

# EL CAPITÀ PAU LLOVERAS I RIERA

(Vilassar de Mar, 30/6/1853 – Badalona, 12/7/1915)

## L'exportació i la importació dels últims velers mercants de la carrera d'Amèrica

---

JOSEP ESTRUCH I TRAITÉ

**D**urant el segle XVIII es van combinar a Catalunya diversos factors que van fer millorar la situació econòmica<sup>1</sup>. En el primer terç del segle hi va haver un marcat augment de la demanda exterior de vi i d'aiguardent que va fer estendre el nombre de conreus dedicats a la vinya, en detriment del blat. Al mateix temps, també es va produir una creixença de la població, la qual cosa va fer augmentar la demanda de blat i d'aliments bàsics. Això va produir una revalorització de les rendes de la terra i l'acumulació d'uns capitals que, a partir de la meitat de segle, van anar orientant-se de mica en mica cap al comerç amb Amèrica.

Ara bé, el monopoli que tenia el port de Cadis sobre el comerç amb Amèrica obligava tots els vaixells que sortien de Catalunya a fer-hi escala i registre. Per això el 1733, el

comerciant barceloní Miquel Alegre ja va establir a Cadis un agent comercial per poder negociar directament amb Amèrica l'exportació i la importació. Setze anys després, el 1749, el mateix Miquel Alegre, juntament amb altres negociants, participa en la construcció de la fragata *La Perla de Catalunya*, que va fer un primer viatge de Barcelona a Cadis i Veracruz i després va continuar travessant l'Atlàntic durant trenta anys. Aquest fet és considerat pels historiadors, no pas el primer viatge comercial de Catalunya cap a les Índies, però sí la fita que marca l'obertura del comerç català amb Amèrica.

Els viatges de *La Perla de Catalunya* van portar a la fundació, l'any 1755, de la Compañía del Comercio de Barcelona, dedicada plenament al comerç amb Ultramar. Com a conseqüència de l'augment dels viatges es van promulgar diversos

decrets per liberalitzar el comerç amb determinats ports del Carib, fins que el 12 d'octubre de 1778 el rei Carles III va liberalitzar definitivament el comerç amb Amèrica i l'escala i el registre a Cadis van deixar de ser obligatoris. Això va facilitar que des del final del segle XVIII i sobretot durant tot el XIX es produís una gran expansió del comerç català exterior. Va ser una època gloriosa en què Catalunya enviava velers a tot Amèrica i a Filipines per mitjà del que correntment anomenem la marina catalana del 1800.

Però, tanmateix, sobre tota aquesta expansió pesava de naixement una greu amenaça, perquè ja el 1787, als Estats Units, es va fer el primer intent reeixit de vaixell de vapor. Cinquanta anys després, el 1836, el vapor arribava a Catalunya amb la construcció a Barcelona del *Delfin*, el primer vaixell de vapor dels Països Catalans. A partir d'aquí la cursa ja va ser imparable, el 1837 es crea la primera línia de vapor entre Barcelona i Ciutat de Mallorca. El 1855 es funda la Maquinista Terrestre i Marítima; el 1856, la Companyia Transatlàntica; el 1881, la Companyia Catalana de Vapors Transatlàntics; el 1882, la Companyia de Transports Marítims; el 1880, la Companyia Valenciana de Navegació. El vapor creixia sense parar i durant la segona meitat del segle XIX va anar desplaçant els vaixells de vela. Ja entrat el segle XX, els velers mercants encara van sobreviure uns quants anys més fins que la Primera Guerra Mundial els va arraconar del tot.

Precisament en aquest final del segle XIX i principi del XX és on trobem el capità Pau Lloveras i Riera, el qual va començar a navegar cap a l'any 1872 i va fer l'últim viatge el 1915. Els nombrosos documents que n'hem conservat ens donen molta informació sobre aquest gairebé mig segle de travessies trans-atlàntiques que podríem dir que representa

l'època final de la marina catalana del 1800 i dels velers mercants en la carrera d'Amèrica: vaixells, càrregues, ports de destinació, durada dels viatges, competència dels vapors, relació amb la família, temporals, huracans, ciclons, vies d'aigua, la mort i la vida en alta mar... En definitiva, la vida i la mort dels velers mercants.

### **Cronologia d'en Pau Lloveras i Riera**

**1853, 30 de juny.** En Pau Lloveras i Riera neix a Vilassar de Mar. És el segon dels sis fills de Josep Lloveras i Serra i Gertrudis Riera i Torres, els quals tenien un negoci de diligències que feien la línia de Barcelona a Mataró.

**1869.** Aproximadament cap a aquest any devia començar els estudis de nàutica a l'Escola de Marina d'Arenys de Mar.

**1872.** Aprova a l'Escola de Marina d'Arenys de Mar els exàmens per seguir els estudis de pilot. Segurament, doncs, aquest any ja devia embarcar com a agregat.

**1873, 1 de juliol.** Comença el segon curs de pilot.

**1874, 2 de febrer.** Per no perdre els estudis de pilot, s'eximeix de complir el servei militar pagant una redempció de 2.500 pessetes.

**1874.** Segueix el tercer curs de pilot.

**1875-1879.** Probablement entre aquests anys devia obtenir el títol de pilot.

**1880, 23 de setembre.** Es casa a Vilassar de Mar amb Dolors Verdager i Gras (1853-1940) i s'estableixen al segon pis



Foto de casament d'en Pau Lloveras i la Dolors Verdaguer, 23 de setembre de 1880 (Fons Pau Lloveras).

del número 50 del carrer de Sant Telm de la Barceloneta, prop del port de Barcelona.

**1881, 27 de juliol.** Mor a Vilassar de Mar, a causa d'una tuberculosi, el pare d'en Pau Lloveras, Josep Lloveras i Serra a l'edat de 54 anys.

**1881-1891.** Entre aquests anys, a causa de la competència del ferrocarril de Barcelona a Mataró, el negoci de diligències fa fallida i les propietats de la família són embargades.

**1887, 14 de febrer.** Neix a la Barceloneta la primera filla d'en Pau Lloveras, Encarnació.

**1891, 13 de març.** Neix a Vilassar de Mar la segona filla d'en Pau Lloveras, Maria.

**1891, 17 de novembre.** Mor a Vilassar de Mar la mare d'en Pau Lloveras, Gertrudis Riera i Torres, a l'edat de 64 anys.

