

EL TRÀFIC MARÍTIM

Encara que alguns objectes ornamentals de la Fonollera vinguts de zones costaneres del Mediterrani Occidental podrien provar l'existència, ja en el Bronze Final, dels contactes comercials per via marítima, que no es degueren interrompre posteriorment (ceràmica etrusca tipus "Bucherio Nero" a la Fonollera i àmfores masaliotes del segle V a.C. de les Illes Medes), les proves més clares de l'arribada dels productes foranis per via marítima les tenim a l'època romana.

Després de l'arribada d'Escipió (218 a.C.) tot annexionant els territoris d'Hispania i després de la submissió que obtingué Cató (195 a.C.), l'arribada de productes itàlics augmenta, principalment les àmfores de vi, ceràmica fina de taula i, en general, tota una sèrie de productes manufacturats, com ho proven els molins del peci d'Illa Pedrosa.

La massiva arribada de productes, impossible sense la utilització dels vaixells, necessitava d'una infraestructura de ports, no solament per atensar, sinó també per emmagatzemar, amb organització administrativa, espai per realitzar reparacions, etc. La

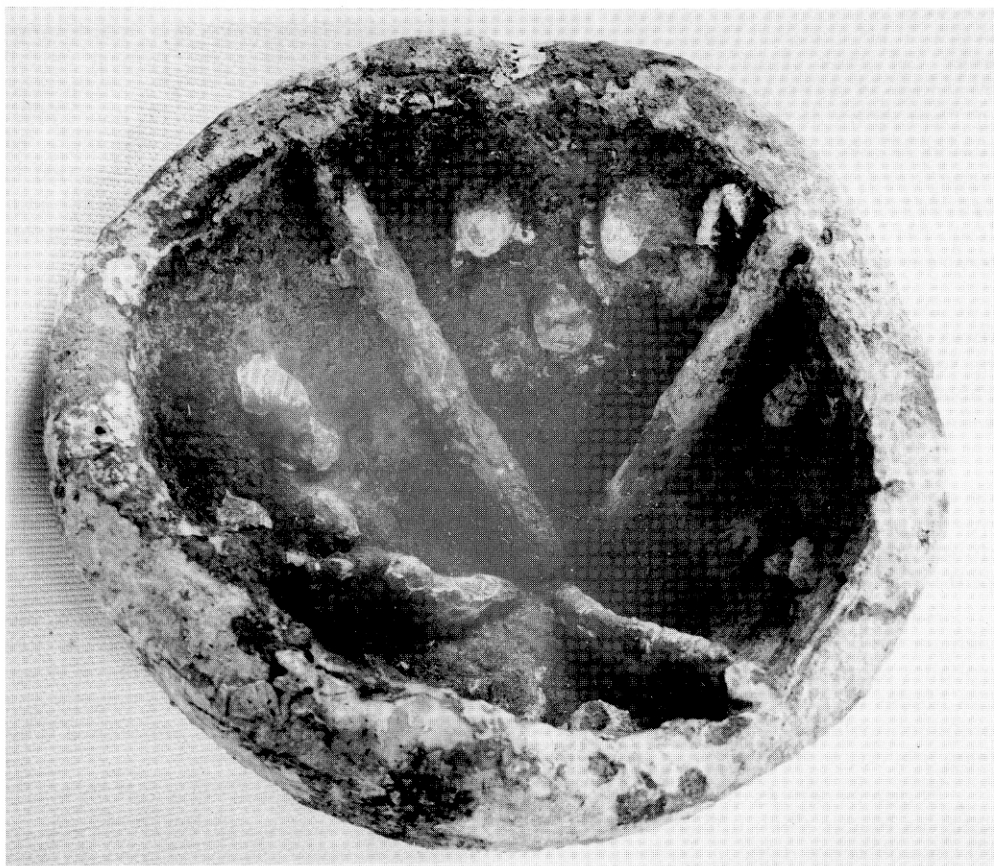


Foto d'una sonda romana.

veïna Emporion tenia ja un port entre la Palaiaapolis i la Neapolis, que va ésser profundament reestructurat per enfrontar-se amb les noves necessitats, però l'intens tràfic i les minses condicions del vell port emporità (petit tamany, orientat cap als vents de Llevant) feren obligada la busca de solucions, una de les quals, encara que provisional, podia haver estat la utilització de la desembocadura del Ter. Com a solució definitiva es comença amb l'adequació d'un segon port que funciona a partir del segle II a.C. a la zona de Riells-la Clota i, al mateix temps, es protegeix el primitiu port amb un dic, del qual encara se'n conserva la major part i que data de finals del segle II a.C.

Amb aquesta infraestructura i una antiga xarxa comercial de distribució, Emporion extén la seva influència a les zones que l'envolten, entre les quals hem de tenir en compte –si més no per raons geogràfiques– el Baix Empordà. Aquest objectiu s'aconsegueix en part, gràcies al comerç naval que presenta dues varietats ben diferents: un tràfic a llarga distància, principalment per importar productes itàlics, i, en segon lloc, un comerç de redistribució a les zones properes mitjançant la navegació de cabotatge amb petits vaixells per tenir millor accés a les platges.

