a dir, que «treballaven a Mataró» i que, en principi, s'hi desplaçaren des de fora, com a personal qualificat) foren un total de vuit. Treballaren, només, durant tres setmanes (del 5 a l'11 de setembre, del 12 al 18 de setembre, del 19 al 25 de setembre), no tots ho feren cada setmana (vuit la primera, set la segona i sis la tercera) i no tots ho feren, tampoc, a temps complet, és a dir, no sempre treballaren tots sis dies laborables.

Als «mestres d'aixa de Mataró» se'ls pagaren, globalment, un total de 101 jornals (32 la primera setmana, 41 la segona, 28 la tercera) a raó de 3 sous 9 diners de jornal diari.²⁷

Per tant, cal pensar que aquestes tres setmanes foren suficients perquè seleccionessin els arbres que necessitaven i per a donar les instruccions necessàries a serradors i bosquerols.

Els «serradors qui fan feyna a Mataró al bosch», en canvi, apareixen durant sis setmanes, cinc de les quals són consecutives: del 12 al 18 de setembre, del 19 al 25 de setembre, del 26 de setembre al 2 d'octubre (barrejats amb bosquerols), del 3 al 9 d'octubre, del 10 al 16 d'octubre i, més endavant, del 14 al 20 de novembre i del 5 a l'11 de desembre. El seu salari és de 3 sous diaris i treballen, tots, amb un «companyó», és a dir, en parella, amb un ajudant que, sens dubte, és qualificat perquè cobra el mateix sou que els serradors pròpiament dits.

Si contrastem la primera setmana de treball dels serradors amb la feina feta pels mestres d'aixa, queda palès que es tracta d'una feina més intensiva i més necessitada de mans. Perquè del 12 al 18 de setembre, per exemple, trobem dotze serradors treballant als boscos mataronins que sumen un total de 64 jornals; deu dels serradors (o cinc de les

parelles) treballen els sis dies de la setmana, i els altres dos únicament ho fan dos dies, però un d'ells treballa els quatre restants amb els bosquerols.²⁸ La setmana successiva, del 19 al 24 de setembre, els «serradors que serren a Mataró», que no són tots els mateixos, són deu, i sumen un total de 58 jornals.²⁹ Del 26 de setembre al 2 d'octubre apareixen barrejats amb els bosquerols, que cobren el mateix salari, tot i que podem reconèixer alguns dels noms que ja ens han aparegut prèviament.³⁰ Del 3 al 9 d'octubre tornen a treballar, encara que ja només sumin 40 jornals, quatre parelles de serradors, només tres d'elles a temps complet.³¹ Posteriorment, del 10 al 16 d'octubre, del 14 al 20 de novembre i del 5 a l'11 de desembre, ja es percep una davallada d'intensitat.³²

A diferència dels mestres d'aixa i dels serradors, els bosquerols, boscarons o boscaters que tallen pins a Mataró sí que semblen ser, tant per lògica com, també, pels seus noms, de marcat caràcter local –hi trobem alguns dels noms de família més habituals i coneguts en el terme del castell de Mataró–, homes de la zona.

Més enllà d'un solitari Bernat Mas, de Mataró, que el 28 d'agost cobra, a 3 sous diaris, catorze dies que ha fet feina al bosc,³³ aquella mateixa setmana que abasta del 22 al 28 d'agost ja trobem un reguitzell de bosquerols que han tallat pins tant a Mataró com a Arenys i que, a diferència de la major uniformitat que trobàvem amb els mestres d'aixa i serradors, que gairebé sempre treballaven tota la setmana sencera, tenen un ritme de treball molt irregular o desigual, que pot oscil·lar entre els sis dies i el només mig dia de feina i, per tant, de jornal cobrat per setmana.³⁴

A Mataró, hi ha bosquerols que treballen, de manera sostinguda encara que no sistemàtic –perquè algunes setmanes els «boscarols de Mataró» no apareixen, com a tals, a la comptabilitat–, entre la fi d'agost i la setmana del 5 a l'11 de desembre. I n'hi ha alguns que, realment, es consagren a la tasca forestal, com Pere Jover, Bernat Mas, Sebastià Palau o Pere Soler, que treballen als boscos catorze setmanes senceres; com Bernat Arnau, que ho fa tretze; o com Pere Queralt, que ho fa dotze. Aquests homes semblen constituir, per tant, veritables brigades especialitzades, que ocasionalment es poden reforçar