**1891, 15 de desembre.** En Pau Lloveras embarca com a pilot a la bricbarca *Tafalla* per fer la ruta Barcelona - l'Havana - New Orleans - Barcelona. És el seu últim viatge com a pilot, però el primer de què tenim notícia.

**1892, 13 d'abril.** El ministre de la Marina, José M. de Berangere y Ruiz de Apodaca, estén el nomenament de capità a favor d'en Pau Lloveras, que en aquelles dates és enmig de l'Atlàntic de retorn de New Orleans amb la bricbarca *Tafalla*.

**1901-1904.** Aproximadament per aquests anys, tota la família s'estableix a Santos (Brasil) amb l'esperança d'escurçar els allunyaments a què els obliguen els viatges d'en Pau.

**1904.** En Pau Lloveras i la seva família tornen a ser a Barcelona, en un pis del carrer del Parlament.

**1911, 24 de febrer.** Nova mudança de la família, que es trasllada a viure al número 137 del carrer d'en Prim de Badalona.

**1915, 12 de juliol.** En Pau Lloveras i Riera, capità de la marina mercant, llavors capità de la bricbarca *Lorenzo*, mor al seu domicili de Badalona a l'edat de 62 anys a causa d'una malaltia hepàtica.

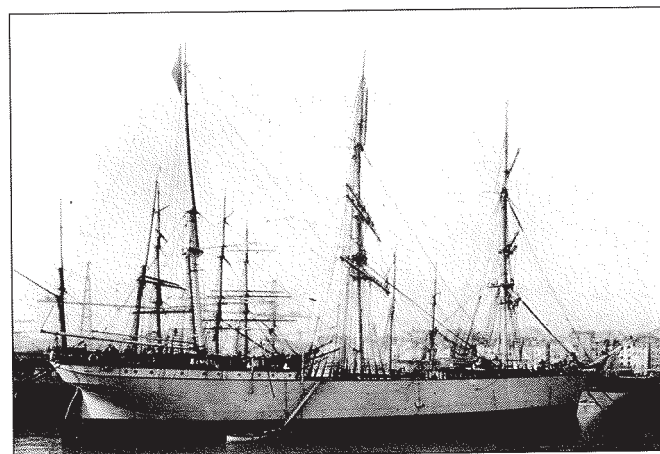
### Els viatges

Tot i que en Pau Lloveras devia començar a navegar regularment el 1872, quan va aprovar els exàmens per embarcar-se com a agregat de pilot, el primer viatge seu de què tenim notícia és el que va fer amb la bricbarca *Tafalla* de Barcelona a l'Havana, Nova Orleans i Barcelona entre el 15 de desembre de 1891 i el 22 de juny de 1892. A partir d'aquí, gràcies als diaris de bord, a les marcatons de les cartes nàutiques i a les inscripcions que hi ha al nomenament de capità, es poden documentar la majoria dels viatges de la seva època de capità, des del 1891 –en què fa el seu últim viatge com a pilot– fins al final de la seva vida, el 1915. Durant tota la seva vida de navegant va fer sempre la carrera d'Amèrica i en els seus viatges va anar, com a mínim, a bord de sis vaixells diferents: la bricbarca *Tafalla* (1891-1892), el bergantí goleta *Sebastiano* (1892-1896?), la bricbarca *Habana* (1898-1901), el vapor *Maria* (1901-1903), el vapor *Josefina* (1903-1904) i la bricbarca *Lorenzo* (1913-1915).

A més a més, va capitanejar la draga de succió *Rotterdam*, amb la qual, segurament entre 1905 i 1906, va dragar el

port de Barcelona segons les obres projectades el 1902. Amb la mateixa draga també va fer la volta a la península Ibèrica per anar a dragar el port d'Avilés, a Astúries, possiblement el 1907.

En total, doncs, incloent-hi la draga, tenim informació de 14 viatges que en Pau Lloveras va fer durant vint-i-quatre anys. De tot aquest temps només hi ha dos lapsus dels quals no tenim informació: dels anys 1896 i 1897, en els quals segurament devia fer un viatge a Santos i Brunswick, i del 1906 al febrer de 1913. Dins dels 8 anys que dura aquest segon període devia fer potser uns sis viatges, i també el dragatge del port d'Avilés amb la draga *Rotterdam* (Vegeu quadre 1).



La bricbarca *Lorenzo* al port de Barcelona el 1914 (Fons Pau Lloveras). Construïda el 1877 a Sestri Ponente, prop de Gènova. Eslora: 37,5 metres. Mànega: 7,9 metres. Puntal: 4,02 metres. Registre brut: 301,2 tones. El 1915 va deixar de navegar i fou convertida en pontó pel Dipòsit Flotant de Carburants del port de Barcelona.

## El llibre de bord de la bricbarca *Habana*

Un dels documents conservats d'en Pau Lloveras és el llibre de bord de dos dels viatges que va fer amb la bricbarca *Habana* entre el 28 de març de 1899 i el 17 de febrer de 1901. Són gairebé dos anys durant els quals va fer un doble viatge que el va portar de Barcelona a Santa Cruz de Tenerife, l'Havana, Brunswick, València, Cadis, Montevideo, Brunswick, València i Barcelona. Aquest llibre de bord és escrit en un d'aquells típics llibres de comptabilitat de mida foli tan corrents que encara ara es poden trobar a moltes papereries. Consta de cobertes de cartró i conté cent fulls sense numerar que duen impresa la coneguda pauta de línies per apuntar-hi entrades i sortides. Les anotacions de la bricbarca *Habana* ocupen les sis primeres pàgines i estan escrites a discreció sense seguir per res la pauta del fulls.

En aquest llibre en Pau Lloveras hi va anotar les dates en què tocaven port i totes les càrregues que van embarcar i desembarcar durant els dos anys que va durar el viatge, indicant sempre pesos, embalums i, algunes vegades, els destinataris, els preus i la disposició de la càrrega dalt del vaixell. Això ens permet de seguir tots els moviments del viatge amb un cert detall i interpretar quin tipus d'exportació i d'importació es feia. Vegem-ho.

