

ESPLENDOR I DECADÈNCIA DE LA FLOTA MERCANT GUIXOLENCA (SEGLE XIX)

BENET JULIÀ i FIGUERAS

I. INTRODUCCIÓ

A mitjan segle XIX la marina mercant guixolenca arribava al grau més alt d'esplendor pel nombre i la qualitat dels seus bastiments, alhora que s'incubaven els factors que portarien a la seva decadència. Desordres polítics i socials a l'Estat, pèrdues de les colònies americanes, prohibició del negoci de l'esclavitud –immoral, però lucratiu–, llei de la supressió del dret diferencial de bandera, epidèmies colèriques i de febre groga que obligaren a tancar ports on habitualment es negociava; però, per sobre de tot, l'aparició de navilieres amb les seves flotes mogudes a vapor.

Mentre Europa es recuperava de les guerres napoleòniques, els nord-americans usaren per a les seves comunicacions bastiments moguts per rodes amb pales, la força de les quals –el vapor– era alimentada per l'abundant llenya del país. Però el pas decisiu en admetre aquesta modalitat marinera fou quan s'usà l'hèlice en lloc de les rodes de pales i el carbó mineral substituï la llenya. Aquests canvis aconsellaren de construir els bucs de les naus amb material metàl·lic en lloc de la fusta tradicional i tot això va contribuir a la desaparició de les tradicionals drassanes.

Finalment, l'exemple de travessies marítimes portades a terme amb

èxit, com va ésser la de l'Atlàntic pel *Great Western*, ajudà a propagar els avantatges que ofería el nou sistema per la seva regularitat, velocitat i sobretot capacitat. I així aparegueren les primeres empreses navilieres. El 1852 a Barcelona i a l'Havana es creà A. López i Cia., la Transatlàntica. A Sevilla, el 1860, naixia la Vasco-Andaluza de cabotatge dels Ibarra, que feia la ruta Sevilla-Marsella amb escales en diferents ports, un dels quals va ser el nostre. Més endavant, aquesta companyia es transformaria el 1885 en Ibarra y Cia., propietària dels coneguts "Cabos" addictes al nostre port.

També a meitat del segle ens arribaren a la badia modestos vapors de navilieres barcelonines, construïts uns en els tallers de la Nueva Vulcano, com el *Delfín* aparellat el 1850, i altres de La Maquinista Marítima y Terrestre, factories totes que acabaren essent sobreposades per les importants drassanes angleses.

Però, com era la vila guixolenca d'aquella època? Madoz en el seu conegut *Diccionario estadístico histórico de España* (Madrid 1847), anota que hi ha 5.487 habitants. Segueixen informacions diverses, una de les quals està relacionada amb el present tema; la que indica com fondejar al nostre port. Aconsella practicar-ho davant la roca dels Guixols, al sud i a un cable de distància ja que es troben 9 braces de fons, mentre que, més a prop i a l'oest, és el lloc d'ancoratge d'embarcacions més petites, amb 3,5 braces de fons i, a més, amarrades amb un cap a terra. Explica que en aquells anys hi havia 8 embarcacions de veles quadres de més de 100 tones; 11 de la mateixa classe però de menys de 100 tones i 37 de vela llatina de fins a 50 tones, que donaven feina a 51 patrons i 323 mariners.

Continua detallant que la fabricació de taps salva de la crisi comercial d'aquell moment amb 42 fàbriques i 500 obrers. A més, assenyala 1 fàbrica de sabó, diversos telers de lli i cànem, 2 molins d'aigua fariners, 3 de vent i 2 per a l'oli, terrisseria, material de marineria i pesca més unes drassanes que entre 1824 i 1845 havien construït 246 llaguts, 4 pollacres goletes, 6 pollacres bergantins amb un total de 262 bastiments i 2.322 tones.

Martínez Quintanilla en l'obra *La provincia de Gerona* (impremta Dorca 1865, Girona) assigna a la població 6.515 habitants el 1857 i 6.434 habitants el 1860. Detalla també que entre 1859 i 1863 s'hi construïren 26 embarcacions: 16 de rems i 10 de costaneres de vela, més 2 de veles en creu. La vila tenia 120 embarcacions, entre les quals n'hi havia 73 de rems amb 218 tripulants i 15 veles quadres amb 105 tripulants.