Càrrega i descàrrega de mercaderies en petites embarcacions de cabotatge al port de Mallorca, segons un detall del retaule de Sant Jordi de Pere Niçard (Museu Diocesà de Mallorca).

amb altra gent (com Jaume Seguí, durant quatre setmanes, i Bertran de Sant Pol, durant tres), o amb el recurs a familiars, com Segimon Soler, durant tres setmanes, o Joan Soler, durant dues.³⁵

A mesura que la feina dels bosquerols va avançant, comença a aparèixer la necessitat de transportar la fusta cap a Barcelona. I, tot i que seria plausible pensar que part del transport fos terrestre, la comptabilitat de 1502-1503 demostra que, almenys des de Mataró, i des d'Arenys, el transport es feia per via marítima, per mitjà de rais.

Encara que els homes del lloc hi ajudessin transitòriament, els rais no eren pas construïts per la població local, sinó que s'enviaven especialistes des de Barcelona que, després, també els conduïen fins a la capital.

Els primers «mariners e pehons» que anaren a «fer hun raig de fusta a Mataró» partiren de Barcelona el 29 de setembre i hi tornaren el 6 d'octubre. Estigueren, per tant, vuit dies. Cobraren, segons la seva categoria, entre 4 sous 6 diners diaris i 3 sous 6 diners. I, almenys en aquest cas, necessitaren reforços i hagueren de ser assistits des de terra: entre Teià i Barcelona se'ls afegí un home, Pere Rosselló, «per ajudar a tirar»; un cert Joan Jorba ajudà a sirgar, durant dos dies, amb un parell de bèsties; i, després, també s'hagué de llogar una altra mula a Miquel Simon, que tirà sola, durant un dia i mig, un cop ja s'havien acomiadat les altres dues bèsties.³⁶

Des d'aleshores i fins a final d'any, els rais entre Mataró i Barcelona es van succeir.

Entre el 10 i el 16 d'octubre, diversos bosquerols i peons, aparentment locals, col·laboren en la construcció d'un altre rai per part d'especialistes que surten de Barcelona el 14 d'octubre i hi tornen el 25 (i que, per tant, estigueren, en total, onze dies). Aquest cop les condicions de transport degueren ser més favorables que en l'ocasió anterior, ja que només calgué recórrer al lloguer d'una mula durant un dia i mig.³⁷

El 29 d'octubre hi ha notícia d'un altre rai en el qual treballaren, durant quatre dies, nou mariners, més un altre mariner que treballà cinc dies perquè es desplaçà fins a Arenys. En aquest cas, es llogà un llagut a un cert Joan Vinyals,³⁸ que segurament ajudà a arrossegar el rai.³⁹

Un altre rai procedent de Mataró arribà a Barcelona el 22 de novembre, amb set persones que havien marxat de la capital el dia 15. En aquest

cas, en Tarascó traginer ajudà a carregar el rai amb el seu rossí durant un dia, i el pescador Salvador Cardona també hi ajudà amb la seva barca. Sabem, excepcionalment, que en aquest rai es transportaren setanta peces de fusta.⁴⁰

Una setmana després ja es començà a construir un nou rai, que arribà a Barcelona el 7 de desembre però que tingué problemes perquè «era molt soberch e gran» i, arran d'això, s'encallà. Calgué, per tant, llogar diverses mules perquè anessin a «socórrer a cirgar», i sabem també que aquest rai transportà «claus e coffres».⁴¹

A Mataró, la construcció de rais es mantingué, frenètica, tot al llarg del mes de desembre, amb arribades a Barcelona el 19 de desembre⁴² i el 24 de desembre.⁴³ Després, s'espaià fins al 27 de gener⁴⁴ (tot i que, en l'endemig, es carrega un pontó⁴⁵ que ja venia d'Arenys amb seixanta-set «peces de pi» i que –en arribar a Barcelona?– embarrancà⁴⁶) i, successivament, fins al 7 de març, quan apareix la darrera notícia de fabricació de rais a Mataró.⁴⁷

Amb tot, durant el mes de febrer de 1503 un mataroní, anomenat Gabriel Sala, també transportà fins a Barcelona, amb la seva sagetia –un tipus d'embarcació a rem–, quaranta-dues palanques (és a dir, un tipus de taulons) i altra fusta.⁴⁸

Aquesta patent explotació dels boscos de pins del Maresme, en general, i de Mataró, en concret, fa que les paraules que els mercaders catalans adreçaren als algueresos el 1513 i que hem reproduït a l'inici del text cobrin tot el seu sentit.