### La bricbarca *Habana*<sup>2</sup>

El 29 de maig de 1868 Joan Jover i Serra va obtenir el títol de propietat de la fragata que li havia construït a Blanes el mestre Josep Vieta i en la construcció de la qual va despendre un total de 60.000 pesos forts. El 2 de juny de 1868 la va inscriure a l'Escrivania de Marina amb el nom de *Joaquín Serra*. Segons un arxueig del 30 de juliol de 1877 tenia les següents característiques: 42,55 m d'eslora, 9,65 m de mànega, 6,12 m de puntal, 660,03 tones de desplaçament de rosca i 684,92

tones de desplaçament de llast. Del que es dedueix de les anotacions del llibre de bord de Pau Lloveras i Riera, amb màxima càrrega podia arribar a més de 1.600 tones.

El 12 de desembre de 1881, per defunció de Joan Jover, la propietat va passar als seus fills Joaquim i Miquel Jover i Costa. El 9 de juny de 1883, aquests la van vendre per meitats a la societat Balcells i Subiran i a Francesc Solà i Casanovas pel preu de 40.000 pessetes. El 23 de juny de 1883 els nous propietaris li havien fet canviar l'aparell de fragata pel de bricbarca i el 4 de juliol següent van canviar-li el nom de *Joaquín Serra* pel d'*Habana*. El 20 de juliol de 1887, Francesc Solà va vendre la seva meitat a Balcells i Subiran per 12.500 pessetes. El 31 de juliol de 1894, per liquidació de la societat, va passar a la propietat de Balcells i nebots per la quantitat de 20.000 pessetes. El 10 d'agost de 1901 es van acabar diverses reparacions que van costar 36.080 pessetes.

La tripulació completa acostumava a ser la següent: el capità, el primer oficial, dos pilots, el nostramo, el mestre d'aixa, el cuiner i 16 mariners. És a dir un total de 23 persones. La bricbarca *Habana* fou comandada, del 1891 al febrer de 1899, pel capità Jaume Sust i Alsina. Pau Lloveras i Riera hi va ser embarcat com a primer oficial del 24 d'abril de 1898 al 2 de febrer de 1899 en el viatge que va fer de Barcelona a Cadis, Montevideo, Charleston i Barcelona, i com a capità del 28 de març de 1899 al 17 de febrer de 1901 en el doble viatge –comentat més endavant– de Barcelona a Santa Cruz de Tenerife, l'Havana, Brunswick, València, Cadis, Montevideo, Brunswick, València i Barcelona. Marià Sust i Vives en va ser capità des del 1901 –no en tenim la certesa– fins a l'abril de 1907. L'*Habana* va naufragar durant la singladura del 20 al 21 d'abril de 1907 entre les costes de Florida i Geòrgia, segons va declarar el dia 23 següent el seu capità, Marià Sust i Vives, davant del cònsol d'Espanya a Brunswick.

## Un viatge de dos anys

28 de març de 1899. En Pau Lloveras i Riera salpa de Barcelona capitanejant la bricbarca *Habana*, amb destinació l'Havana i Brunswick i escala a Santa Cruz de Tenerife. A Barcelona han embarcat un carregament de vi i sal (Vegeu quadre 2).

Abril de 1899. La bricbarca *Habana* fa escala a Santa Cruz de Tenerife per completar el carregament amb una partida de cebes i de patates (Vegeu quadre 3).

6 de maig de 1899. Sortida de Santa Cruz de Tenerife amb destinació l'Havana. La bricbarca cala 17 peus a la popa i 15,3 a la proa. Des de la sortida de Barcelona fins a la sortida de Santa Cruz de Tenerife han passat 1 mes i 9 dies.

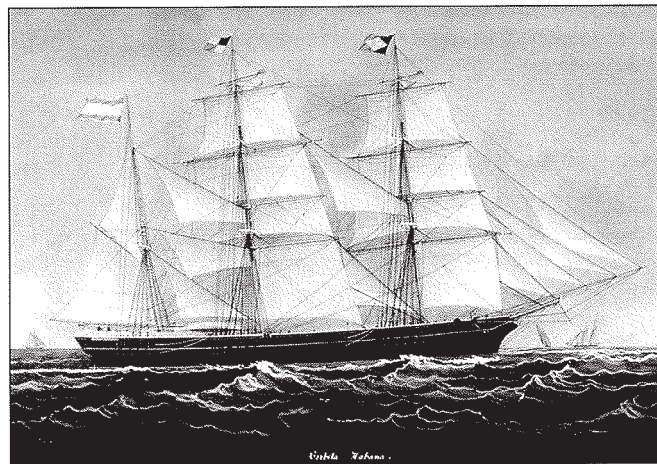
Mitjan juny de 1899. Arriben a l'Havana i desembarquen tot el carregament. En el recompte, les pipes de vi surten sense novetat. De sal, en surten 230 sacs de més. Les canastres de patates surten amb més pes del compte, i amb només 3.494 canastres desembarcades ja fan el pes que havien embarcat a Santa Cruz de Tenerife, de manera que les 49 canastres que resten (784,5 kg) fins a les 3.543 que havien embarcat es queden a bord per a consum de la tripulació. De cebes, en surten 2.627 quintars en lloc dels 2.941 que havien embarcat: hi ha hagut una pèrdua del 10 per cent, és a dir, 314 quintars (14.444 kg). Hem de pensar, doncs, que en el mes i escaig de viatge de Santa Cruz a l'Havana les patates es deuen haver grillat i les cebes s'han assecat (Vegeu quadre 4).

10 de juliol de 1899. La bricbarca *Habana* salpa de l'Havana amb destinació Brunswick amb 250 tones de llast de pedra, que paguen a 1,25 \$ la tona. La bricbarca cala de popa 13 3/4 peus i de proa 11 1/2. Des de la sortida de Santa Cruz de Tene-

rife fins a la sortida de l'Havana han passat 2 mesos i 4 dies (Vegeu quadre 5).

Mitjan juliol de 1899. Arriben a Brunswick, descarreguen el llast de pedra i embarquen un carregament de 910 tones de fusta per als senyors Grau de València (Vegeu quadre 6).

19 de setembre de 1899. Surten de Brunswick amb destinació València. La bricbarca cala de popa 21 peus i de proa 18 1/4. Des de la sortida de l'Havana fins a la sortida de Brunswick han passat 2 mesos i 9 dies.



La bricbarca *Habana* en un aiguafort de J. Pineda (Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona. Registre número 3531). Construïda el 1868 a Blanes pel mestre d'aixa Josep Vieta amb aparellatge de fragata. Primer va rebre el nom de *Joaquín Serra*. Eslora: 42,55 metres. Mànega: 9,65 metres. Puntal: 6,12 metres. Registre brut: 684,92 tones. Màxima càrrega: 1.600 tones. El 1883 li van canviar l'aparellatge pel de bricbarca i el nom pel d'*Habana*. El 21 d'abril de 1907 va naufragar prop de les costes de Brunswick.