Les proves d'aquestes dues maneres de navegació les tenim en dos jaciments arqueològics submarins a l'àrea del Montgrí: Illa Pedrosa i Punta Salines. Al primer d'ells s'hi troba un carregament de molins de mà, format cada un per dues peces circulars de pedra de les que hem trobat més de 200, a més de vasos de ceràmica fina, majoritàriament del tipus campania A, produïdes a la zona de Nàpols-Ischia. Aquest vaixell s'enfonsa en els anys 150-140 a.C. en un fons de roca que no ha permès la conservació de l'estructura de fusta i seria una mostra de les importacions de productes itàlics efectuades bé seguint una ruta de mar obert amb escales a Còrsega o Cerdanya, o bé seguint la costa. Al principi, hom pensa que el vaixell d'Illa Pedrosa havia realitzat la ruta de cabotatge a partir de l'estudi de setze monedes trobades entre les restes del naufragi, però l'estat actual dels estudis dels materials del jaciment no ens permeten mantenir categòricament aquesta apreciació.

Del peci de Punta Salines en tenim una informació parcial, però la presència d'àmfores del tipus greco-itàlic i d'àmfores de boca plana (altrament dites de costa catalana), ha fet pensar a Foerster i Pascual, que estudiaren el jaciment, que són les restes d'un vaixell d'Emporion que feia comerç de cabotatge redistribuint les mercaderies arribades a Empúries.

Les Illes Medes jugaren un paper important en l'activitat comercial de navegació de cabotatge, paper que encara ara s'ha de concretar tenint en compte les variacions que ha patit l'entorn, doncs a l'època antiga, la línia de costa baixa que ara és a l'Estartit, era més enrera, de manera que fins al segle XIV, Torroella va tenir un important port i als seus voltants s'hi cultivava l'arròs, tal com ho proven documents del segle XV.

Aquestes terres baixes, on ara es troba l'Estartit, limitades al Nord pel Montgrí, devien ser un lloc on només hi anaven els vaixells per protegir-se dels vents del Nord. Les troballes arqueològiques fetes entre el port actual i la Punta del Molinet, així ho proven. Les Medes oferien també protecció dels vents, amb l'avantatge de què els vaixells que pretenien arribar a terra, no patien els mateixos inconvenients que se'ls presentava si ho feien a la costa, entre d'altres, els mateixos derivats de l'acció humana.

El que és cert, és que des del segle V a.C., tal com ho testimonia una àmfora masaliota, les Medes s'han utilitzat fins ara com a l'ancoratge; així ho demostren els més de 20 ceps d'àncora d'època greco-romana i les nombroses ceràmiques d'èpoques diverses que s'han trobat a les seves aigües, degut principalment a la tasca continuada d'en Frederic Foerster.

Les Medes foren també un perill per a la navegació i encara que, de moment, no s'ha trobat cap vaixell antic enfonsat prop d'elles, sí que hi han indicis de naufragis, que suposem han estat freqüents durant tota la història, ja que, fins i tot, el síndic de Torroella en 1534 va sol·licitar que s'hi construís un far.

El vaixell, davant d'altres sistemes de transport, sobretot per llargues distàncies o zones que orogràficament dificultaven el transport per terra, tenien dos avantatges essencials: una major capacitat de transport, per tant, un menor cost i menor durada del viatge, gràcies a què, contràriament al que es pensava fins ara, les naus greco-romanes tenien unes bones qualitats nàutiques.

En una anàlisi ràpida d'un vaixell antic, podem observar dues diferències estructurals respecte als vaixells de fusta actuals: la més evident és que les naus antigues tenien dues pales a popa, una a babord i l'altra a estribord i els sistemes de subjecció i al mateix temps feien de timó (sistema que hom utilitza fins al segle XII per canviar-lo pel timó de xarneres). La segona diferència és el sistema de construcció del casc, puix mentre que a partir del segle VI a.C. s'utilitza progressivament la construcció sobre l'esquelet (sistema que encara avui es fa servir, i que consisteix en col·locar prèviament les quadernes i fixar a sobre els taulons del bastiment) el sistema més utilitzat a l'època greco-romana era el del casc previ. Sintetitzant direm que amb aquest mètode les quadernes es col·locaven segons avançava la construcció del bastiment adaptant-se conseqüentment a la forma d'aquest. Aquest sistema vol una sòlida unió entre els diferents taulons del bastiment, que s'aconsegueix mitjançant un car sistema de mortalles i claus que dona una gran resistència al casc.

Aquestes característiques essencials són comunes a la major part dels vaixells d'època clàssica i es completaven amb la pròpia personalitat del vaixell segons la seva classe, lloc i època de fabricació.