La pega, residu de la destil·lació del quitrà i de gran importància per al calafatejat o impermeabilització dels bucs de les naus, s'obtenia de la fusta de pi. I, per tant, es produïa a les mateixes zones on se'n concentraven les plantacions,⁴⁹ com el Maresme. I, si hem de fer cas al que deien els mercaders barcelonins a la primeria del segle XVI, sobretot a Mataró.

De taules de pi «per cloenda», és a dir, per la folradura dels bucs de les embarcacions,⁵⁰ ja hem vist que el Maresme estava en condicions de proporcionar-ne. I, segons els mercaders barcelonins, en tal mesura que hom considerava que «ne ha per provehir tot lo món».

Evidentment, el Maresme no era pas l'única zona de Catalunya capaç de proveir de fusta la construcció naval i, per extensió, les importacions. Sense anar més lluny, el mateix llibre de comptes

de 1502-1503 ja dóna testimoni, per exemple, de l'arribada a les drassanes de Barcelona de trenta-sis peces de fusta de Martorell, que baixaren Llobregat avall, i de tres rais procedents del Llobregat,⁵¹ així com de tres arbres i cinc antenes (és a dir, pals d'embarcació de diverses menes) procedents de Tortosa.⁵²

Però, per descomptat, si a la fi de la centúria que ens ocupa el jesuïta Pere Gil podia escriure, amb més o menys fonament, que, a Catalunya, «las [naus] mes grossas de ordinari se fan en Mataró», ho feia prenent en consideració tant la profunditat del litoral mataroní com «per ser

acommodada la platja de Mataró para aportar per mar ab facilitat del Maresme y dela costa tota la fusta, y tot lo ferro. y altres coses necessarias a la fabrica de ditas Naus».⁵³

El 1502-1503, a la primeria del segle XVI, l'explotació de la facilitat d'accés de Mataró a la fusta per a la construcció naval ja havia quedat palesa.

Però encara caldria que transcorregués tota la setzena centúria perquè, a Mataró, s'hi arribés també a consolidar una avantatjosa construcció naval.

Roser Salicrú i Lluh

Institució Milà i Fontanals - CSIC (Barcelona)

NOTES

1.- ROSER SALICRÚ I LLUCH, «Una lluita per un mercat: catalans, algueresos i genovesos i el corall de Sardenya a la primeria del segle XVI», *La Corona catalano-aragonesa i el seu entorn mediterrani a la Baixa Edat Mitjana*, Institució Milà i Fontanals - CSIC (Barcelona 2005), 309-362.

2.- *Ibidem*, nota 102 (Arxiu de la Corona d'Aragó [=ACA], Generalitat, N-731, ff. 104^v-105^v; 1513, març, 30? Barcelona?).

3.- Vegeu-ho a JOAQUIM LLOVET, *Mataró. Dels orígens de la vila a la ciutat contemporània*, Caixa Laietana (Mataró 2000), 116; JOSEP M. COLOMER, *Mataró al mil cinc-cents*, Caixa d'Estalvis Laietana (Mataró 1969), 55-56.

4.- LLOVET, *Mataró*, 116-117.

5.- El tarannà conflictiu del cavaller Guillem de Sant Vicenç, senyor dels castells de Burriac o Sant Vicenç i de Mata o Mataró durant el primer quart del segle XIV, és palès, i aquesta notícia no fa sinó abonar-lo (vegeu-ho a ROSER SALICRÚ I LLUCH, «Les primeres visites pastorals a les parròquies del castell de Mataró: Mataró i Llaveneres (1305-1310)», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, núm. 11-12 (Barcelona 1990-1991), 343; vegeu també LLOVET, *Mataró*, 53-54, així com, per a una contextualització més àmplia del personatge i de la seva possible família, CORAL CUADRADA, *El Maresme medieval: Hàbitat, Economia i Societat, segles X-XIV*, Caixa d'Estalvis Laietana (Mataró 1988), 403-413.