Final de desembre de 1899. Arriben a València després de 4 mesos de travessia. El dia 24 de gener de 1900 acaben la descàrrega de la fusta. En el recompte final surten 40 barrots de més, en total n'han descarregats 8.406 en lloc dels 8.366 que havien recomptat a Brunswick.

Desembarcada la fusta, comença el carregament de llast per fer el viatge fins a Cadis. La feina dura fins al 30 de gener: triguen, doncs, 6 dies per embarcar 250 tones de llast de sorra, que els ha costat 2 pessetes la tona (Vegeu quadre 7).

2 de febrer de 1900. Surten a la mar amb destinació Cadis. La bricbarca cala de popa 13,5 peus i de proa 11 3/4.

8 de març de 1900. Arriben a Cadis després de 34 dies de travessia. Devien tenir molt mal temps, que triguessin tant a fer una travessia tan curta. A Cadis descarreguen el llast de sorra que duïen des de València i carreguen sal destinada a Peixoto Morales y Compañía, de Montevideo (Vegeu quadre 8).

20 de març de 1900. Han acabat d'embarcar la càrrega però, a causa del mal temps, no poden sortir i s'han d'esperar 10 dies a port.

1 d'abril de 1900. Surten de Cadis cap a Montevideo. El vaixell cala de popa 19 peus i de proa 17 3/4. Han estat a port 24 dies.

2 de juny de 1900. Després de 2 mesos i 2 dies de navegació, arriben a Montevideo. Durant la travessia la sal s'ha assecat i en desembarcar-la pesa un 10 per cent menys del que havien embarcat a Cadis. La venen a 0,60 pesos uruguaians els 125 kg (Vegeu quadre 9).

Després de descarregar la sal es preparen per fer el viatge a Brunswick i embarquen 300 tones de llast de sorra. Segons el

llibre de bord, paguen la sorra a 80 cèntims de pes uruguaià la tona, que equivalen a 240 duros. D'aquí podem deduir que el 1900 el pes uruguaià valia 5 pessetes.

14 d'agost de 1900. Han acabat la càrrega del llast, la bricbarca *Habana* és a punt per partir i cala de popa 14 1/2 peus i de proa 12 1/2. Fondegem a la bocana del port de Montevideo durant 9 dies esperant vents favorables.

23 d'agost de 1900. Finalment, arriba el bon vent i emprenen el viatge amb destinació Brunswick a rebre les ordres de G. A., segurament un agent comercial en aquella ciutat. Han estat a Montevideo gairebé dos mesos i tres setmanes (Vegeu quadre 10).

20 d'octubre de 1900. Arriben a Brunswick després de dos mesos de travessia. Descarreguen la sorra i embarquen un carregament de fusta per als senyors Gil i germà de València i una petita partida de fusta «del vaixell» a càrrec de l'armador, Balcells i nebot de Barcelona (Vegeu quadre 11).

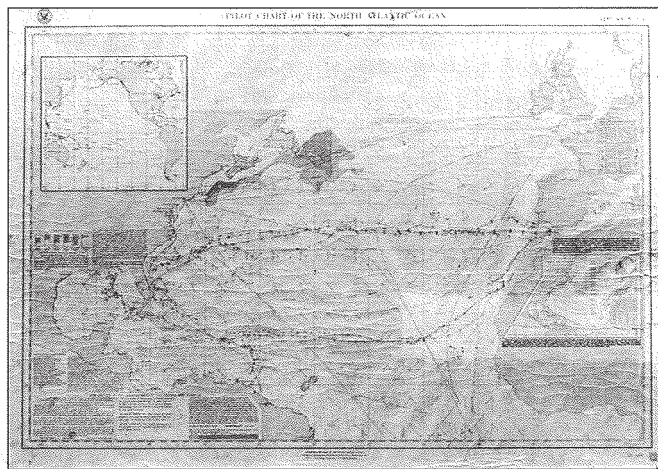
23 de novembre de 1900. Després de passar 1 mes i 3 dies al port de Brunswick, surten cap a València. El vaixell cala de popa 20 3/4 peus i de proa 18 1/4.

Quan portaven setze dies de travessia, els agafa un fort temporal de vents i mars del tercer quadrant. A les 9 de la nit del 9 de desembre, enmig de l'oceà Atlàntic (35° 3' N, 39° 8' O San Fernando), un braç de mar passa per sobre l'*Habana* i s'endú al fons de l'oceà part del carregament de fusta que duïen a la coberta i dos tripulants que estaven amb les mans a la bomba per treure aigua de les bodegues: Manuel Telesforo Cerezo, de les Canàries, i un tal Domingo, del qual no saben els cognoms perquè duia documentació anglesa.

9 de gener de 1901. Després d'una ràpida travessia de només 47 dies, arriben a València la nit del 9 al 10 de gener. Allà, mentre descarreguen la fusta per als germans Gil, el capità, Pau Lloveras i Riera, presenta dues instàncies per declarar la desaparició dels dos mariners, l'una al comandant de la Marina i capità del port de València i l'altra al director de Sanitat.

De la descàrrega resulta que durant el temporal a l'Atlàntic han perdut 78 peces del carregament i 31 de les del vaixell.

Principi de febrer de 1901. Surten cap a Barcelona amb 220 tones de llast de sorra, que han pagat a 1,25 pessetes la tona, i les 130 peces de fusta que queden del vaixell per a Balcells i nebot, els armadors (Vegeu quadre 12).



*Pilot Chart of the North Atlantic Ocean.* Editada el setembre de 1899 pel Bureau of Equipment. Departament of the Navy, Washington (Fons Pau Lloveras). En Pau Lloveras hi va marcar els viatges. 1. Sense data: Brunswick, Barcelona; 2. 1900: València, Cadis, Montevideo; 3. 1913: Barcelona, Havana, Mobile, Barcelona; 4. 1914: Barcelona, Havana, Mobile, València, Barcelona.

17 de febrer de 1901. Després de gairebé dos anys d'absència, en Pau Lloveras i la seva tripulació arriben a Barcelona amb la bricbarca *Habana* i donen per acabat un doble viatge transatlàntic que ha durat exactament 1 any, 10 mesos i 20 dies.