Finalment, un document de l'alcalde constitucional de 1855 exposa

que la vila acabarà essent el lloc principal per a la contractació i l'exportació de la indústria tapera, i assenyala també que el carbó vegetal i la sardina premsada eren altres de les riqueses exportadores de la població. Fa constar que al port arribaven farina, blat, vi i molts altres productes que es repartien pels pobles de la comarca. ⁽¹⁾

Després d'aquest preàmbul, exposarem els dos aspectes principals del nostre treball: el primer, la relació que hem pogut trobar de la flota marinera guixolenca d'aquella època; i el segon, la importància que anava adquirint el moviment portuari a la nostra badia a causa del fort augment de l'exportació del tap i el fet que en ajuntar-se el treball portuari amb el de les fàbriques ambdós absorbirien els braços que havien quedat en atur procedents de la marineria local.

2. LA MARINA GUIXOLENCA

Tot seguit, presentem la flota que la nostra població tenia a mitjan segle XIX, segons la documentació que detallem, però advertim que cada citació anirà precedida d'una sigla entre claudàtors per indicar el lloc d'on procedeix la documentació consultada.

(PM). Protocols de Marina. ⁽²⁾

(PS). Patents de Sanitat. ⁽³⁾

(LL). Periòdic local *La Libertad*. ⁽⁴⁾

(PG). Pons Guri, J. M. ⁽⁵⁾

(BV). Bosch i Viola E., director de *L'Avi Muné*. ⁽⁶⁾

(Amb un número). Corresponen al que porta un manuscrit de l'Ajudantia de Marina de Palamós del capità de fragata D. José de Mendivil i que fou copiat per Joan Soler Albertí, actuació elogiuable que ha permès que aquestes dades no es perdessin. En aquest escrit, guardat a l'Arxiu Local, hi ha una relació de 56 embarcacions començant des de l'any 1832.

(1) AHMSF. Sec. XXV, llig. 10, cub. 45. Protocols de Marina.

(2) Íd.

(3) Íd. Sec. XXV, llig. 25, cub. 45.

(4) Íd. Hemeroteca, núm. 138.

(5) PONS GURI, J. M. *Estudiants de Sant Feliu de Guíxols a l'Estudi dels pilots d'Arenys de mar*; en homenatge a Lluís Esteva. Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols.

(6) AHMSF. Hemeroteca.

1r) *Fragata aparellada de corbeta:*

(LL). *Antonio* de 850 tones. Construïda per Josep Bosch el 1858 i pel valor de 24.500 “pesos fuertes”. Pilotada per Daniel Mauri. Per la seva importància, el bisbe de Girona tingué interès a visitar-la quan era a la vila en una visita pastoral.



Fragata

2n) *Bricbarca:*

(43). *Gesoria*, de 259 tones. El constructor fou Josep Bosch, pel preu de 5.000 duros de plata de l'any 1851. Era propietat de diferents parçoners, fins i tot una companyia de Nova Orleans. El 1873 passà a la llista marítima de Barcelona.

(47). *F. V. de Santander*, de 268 tones. Construïda a Sant Feliu el 1854 sense indicar el mestre d'aixa. El preu fou de 6.000 duros. Encarregada per la vídua de Francisco de la Vega de Santander, el 1861 passà a la llista d'aquesta població.



Bricbarca

Els encàrrecs de la família de la Vega degueren continuar, ja que, per una carta que hem tingut a les mans, un tal Josep Alzina de Sant Feliu escriu el 1865 a Bonifacio Ferrer de la Vega de Santander i li descriu aspectes d'una nau en construcció, i entre les informacions indica que la *Isabelita*, nom que sembla que portarà l'embarcació, constarà de quatre tancs d'aigua.

(PG). *Victoria*, de 104 tones. Patró: Josep Anglada. El 1836 admeté estudiants de pilot per fer les corresponents pràctiques en una travessia a l'Havana.

(LL). *Galofre*, de 380 tones. Iniciada la seva construcció en la drassana local, el 1868.

3r) *Bergantí:*

(23). *Federico*, de 132 tones. Només consta que és d'un propietari de Barcelona i que va ser desballestat per inútil el 1840.

(24). *Penélope*, de 109 tones. Propietat de J. Suñer. Desballestat el 1844 a Barcelona per inútil.

(46). *Bravo*, de 216 tones. Construït per Josep Bosch el 1853 pel preu de 5.000 \$, amb diferents parçoners, entre ells Daniel Mauri el futur capità de la nau. Segons recull Sala en les seves Memòries ⁽⁷⁾, la fusa del barco fou fallida



Bergantí

(7) SALA, Fco. i M. J. *Memorias históricas de ...* I. B. Empordà, núm. 4.

i va caldre que un vapor de la Marina mercant se l'endugués a Barcelona. No tingué gaire sort ja que dos anys després naufragà davant de Carbonera, a l'estret de Gibraltar, i moriren ofegats nou guixolencs: cinc homes, una dona i tres criatures.

4t) *Bergantí pollacra i bergantí goleta:*

(32). *Carey*, de 151 tones. Construït el 1835 per Jaume Patxot pel preu de 1.500 \$. Comprador: Rafael Patxot. Passà a Barcelona.