6.- Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (=AHCB), Llibre del Consell, 10, f. 54^r (1326, agost, 20); he obtingut la notícia a través de MARIA TERESA FERRER I MALLOL, «Boscós i deveses a la Corona catalano-aragonesa (s. XIV-XV)», *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 20 (Barcelona 1990), 514.

7.- Així ho testimonien, per exemple, un canvi marítim de Guillem Flaquer, de Mataró, per a un viatge a l'Alguer el maig de 1388 (ARCADI GARCIA I SANZ, MARIA - TERESA FERRER I MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Institut d'Estudis Catalans (Barcelona 1983), vol. I, p. 93, i vol. II, doc. 82), o la notícia de dues sortides de Barcelona cap a Mataró el 1405 (cf. M^a PILAR FRAGO I PÉREZ,

M^a DOLORES LÓPEZ I PÉREZ, «Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)», *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (Palma de Mallorca, 27 setembre - 1 octubre 1987)*, Institut d'Estudis Baleàrics (Palma de Mallorca 1990), vol. III, 181, segons referència de MARIA TERESA FERRER I MALLOL, «Navegació, ports i comerç a la mediterrània de la Baixa Edat Mitjana», *Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática (Gandía, 8 a 10 de noviembre de 2006)*, (València 2007), 131. També sabem que, al llarg dels anys trenta del segle XV, Bartomeu Pou, batlle del castell de Mataró, s'associà amb el blanquer barceloní Llorenç Montmany per al comerç de bestiar en una companyia que fins i tot posseïa la barca per als transports (CLAUDE CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Curial (Barcelona 1977-1978), vol. I, p. 428 i nota 123; no hi ha dubte que Pou tenia interessos marítims, ja que el 1441 el batlle general de Catalunya, Galceran de Requesens, propietari d'una galera, i un cavaller anomenat Francí de Mallorca, senyor i patró d'una galiota, s'associaren en cors per dos anys i prestaren jurament, a Mataró, en poder d'aquest batlle reial). Tenim notícia, també, que l'abril de 1455 un lleny de Palamós havia de fer escala a Mataró abans d'anar cap a Barcelona per salpar, després, cap a l'Alguer i Bosa, i tornar cap a Barcelona passant novament per l'Alguer (CARRÈRE, *Barcelona*, vol. II, p. 420). Al seu torn, LLOVET, *La ciutat*, p. 89 i notes 104 i 105, també fa esment de l'existència, a Mataró, el 1459, de quinze llaguts, així com, el 1457, d'alguna barca que atenyia les 40 bótes i que fins i tot tenia esquif o bot auxiliar.

8.- ACA, Reial Patrimoni (=RP), Batllia, Processos, 1422.1.D. Es tracta d'un quadernet en quart d'una cinquantena de folis que recull els interrogatoris i els procediments fets per Pere Basset, com a batlle general de Catalunya, arran d'aquest problema que es presentà, precisament, després que, el 1419, Mataró s'hagués incorporat al patrimoni reial. Tot indica que fou arran d'això que alguns habitants del terme començaren a queixar-se de la presència de gent de Sant Celoni als boscós mataronins, cosa que no havien fet mentre no eren de jurisdicció reial. La impressió és que la mateixa batllia general de Catalunya anà dilatant la resolució del conflicte en propi interès, encara que els testimonis coincidissin unànimement a declarar que feia dècades que es feia ús d'aquest dret.

9.- CLAUDE CARRÈRE, «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV^e siècle», *Estudios de Historia Moderna*, núm. III (Barcelona 1953), 65-92. L'ancoratge és un dret que va ser establert el 1439 per Alfons el Magnànim amb la finalitat de finançar la construcció d'un port artificial per a la ciutat de Barcelona. Gravava les embarcacions que entraven a Barcelona segons la seva capacitat de càrrega, i els registres de comptabilitat de l'exacció conservats, que recullen el nom del patró, el tipus d'embarcació, el seu tonatge i la seva procedència, no indiquen el tipus de mercaderia transportada, però pot saber-se, precisament, si es tracta de llenya, perquè la fusta pagava una tarifa diferenciada, preferent. Els registres, que es conserven a l'Arxiu de la Corona d'Aragó, arrenquen de l'any 1439 i abasten, amb hiats, fins al 1581. En el seu article, Claude Carrère va estudiar, només, els registres, de caràcter mensual, compresos entre els anys 1439 i 1447.