Tres mesos després, el 22 de maig de 1901, en Pau Lloveras tornava a embarcar per fer un altre viatge de dos anys amb el vapor *Maria*, de matrícula uruguaiana però propietat de l'armador barceloní Josep Espina i Galofré.

### L'exportació i la importació

Aquest doble viatge de la bricbarca *Habana* permet de fer algunes deduccions sobre la importació i l'exportació que es feien amb els velers de la carrera d'Amèrica al final del segle XIX i principi del XX. D'entrada veiem que en la primera travessia d'anada porten vi, cebes i patates cap a Cuba i a la segona anada porten sal cap a Montevideo. Després trobem que en les dues travessies intermèdies, de l'Havana a Brunswick i de Montevideo a Brunswick, no tenen càrrega per noliejar el vaixell i, per tant, les han de fer amb llast de sorra o de pedres. I finalment, en les dues tornades porten fusta de Brunswick cap a València i Barcelona. Aquesta situació es repeteix gairebé igual en els altres quatre viatges dels quals ens consten les càrregues (vegeu quadre 13).

Veiem, doncs, que tots els viatges d'en Pau Lloveras eren triangulars (vegeu quadre 14). Primera travessia: exportació de vi i derivats, sal, obra cuïta, cebes i patates des la costa catalana (Barcelona o València) fins al Carib o Amèrica del Sud. Segona travessia: viatge de llast d'Amèrica del Sud o el Carib a la costa sud dels Estats Units. Tercera travessia: importació de fusta, resina i cotó des dels Estats Units fins a la costa catalana (València i Barcelona). Cal remarcar que per

a l'exportació el vaixell va sempre amb mitja càrrega o, com a molt, tres quarts de càrrega i, en canvi, per a la importació, va sempre amb màxima càrrega. I que les travessies intermèdies són sempre de llast.

Segons això podem deduir que la raó principal que justificava el viatge a Amèrica era la importació de la fusta, el cotó i la resina dels Estats Units. Eren càrregues noliejades per clients com els Gil o els Grau de València, que es fan portar fusta segurament per a la indústria del moble. En canvi, els productes exportats, en general, no eren nolis de clients sinó que anaven a càrrec de l'armador, evidentment per evitar de fer una travessia de llast i, per tant, rendibilitzar el viatge. Fixem-nos que els productes importats són per a la indústria de transformació i que els exportats són de consum immediat i fins i tot, com són les cebes i les patates, productes de temporada.

Em reforça en aquesta interpretació la sal que, en dues ocasions (1891 i 1900), porten de Cadis a Montevideo. En Pau Lloveras no ens diu cap vegada que es tracti d'un «carregament», sinó que sempre diu clarament que embarquen «llastos» de sal. És a dir, carreguen pes per poder navegar. A més a més, tot i que a la sortida de Cadis, al llibre de bord ja consta el destinatari: Peixoto, Morales y Cia., una vegada arribats a Montevideo també ens informa que l'han venuda a 0,60 pesos uruguaians els 125 quilos. És a dir, que un cop a destinació han de fer preu, la qual cosa significa que transportaven la sal sense que els l'haguessin encarregada. Altrament hi hauria hagut un contracte de noli i no hauria calgut indicar el preu de venda. Això vol dir que l'armador, més que procurar assegurar el negoci amb productes fàcils de col·locar, el que feia era intentar de fer la travessia amb el mínim de pèrdues, simplement embarcant un tipus de llast per al qual sabien que trobarien comprador.

Però molt pitjor era la situació de les travessies intermèdies entre els ports de destinació de l'exportació i els d'origen de les importacions, ja que es feien sempre de llast, la qual cosa vol dir que entre aquests dos grups de ports no hi havia intercanvi. Ara bé, això planteja una qüestió: com és que, si les travessies d'anada ja tenien uns marges comercials dubtosos, plantejaven el viatge amb una travessia intermèdia de llast que no podia fer altra cosa que produir pèrdues?

De primer tenim les travessies de l'Havana als Estats Units: a New Orleans, Mobile, Brunswick i Charleston. Totes són travessies curtes i gairebé de la mateixa durada: més o menys una setmana. En aquest cas es tracta de ports molt propers i la despesa que comporta transportar llast és percentualment molt petita respecte de tot el viatge.

Però de Buenos Aires, de Montevideo, de Santos fins als mateixos ports dels Estats Units s'ha de fer una travessia meridiana de la mateixa durada que anant-hi des de Catalunya. Per què, doncs, la feien de llast? Per què, si el rendiment fort era precisament en la tornada, no agafaven i feien el viatge de llast directament de Barcelona a Brunswick a buscar la fusta i tornar?

Hi veig quatre raons que se sobreposen. La primera és una raó d'aritmètica pràctica. Fent un viatge de 7 mesos per anar als Estats Units i tornar sense altres escales tenim la meitat del viatge perduda. Evidentment, abans que fer això, s'aprofitava per portar productes de primera necessitat a l'Havana i la pèrdua s'eixugava. Ara bé, si no hi havia productes per a l'Havana, llavors s'anava a Montevideo i Buenos Aires a portar sal, sobretot, i també vi. D'aquesta manera el viatge s'allargava fins a 10 mesos o un any, però la travessia de llast només arribava a la tercera part del viatge, sempre molt millor que no pas la meitat.

La segona raó és de caràcter històric. Per què anaven tan al sud i no a ports més acostats que haurien escurçat la travessia? Penso que anaven a aquests ports perquè es mantenia la inèrcia de les rutes de la colonització espanyola. Més al nord i fins a la costa del Carib tot eren colònies portugueses, angleses, holandeses o franceses. La tercera raó és comercial, ja que les rutes entre els Estats Units i Amèrica del Sud o el Carib havien d'estar controlades per companyies americanes i els agents comercials de les catalanes hi devien tenir poca entrada. I, finalment, la quarta és tècnica, ja que, en l'època de què estem parlant, la flota de vapors era ja molt potent, sobretot als Estats Units, i els velers mercants ja no hi podien fer front.

La combinació de tots aquests factors, doncs, és el que forçava a fer sempre de llast la travessia meridiana dels viatges d'en Pau Lloveras. Però aquests mateixos factors també són els que plantegen una situació ja molt precària per als velers mercants de final del segle XIX i principi del XX i que finalment els portarà a la desaparició.