(36). *Joven Modesta*, de 102 tones, construït el 1841 per Josep Massó al preu de 2.700 \$. Comprador: Jaume Casas, pilot de Sant Feliu. Desballestat a Barcelona el 1858.

(38). *Emilio*, de 150 tones. Construït el 1840 per Jaume Patxot pel preu de 2.700 "pesos fuertes". Propietari: Joan Baguer. El 1863 passà a Tarragona per ser venut.

(39). *San Antonio*, de 134 tones. Construït per Josep Rifà el 1841 pel valor de 2.400 \$. Propietari: Antoni Bascós. Naufragà prop de Liorna el 1843; fou recuperat al cap de pocs mesos i navegà fins que va ser desballestat a Palamós.

(49). *Lepanto*, de 200 tones. Construït el 1854 per Josep Bosch pel preu de 4.150 \$; propietaris: Benet Carreras de Sant Feliu, Joan Samí de Vilanova i Daniel Llagustera, espanyol de Civitavecchia. Féu navegació de cabotatge i naufragà a València el 1899.

(6). *San Antonio*, (a) *La Daina*, de 112 tones. Propietari i patró: Cosme Calsada. Fou renovat a la drassana guixolencsa pel preu de 2.200 \$. Venut el 1847 i perdut per naufragi el 1851 a la sortida de Marañón. El 1831, camí de l'Havana, Calsada havia admès en viatge de pràctiques l'alumne de l'Escola de Pilot d'Arenys de Mar.

(LL). *Panchito*, de 267 tones. Construït per Josep Bosch el 1866 pel preu de 10.900 escuts.

(PS). *Trovador*, patró: J. Fortó.

(PS). *Leonor*, de 112 tones, patró: E. Cruañas.

(PM). *Eleonor*, de 112 tones, patró: J. Carreras.

(LL). *Isabelita*, dels germans Andreu, personatges que vengueren diversos bastiments en terres antillanes.

(LL). *Segunda cantinera*, propietat dels anteriors.

5è) *Pollacra:*

(2). *San Antonio*, de 50 tones. Propietat de Josep Anglada, segons escriptura de 1818. Desballestada per vella en una platja guixolencsa el 1840.

(3). *La Virgen de los Angeles*, de 40 tones. Segons escriptura de 1829 era propietat de nombrosos parçoners. El 1840 va ser desballestada a Palamós per inútil.



Bergantí goleta

(7). *Nuestra Señora del Coll*, de 80 tones. En escriptura de 1818, el patró era Bonaventura Mas, pilot de Barcelona, i la propietat repartida entre diferents parçoners. Desballestada per inútil a Sant Feliu el 1840. Consta que el 1834 admeté pilot de pràctiques viatjant cap a Cuba.

(11). *San Antonio de Padua*, de 80 tones. Patró: Joan Bas. Desballestada el 1841.

(14). *Santísima Trinidad*, de 45 tones. Patró: Pau Sensat de Masnou, segons document de 1827. Passà a dita població.

(15). *San Antonio*, de 73 tones. Propietari i patró: Miquel Durban. El 1833 fou renovada a Sant Feliu i quedà en 85 tones. Desballestada el 1858 a Palamós per inútil. Sembla que el 1830, en viatge a Cuba, admeté un estudiant de pilot.

(17). *Victoria*, de 116 tones. El 1824 era propietat de Josep Bernich. Naufragà a Chesapeake (EUA) el 1860.

(19). *Nuestra Señora de la Concepción*, de 80 tones. Propietari i patró: Salvi Vidal. Perduda a les costes de Sicília el 1834.

(20). *N. Sra. de Montserrat*, de 80 tones, propietat de Josep Bernich. Anotada el 1850 com a perduda a Amèrica de feia molts anys.

(21). *San Sebastián*, de 54 tones, propietat de Jaume Casas. Remuntada a Palamós, s'aparellà de bergantí goleta de 90 tones. L'any 1832 acceptà un estudiant de pilot en la seva travessia a La Guayra. Fou desballestada a la nostra platja per vella i inservible.

(29). *Concepción*, de 112 tones. Fou construïda per Pere Patxot. Propietat de diversos parçoners. Patró: Benet Comadira. Desballestada a Sant Feliu el 1865.

(30). *San Antonio*, de 85 tones. Propietari i patró: Ferriol Carreras. Fins el 1859, destí desconegut.

(41). *Segunda Daina*, de 180 tones. El 1848 la construí el mestre d'aixa Josep Rifà pel preu de 3.300 \$. Propietari: Cosme Calsada, pilot: Josep Romeu. Venuda a Mallorca el 1859.