10.- La bóta és la mesura de capacitat que antigament servia per determinar la grandària de les embarcacions.

11.- CARRÈRE, «Le droit», quadre IX, 149. Entre el juny de 1439 i el maig de 1440, i entre un total de vint poblacions, els altres llocs del Maresme que hi trobem són Arenys (1.175 bótes), Canet (1.115), Llanereres (1.010), Calella (825), Sant Pol (380), Vilassar (280), Malgrat (230), Argentona (175), Caldetes (105) i Cabrera (35); i, el 1442, Arenys (1.400 bótes), Sant Pol (825), Llanereres (760), Canet (665), Calella (585), Malgrat (505), Argentona (155), Caldetes (145) i Vilassar (95). Les dades de Carrère també es poden trobar reproduïdes a MARIO ZUCCHITELLO, *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Ajuntament de Tossa - Centre d'Estudis Tossencs (Tossa 1982), 88. Carrère destaca de manera especial l'activitat que desenvolupa en el transport de llenya de Mataró a Barcelona el patró Gabriel Mas amb la seva barca de trenta bótes.

12.- Antoni Mas, el 1441, i Galceran Tonyí, el 1512. Vegeu-ho a ZUCCHITELLO, *El comerç*, 26; a la inversa, algun tossenc, com Jaume Darder major, també carrega fusta a Mataró amb destinació Barcelona, el 1440 (*ibidem*, 56).

13.- CARRÈRE, *Barcelona*, vol. I, 194.

14.- *Ibidem*, 198-199, nota 35.

15.- JOSÉ M.^a MADURELL Y MARIMÓN, «Antiguas construcciones de naves (1316-1740). Repertorio histórico documental», *Hispania* 108 (Madrid 1968), doc. 4, p. 192. Cf. igualment CARRÈRE, *Barcelona*, vol. I, p. 199, nota 35.

16.- CARRÈRE, *Barcelona*, vol. I, 254-255, citada també per LLOVET, *Mataró*, 89.

17.- Segons CARRÈRE, *Barcelona*, vol. I, 196-198.

18.- D'acord amb MADURELL, «Antiguas», *Hispania* 109 (Madrid 1968), doc. 8, 357.

19.- Probablement relacionat amb el batlle reial del castell de Mataró Bartomeu Pou que hem trobat unes dècades abans (vegeu-ho a la nota 7).

20.- *Ibidem*, p. 357, pel que fa al mestre d'aixa major. El document específica, clarament, que el lliurament del llenyam s'havia de fer dins dels termes del castell de Mataró i, en cap cas, més enllà de Caldetes, en terres del vescomtat de Cabrera («és tengut donar e portar a tota sa despesa, risch e

perill, fins ésser posat e liurat a la marina de Mataró e Llanereres, e que no puxa pesar de la de Caldes, en lo terme del Comte. E si u ferà, que sie a risch del dit Pou, fins lo lenyam, axí per mar com per terra, sie en lo terme o mars de Mataró», *ibidem*, p. 358).

21.- GARCIA, FERRER, *Assegurances*, vol. II, doc. 287, 633-634.

22.- ACA, RP, Batllia, reg. 2336, ff. 139^v-140^r (cf. ROSER SALICRÚ I LLUCH, «El "Llibre de Verbals" del batlle de Mataró (1480-1487). Una primera aproximació», *Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria*, núm. 67 (Mataró 2000), 13-14).

23.- ACA, RP, Mestre Racional (=MR), reg. 2337, 259 folis, amb dates extremes que van de l'agost del 1502 al novembre del 1503.

24.- PIERRE BONNASSIE, *La organización del trabajo en Barcelona a fines del siglo XV*, CSIC - Universidad (Barcelona 1975), 116-118.

25.- A més dels molts exemples dispersos en la documentació inèdita, poden trobar-se'n alguns exemples publicats a JOSEP MARIA CASAS HOMS, «Reparació d'una galera l'any 1390», *Miscelánea de Textos Medievales*, 2 (Barcelona 1974), 167-217.

26.- Els jornals es pagaven, segons el nombre de dia treballats, el diumenge o el dissabte de cada setmana, i es treballava de dilluns a dissabte, és a dir, el màxim setmanal eren sis jornals. El diumenge era festiu.