### La fi de la vela mercant

També en Pau Lloveras va capitanejar vaixells de vapor: entre el 1901 i el 1904, amb el Maria i el Josefina —amb matrícula de l'Uruguai però propietat de l'armador barceloní Josep Espina i Galofré— va fer diversos viatges en les mateixes rutes que feia amb els velers. I entre el 1904 i el 1906 amb la draga de succió *Rotterdam* va dragar el port de Barcelona i el d'Avilés. Però aquest curt període el podem considerar un petit parèntesi en la seva llarga carrera de capità mercant, perquè després va tornar a la vela amb la bricbarca *Lorenzo*, amb la qual va poder viure la petita revifalla de la vela mercant que va induir l'escassetat de combustible causada per la Primera Guerra Mundial. De fet, aquesta

revifalla s'ha de presentar més aviat com a cant del cigne, del qual precisament l'últim viatge de la *Lorenzo* és una bona representació.

El dissabte 20 de febrer de 1915, és a dir, en plena Primera Guerra Mundial, en Pau Lloveras va salpar del port de Barcelona amb la *Lorenzo* carregada d'obra cuita amb destinació l'Havana. El mateix dissabte a la nit, davant les costes de Tarragona els va sorprendre un fort temporal del nord-oest. La duresa del vent els va obligar a tallar el pal major i el de messana i, amb només una part del trinquet, van haver de fer una tornada forçosa a Barcelona. Després de set hores d'una penosíssima navegació van arribar a port a les vuit del matí del diumenge 21 i van fondejar a la rada de l'avantport perquè el vent no permetia fer les maniobres d'atracament. A la tarda del mateix diumenge van poder atracar al Moll Nou a l'espera que es poguessin reparar les destrosses.

Però era el 1915, i la *Lorenzo* ja portava 38 anys navegant. De manera que els armadors, malgrat l'oposició del capità, Pau Lloveras, van considerar que la reparació era poc rendible i van decidir vendre-la a la companyia del Dipòsit Flotant de Carburants. La bricbarca *Lorenzo*, doncs, ja no va navegar més. També aquest va ser l'últim viatge d'en Pau Lloveras, que, havent navegat durant 43 anys en la ruta de l'Atlàntic, després d'aquella tornada forçosa va emmalaltir del fetge i, cinc mesos més tard, el 17 de juliol de 1915, va morir a l'edat de 62 anys al seu domicili de Badalona. Al cap de deu dies, el 28 de juliol, el Dipòsit Flotant de Carburants va sol·licitar a la Comandància de Marina el permís per fer les obres necessàries per convertir la *Lorenzo* en pontó.

La bricbarca *Lorenzo* i el seu capità Pau Lloveras i Riera, que el 1915 van acabar alhora la seva llarga vida marinera, repre-

senten, doncs, l'època final dels velers mercants, els quals des de mitjan segle XIX havien anat perdent ràpidament terreny davant la competència del vapor. Fins que amb la Primera Guerra Mundial la vela mercant va perdre definitivament la carrera d'Amèrica i va quedar arraconada com a testimoni residual en el transport local: els vaixells de ferro i vapor havien esdevingut els amos absoluts de les mars.

### Agraïments

Del capità Pau Lloveras i Riera (Vilassar de Mar, 1853 - Badalona, 1915), la família n'ha conservat nombrosos objectes: fotografies, llibres i llibretes d'exercicis dels seus estudis de pilotatge, el nomenament de capità, diaris de bord i altres documents personals, estris de nàutica i una col·lecció d'una trentena de cartes nàutiques. Si tot aquest fons documental ha arribat fins a nosaltres després de cent anys, ho devem a la seva filla gran, Encarnació Lloveras i Verdager (la Barceloneta, 1887 - Badalona, 1970), que durant tota la seva vida va conservar els objectes personals del seu pare i, a la família, ens n'explicava amb emoció la vida i els viatges que havia fet. Per a ella, la tia Encarnació, com l'anomenàvem tots, vull expressar aquí un record emotiu.

També he d'expressar el meu agraïment a la meua companya, Montserrat Rectoré i Blanch, que sempre ha sabut valorar la importància del fons documental de Pau Lloveras i va tenir la iniciativa d'organitzar-ne l'exposició que, de maig a desembre de 2002, ha acollit l'Escola del Mar de Badalona. Sense la seva empenta, ni l'exposició ni aquest treball potser no s'haurien fet mai. A Enric Cahner també li he d'agrair la bona disposició que ha tingut i la franca col·laboració que ha prestat per portar a terme l'exposició que acabo de dir: «La gran aventura dels velers mercants. El capità Pau Lloveras i Riera». I,

finalment, també he d'agrair a Francesc Lleal, capità mercant i, sobretot, bon amic, l'amabilitat amb què ha atès sempre les nombroses preguntes que li he hagut de fer sobre qüestions tècniques de la nàutica i la marina. A tots ells moltes gràcies.

### NOTES

1. Vegeu *Història dels Països Catalans. De 1714 a 1975*. Coordinada per A. BALCELLS, M. ARDIT, A. BALCELLS, N. SALES. Editorial Edhasa, Barcelona, juny de 1980, segona edició, pàg. 77-80. I també *Història de la marina catalana*. Dirigida per Jordi Fortuny. Edicions del País Valencià, S. A. València, 2000. Capítols 12 i 13.

2. La informació sobre la bricarca Habana ha estat obtinguda al Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona i completada amb el fons Pau Lloveras i Riera.

Aquest treball va ser presentat com a comunicació al I Congrés d'Història Marítima de Catalunya, organitzat pel Museu Marítim de Barcelona els dies 13, 14 i 15 de novembre de 2002.



A la coberta de la bricarca *Lorenzo* el 1914. A l'esquerra i al fons la tripulació. A la dreta i a primer terme, els armadors. Entre els dos grups i saludant amb el barret, en Pau Lloveras (Fons Pau Lloveras).

## QUADRE 1

| Els viatges del capità Pau Lloveras entre 1891 i 1915 |               |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vaixell                                               | Sortida       | Arribada      | Travessia                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <i>Tafalla</i><br>(bricbarca)                         | 15/12/1891    | 22/6/1892     | Barcelona - L'Havana (29/1/1892 - 4/3/1892) - Nova Orleans (12/3/1892 - 7/4/1892) - Barcelona                                                                                                                                                                                       |
| <i>Sebastiano</i><br>(bergantí goleta)                | 28/8/1892     | 3/9/1893      | Barcelona - Santos (31/10/1892 - 4/11/1892) - Isla Grande (quarantena, 8/11/1892-9/11/1892) -Santos (12/11/1892 - 15/12/1892) - Buenos Aires (23/12/1892 - 16/2/1893) - Montevideo (17/12/1893 - 4/3/1893) - Santos (24/3/1893 - 11/4/1893) - Buenos Aires - Brunswick? - Barcelona |
|                                                       | Final de 1893 | 16/12/1894    | Barcelona - Santos - [cicló: 23/9/1894] - Brunswick (oct. 1894) - Barcelona                                                                                                                                                                                                         |
|                                                       | 7/2/1895      | Final de 1896 | Barcelona - Santos (Brasil) - Barcelona                                                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Habana</i><br>(bricbarca)                          | 24/4/1898     | 2/2/1899      | Barcelona - Cadis (9/3/1898 - 24/3/1898) - Montevideo (2/8/1898 - 29/9/1898) - Charleston (10/11/1898 -11/12/1898) - Barcelona                                                                                                                                                      |
|                                                       | 28/3/1899     | 17/2/1901     | Barcelona - Santa Cruz de Tenerife (6/5/1899) - L'Havana (10/7/1899) - Brunswick (19/9/1899) - València - (24/1 - 2/2/1900) - Cadis (8/3 - 1/4/1900) - Montevideo (2/6 - 14/8/1900) - Brunswick (20/10 - 23/11/1900) - València (9/1/1901) - Barcelona                              |
| <i>María</i> (vapor)                                  | 22/5/1901     | 13/6/1903     | Barcelona - Montevideo - Barcelona                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <i>Josefina</i><br>(vapor)                            | 14/6/1903     | 8/10/1904     | Barcelona - Almeria (23/6/1903) - Montevideo - Barcelona                                                                                                                                                                                                                            |
| <i>Rotterdam</i><br>(draga)                           | 1905          | 1906          | Dragatge del port de Barcelona                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                       | 1907?         |               | Dragatge del port d'Avilés                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Lorenzo</i>                                        | Feb./1913     | Set./1913     | Barcelona - L'Havana - Mobile 1(19/6/1913) - Estret de Gibraltar (27/8/1913) - València - Barcelona                                                                                                                                                                                 |
|                                                       | 12/1/1914     | 7/11/1914     | Barcelona - Havana (22/3 - 9/5/1914) - Mobile (18/5 - 17/7/1914) - València (24/9 - 2/11/1914) - Barcelona                                                                                                                                                                          |
|                                                       | 20/2/1915     | 21/2/1915     | Barcelona, amb destinació l'Havana. Temporal a Tarragona el 20 de febrer, tornen desarborats a Barcelona el diumenge 21.                                                                                                                                                            |

QUADRE 2

| 28 de març de 1899. Càrrega embarcada a Barcelona                                                                                                                                                                        |              |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|
| Càrrega                                                                                                                                                                                                                  | Embalums     | Pes               |
| Vi per a Enric Uguet                                                                                                                                                                                                     |              |                   |
| Pipes (510 kg)                                                                                                                                                                                                           | 180          | 91.800 kg         |
| Mitges pipes                                                                                                                                                                                                             | 28           | 7.140 kg          |
| Quarts de pipa                                                                                                                                                                                                           | 24           | 3.060 kg          |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                                             | <b>232</b>   | <b>102.000 kg</b> |
| Vi per a Pere Grau                                                                                                                                                                                                       |              |                   |
| Pipes (510 kg)                                                                                                                                                                                                           | 135          | 68.850 kg         |
| Mitges pipes                                                                                                                                                                                                             | 20           | 5.100 kg          |
| Quarts de pipa                                                                                                                                                                                                           | 20           | 2.550 kg          |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                                             | <b>175</b>   | <b>76.500 kg</b>  |
| Sal mòlta, sacs de 40 kg                                                                                                                                                                                                 | 3.000        | <b>120.000 kg</b> |
| Sal granada, sacs de 40 kg                                                                                                                                                                                               | 1.000        | <b>40.000 kg</b>  |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                                             | <b>4.407</b> | <b>338.500 kg</b> |
| La pipa era una mesura de capacitat per a vi que al Penedès equivalia a 4 cargues (485,6 l) i a l'Empordà 512 porrons (495,3 l). A la bricarca <i>Habana</i> es té en compte el pes del vi amb la bóta: 1 pipa = 510 kg. |              |                   |

QUADRE 3

| Abril / 6de juny de 1899. Càrrega embarcada a Santa Cruz de Tenerife                                                                                                                                                    |                 |              |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|-------------------|
| Càrrega                                                                                                                                                                                                                 | Pes en quintars | Embalums     | Pes               |
| Cebes, a l'engròs                                                                                                                                                                                                       | 2.941           | a l'engròs   | 135.286 kg        |
| Patates, canastres                                                                                                                                                                                                      | 1.216           | 3.543        | 55.936 kg         |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                                            | <b>4.157</b>    | <b>3.543</b> | <b>191.222 kg</b> |
| Càrrega de vi i sal embarcada a Barcelona                                                                                                                                                                               |                 | 4.407        | 338.500 kg        |
| Tot el carregament                                                                                                                                                                                                      |                 | 7.950        | <b>529.722 kg</b> |
| Quintar: antiga mesura de pes que al Principat equivalia a 4 roves (41,6 kg) i a les Illes Balears a 104 lliures (42,3 kg). En els comptes de la bricarca <i>Habana</i> inclou el pes de la canastra i equival a 46 kg. |                 |              |                   |

QUADRE 4

| Juny / 10 de juliol de 1899. Càrrega desembarcada a l'Havana |                |                   |                                                                         |
|--------------------------------------------------------------|----------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Càrrega                                                      | Quantitat      | Pes               | Observacions                                                            |
| Vi                                                           | 350 pipes      | 178.500 kg        | sense novetat                                                           |
| Sal                                                          | 4.230 sacs     | 169.200 kg        | 230 sacs més                                                            |
| Patates                                                      | 3494 canastes  | 55.936 kg         | Escreix de 49 canastes (784,5 kg), que queden a bord per a consum propi |
| Cebes                                                        | 2.627 quintars | 120.842 kg        | Pèrdua del 10%: 314 quintars (14.444 kg)                                |
| <b>Pes total</b>                                             |                | <b>524.478 kg</b> |                                                                         |