27.- Els mestres d'aixa de Mataró són: Joan Guerau Pere (Graupera?) 3 + 6 + 5 (total 14) dies de treball; Joan Lledó 5 + 6 + 5 (total 16) dies de treball; Mateu Marquès 5 + 6 + 3 (total 14) dies de treball; Antoni Arnau 5 + 5 + 0 (total 10) dies de treball; Nicolau Mas 5 + 6 + 5 (total 16) dies de treball; Antoni Mas 2 + 6 + 5 (total 13) dies de treball; Pere Artús 5 + 0 + 0 (total 5) dies de treball; Lluís Rupit 2 + 6 + 5 (total 13) dies de treball (ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 34^v, 40^r i 47^v).

28.- Es tracta d'en Blai serrador i de Bernat, el seu germà; de Pere de Coto i d'Arnau, «son companyó»; d'Antoni de Sanaüja i d'Antoni Boget (Boixet?), «son companyó»; de Miquel Duran i de Pere Borgi, «companyó seu»; de Joan Fabre i de Pere Joan, «companyó» (tots ells treballen 6 dies); i de Pere Fabre, que treballa dos dies amb ells i quatre amb els bosquerols, i de Miquel, «companyó» seu, que només treballa els dos dies que Pere Fabre treballa com a serrador (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 45^{r-v}).

29.- Es tracta de Blai francès (segurament el mateix «Blai serrador» de la setmana anterior) i Joan el seu companyó (per tant, aquest cop, no pas el seu germà Bernat), que són els únics que només treballen cinc dies; de Pere de Coto i Antoni des Eroles; Antoni Borbolla i Joan Borbolla; Miquel Conilleres i Pere, el seu companyó; i Pere serrador i Arnau, el seu companyó (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 53^v).

30.- Pere Coto (6 dies), Pere serrador (6 dies), en Blai amb un companyó anomenat Pere (6 dies), en Borbolla (3 dies) amb un companyó (2 dies)... (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 60^r).

31.- En Pere Coto i el seu companyó Antoni, en Blai amb el seu companyó Pere, i en Borbolla amb el seu germà Joan 6 dies, en Miquel Conilleres i el seu companyó Ferrer 2 dies (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 68^r).

32.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 75^v, 115^r i 149^{r-v}.

33.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 27^r.

34.- El fet que els bosquerols que treballen a Mataró i a Arenys apareguin barrejats fa que no els puguem diferenciar, tot i que l'estudi detallat dels llistats de bosquerols que, en setmanes posteriors, bosquen a Mataró ajuda a identificar-los: Sebastià Palau, 4 dies; Pere Jover, 5 dies; Pere Queralt, 5 dies; Bernat Mas, 5 dies; Bernat Flequer, 4,5 dies; Miquel Gener, 1,5 dies; Joan Major, 2,5 dies; Pere Soler, 2,5 dies; Joan Soler, 1,5 dies; Lluís Vilardell, 2,5 dies; Jaume Font, 2,5 dies; Francí Vilardell, mig dia; Antoni Amat, 1 dia; Joan Ametller, 1,5 dies; Jaume Ametller, 1,5 dies; Esteve Lledó, 1,5 dies; Antoni Mallol, 4,5 dies; Valentí Hugué, mig dia; Antoni Vilardell, 2,5 dies; Baltasar Amat, 6 dies; Pere Benages, 6 dies; Bernat Benages, 6 dies; Carles Teixoner, 5 dies; Sebastià Gualba, 3 dies; Antoni Sagrera, 3 dies. Tots ells cobren, com he indicat anteriorment, a raó de 3 sous diaris (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 37^{r-v}).

35.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 45^{r-v}, 60^r, 69^r, 75^v, 86^r, 96^v, 104^r, 113^r, 121^v-122^r, 129^v, 139^v, 149^v.

36.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 67^{r-v}. Rosselló cobrà 3 sous, Jorba 8 i Simon 3.

37.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 93^v. Un cop el rai hagué arribat a Barcelona, el 28 d'octubre, es contractaren diversos peons perquè ajudessin a descarregar-lo, a raó d'1 sou cadascú.

38.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 95^r.