### QUADRE 5

| Juny / 10 de juliol de 1899. Càrrega embarcada a l'Havana |           |          |
|-----------------------------------------------------------|-----------|----------|
| Llast                                                     | Pes       | Cost     |
| Pedra a 1,25 \$ la tona                                   | 250 tones | 312,5 \$ |

### QUADRE 6

| Juliol / 19 de setembre de 1899. Càrrega embarcada a Brunswick |                     |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|
| Fusta per als senyors Grau                                     |                     |
| Bodega                                                         | 270.765 peus        |
| Entrepont                                                      | 169.393 peus        |
| Coberta                                                        | 14.800 peus         |
| <b>Total 8.366 barrots</b>                                     | <b>454.958 peus</b> |
| Pes: 2 kg / peu cúbic                                          | <b>909.916 kg</b>   |

### QUADRE 7

| Desembre de 1899/2 de febrer de 1900. Càrrega embarcada a València |            |           |
|--------------------------------------------------------------------|------------|-----------|
| Càrrega                                                            | Pes        | Cost      |
| Llast de sorra                                                     | 250.000 kg | 500 ptes. |

### QUADRE 8

| 8 de març / 1 d'abril de 1900. Càrrega embarcada a Cadis |                         |            |
|----------------------------------------------------------|-------------------------|------------|
| Càrrega                                                  | Embalums                | Pes        |
| Sal per a Peixoto Morales y Compañía                     | 352 llastos de 2.150 kg | 756.800 kg |

### QUADRE 9

| 2 de juny / 23 d'agost de 1900. Càrrega desembarcada a Montevideo |            |                                        |
|-------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------|
| Sal                                                               | Pes        | Venda                                  |
| Embarcada a Cadis                                                 | 756.800 kg | 0,60 \$/125 kg<br>Preu total: 3.287 \$ |
| Desembarcada a Montevideo                                         | 684.736 kg |                                        |
| Minva 10 %                                                        | 72.064 kg  |                                        |

### QUADRE 10

| 2 de juny / 23 d'agost de 1900. Càrrega embarcada a Montevideo |           |                                        |
|----------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------|
| Llast                                                          | Pes       | Cost                                   |
| Sorra                                                          | 300 tones | 80 cèntims. la tona, que són 240 duros |

QUADRE 11

| 20 d'octubre /23 de novembre de 1900. Càrrega embarcada a Brunswick |       |         |            |
|---------------------------------------------------------------------|-------|---------|------------|
| Càrrega                                                             | Peces | Peus    | Pes        |
| Fusta per als germans Gil                                           |       |         |            |
| Sota coberta                                                        | 7.928 | 413.322 | 826.644 kg |
| A barrots                                                           | 1.024 | 20.794  | 41.588 kg  |
| Sobre coberta                                                       | 122   | 5.634   | 11.268 kg  |
| A barrots                                                           | 51    | 1.255   | 2.510 kg   |
| Fusta del vaixell (Balcells)                                        |       |         |            |
| Sobre coberta                                                       | 161   | 17.840  | 35.680 kg  |
| Totals                                                              | 9.286 | 458.845 | 917.690 kg |

QUADRE 12

| 9 de gener /febrer de 1901. Càrrega embarcada a València |                  |            |
|----------------------------------------------------------|------------------|------------|
| Llast de sorra                                           | 1,5 ptes. / tona | 220.000 kg |
| Fusta de Brunswick per a Balcells i nebot                | 130 peces        | 12.946 kg  |

QUADRE 14

| Exportació             |                                            |                                                        |
|------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Producte               | Port d'origen                              | Port de destinació                                     |
| Vi i afectes           | Barcelona                                  | L'Havana, Santos (Brasil),<br>Montevideo, Buenos Aires |
| Sal                    | Cadis, Barcelona                           | Santos (Brasil), Montevideo,<br>Buenos Aires, l'Havana |
| Cebes i patates        | Santa Cruz de Tenerife                     | L'Havana                                               |
| Obra cuita             | Barcelona                                  | L'Havana                                               |
| Travessies intermèdies |                                            |                                                        |
| Llast                  | Buenos Aires, Montevideo, Santos, l'Havana | Nova Orleans, Mobile, Charleston, Brunswick            |
| Importació             |                                            |                                                        |
| Cotó                   | Nova Orleans, Charleston                   | Barcelona                                              |
| Resina                 | Charleston                                 | Barcelona                                              |
| Fusta                  | Mobile, Brunswick                          | València, Barcelona                                    |

### QUADRE 13

| Les càrregues de 6 viatges |                         |                                                                                                                          |                                                                                                     |                                                                                                                        |
|----------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vaixell                    | Dates                   | Origen                                                                                                                   | Càrrega                                                                                             | Destinació                                                                                                             |
| <i>Tafalla</i>             | 15/12/1891<br>22/6/1892 | Barcelona<br>L'Havana<br>New Orleans                                                                                     | Vi i afectes<br>Llast<br>Cotó?                                                                      | L'Havana<br>Nova Orleans<br>Barcelona                                                                                  |
| <i>Habana</i>              | 24/4/1898<br>2/2/1899   | Barcelona<br>Cadis<br>Montevideo<br>Charleston                                                                           | Vi i afectes<br>Sal<br>Llast<br>Resina i cotó                                                       | Montevideo<br>Montevideo<br>Charleston<br>Barcelona                                                                    |
| <i>Habana</i>              | 28/3/1899<br>17/2/1901  | Barcelona<br>Santa Cruz de Tenerife<br>L'Havana<br>Brunswick<br>València<br>Cadis<br>Montevideo<br>Brunswick<br>València | Vi i afectes, i sal<br>Cebes i patates<br>Llast<br>Fusta<br>Llast<br>Sal<br>Llast<br>Fusta<br>Llast | L'Havana<br>L'Havana<br>Brunswick<br>València<br>Cadis<br>Montevideo<br>Brunswick<br>València i Barcelona<br>Barcelona |
| <i>Lorenzo</i>             | 12/1/1914<br>7/11/1914  | Barcelona<br>L'Havana<br>Mobile<br>València                                                                              | Obra cuïta<br>Llast<br>Fusta<br>Llast                                                               | L'Havana<br>Mobile<br>València<br>Barcelona                                                                            |
| <i>Lorenzo</i>             | 20/2/1915<br>21/2/1915  | Barcelona<br>(tornada forçosa l'endemà de la sortida)                                                                    | Obra cuïta                                                                                          | L'Havana                                                                                                               |