39.- Tot i que no sempre afluï amb claredat, la col·laboració d'embarcacions en el desplaçament dels rais és evident. Com veurem tot seguit en el text, la segona quinzena de novembre es pagà a Salvador Cardona, pescador, el lloguer de tres setmanes de la seva barca, que ajudà a portar un rai que sortí d'Arenys el 2 de novembre i el tercer rai de Mataró, que arribà a Barcelona el 22 de novembre (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 131^{r-v}). De vegades, però, l'ajut d'embarcacions en l'arrossegament dels rais es pot confondre amb l'ús d'embarcacions per transportar fusta a Barcelona, com és el cas de la nau d'en Benages, que fou carregada a Arenys el 13 de novembre per alguns serradors i que, després, un cop a Barcelona, és referida clarament com «la nau que portava fusta» (ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 114^r, 114^v i 130^v-131^r). Posteriorment, pel desembre, el «navili d'en Benages» torna a ser carregat i transporta fusta a Barcelona almenys tres vegades, i un cop allí fan falta fins a tres barques per descarregar-lo (ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 149^v, 150^{r-v}, 156^v). Més endavant, en el text, també podeu trobar altres referències a embarcacions que transportaven fusta.

40.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 130^v-131^v.

41.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 147^v-150^v.

42.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 157^{r-v}.

43.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 163^v-164^r.

44.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 193^{r-v}.

45.- Segons el *Diccionari català-valencià-balear* Alcover-Moll, un pontó és tant un «pont flotant format per dues barques unides per posts» com una «nau de fons pla usada per al servei dels ports, per al passatge de rius o per a construir ponts»; MADURELL, «Antiguas», p. 180, dedica un apartat als pontons, on fa referència a la reparació, el 1450, d'un pontó usat per a la neteja del port de Barcelona.

46.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 180^v-187^v («donà a través davant la sorra nova» amb les seixanta-set peces de pi que havia portat d'Arenys).

47.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 213^v-214^r.

48.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 204^r.

49.- Vegeu ANTONI RIERA I MELIS, «La construcció naval a Catalunya a les Vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)», *Revista d'Història Medieval* 3 (València 1992), 63-64; evidències sobre el comerç de pega al llarg del segle xv a ROSER SALICRÚ I LLUCH, *El tràfic de mercaderies a Barcelona segons els comptes de la lleuda de Mediona (febrer de 1434)*, Institut Milà i Fontanals - CSIC (Barcelona 1995), 175-176.

50.- El pare Gil, a la seva geografia de Catalunya, considera que «Del pins, y del melis dells se fan las posts foranas que tocan en la aygua y se enclavan en las costellas: que en las naus y galeras com las parets foranas en las casas y com lo cuyro en los homens y animals» (JOSEP IGLÉSIES, *Pere Gil, S. I. (1551-1662) i la seva Geografia de Catalunya. Seguit de la transcripció del Libre primer de la historia Cathalana en lo qual se tracta de Historia o descripció natural, ço es de cosas naturals de Cathaluña*, Societat Catalana de Geografia - Institut d'Estudis Catalans (Barcelona 2002), 229).

51.- ACA, RP, MR, reg. 2337, ff. 139^r i 226^v.

52.- ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 250^v. Determinats elements de les embarcacions fins i tot podien importar-se d'ultramar o de l'estranger. En el cas que ens ocupa, els rems de les embarcacions arribaren de Sicília (ACA, RP, MR, reg. 2337, f. 236^v); i, el 1431, per exemple, per a un armament reial, es compraren a Gènova àncores, part dels rems i part del cordam destinats (ROSER SALICRÚ I LLUCH, «"Lo viatge lo qual fa, Déus volent, en lo regne de Sicília". A l'entorn de dos viatges a Sicília (i un a Gènova) durant els preparatius de la flota reial de 1432», *Memoria, storia e identità. Scritti per Laura Sciascia*, Associazione Mediterranea (Palerm 2011), vol. 2, p. 752 i apèndix documental).

53.- «Y las [naus] mes grossas de ordinari se fan en Mataro, per ser la platja en continent junt ala ribera dela Mar fondissima, y molt accommodada per à Verarla y llançarla en Mar: y tambe per ser accommodada la platja de Matarò para aportar per mar ab facilitat del Maresme y dela costa tota la fusta, y tot lo ferro, y altres cosas necessarias a la fabrica de ditas Naus» (IGLÉSIES, *Pere Gil*, 230-231, testimoni citat, prèviament però segons l'edició original del text, de 1949, tant per COLOMER, *Mataró*, 56, com per LLOVET, *Mataró*, 116).