(42). *Numa*, de 201 tones. Construïda el 1848 per Josep Bosch pel preu de 3.215 \$. Propietari: Martí Nadal, pilot: Joan Puig i Feliu de Palafrugell.

(PM). *San José*, de 40 tones. Valgué 1.000 \$. Pilot: Benet Pla, 1835.

(PM). *Concepción*. Patró: S. Gallisa.

(PG). *Victoria*, de J. Fortó.

(PM). *Estrella*, de 310 tones.

6è) *Goleta*:

(10). *N. Sra. de los Angeles*, de 50 tones. El 1831 n'era propietari i patró Joan Andreu. El 1839 fou venuda als germans Vidal de Marsella per 600 \$. El 1840 Antoni Vidal vengué la seva part per 200 \$ i la patronejà



Pinc

un Noalles, que li canvià el nom per *Pompilio*. L'arqueig de 1844 donà 85,5 tones.

(13). *Virgen del Carmen*, de 50 tones. Desballestada a Barcelona el 1845.

(16). *Unión*, de 30 tones. Propietari i patró: Pere Calsada, però amb parçoners el 1830. Perduda a Amèrica essent la darrera anotació el 1850.

(25). *Merced*, de 52 tones. Construïda per Joan Rifà i comprada per Benet Carreras pel preu de 1.000 \$. Naufragà a la platja de Cubelles (Vilanova) el 1862.

(40). *N. Sra. de los Dolores*, de 96 tones. El 1846 procedia de la llista de Blanes. Propietari: Bonaventura Aleñà de Sant Feliu. Ara era de Joan Bernich del comerç de Marsella. El 1850 fou desballestada a Barcelona.

(48). *Joven Magdalena*, de 100 tones. Construïda el 1854 per Josep Bosch per 2.000 \$. Comprador: Sebastià Andreu, pilot de Barcelona, però veí de Sant Feliu. El febrer de 1855 la vengué al seu germà Gerard Andreu de l'Havana.

(53). *Culebra*, de 107 tones. Construïda el 1858 per Josep Bosch pel preu de 2.175 "pesos". Comprador: Sebastià Andreu, fill de Gerard. Segons escrit del 1859, naufragà en "el bajo Nicolau en el canal de Bahama".

(56). *Cigüeña*, construïda el 1858 per Josep Bosch per 2.300 "pesos". Comprada per Tomàs Andreu per al seu germà Sebastià. Venuda a Matanzas, segons informe de l'Havana de 1859. Arqueig: 87 tones.

(57). *Segunda Maria*, de 131 tones. També construïda el 1859 per Josep Bosch. Comprador: Joan Romaguera. Venuda a l'Havana per al cabotatge el maig de 1859.

(58). *Cantinera Catalana*, de 151 tones. Constructors: Joan i Llorenç Boada per 3.175 "pesos fuertes". Compradors a parts iguals: Josep Pascual Llorenç i Josep Civil Cabarrocas. Pilot: Sebastià Andreu. El 1861 fou venuda a l'Havana i el 1864 a Matanzas per 8.000 "pesos fuertes".

(BV). *Churruca*, de 81 tones. Era el falutx *Santa Rita*, de 57 tones, comprat per Cosme Calsada i aparellat de goleta el 1861.

(BV). *Segunda Mercedes*, de 203 tones, construïda per Josep Bosch l'any 1859.

(PM). *Amnistía*, de 121 tones, de Pere Roura.

7è) *Pailebot*:

(37). *Constante*, de 41 tones. Construït el 1841 per Joan Boada per 600 \$. Propietari: Rafael Estrada. Naufragà al port de València el 1843.



Goleta



Pailebot

8è) *Xabec*:

(1). *Virgen del Carmen*, de 40 tones. Propietat de Rafael Surís, l'heretà el seu fill, un altre Rafael, el 1831. El 1851 se sabia que havia estat desballestat a l'Havana.

(9). *San Antonio*, de 28 tones. El 1830 era propietat de Joan Bernat, i naufragà el 1841 a les platges d'Orà.

(12). *Virgen del Carmen y San Salvador*, de 25 tones. Propietat de la vídua de Feliu Ponsjoan. Patró: Joan Fortó.

(22). *N. Sra. de los Ángeles*, de 25 tones. Propietari: el patró Francisco Vilaret. El 1832 fou aparellat de bombarda i el 1837 es perdé en Aigüesmortes.

(44). *Dolores*, de 49 tones. Construït el 1853 a Tortosa, passà per venda a Joan Campasol, però es perdé a la platja de Sant Feliu a causa d'un temporal el 15 d'abril de 1854.

(PM) *San José*, de Feliu Serra.

(PM) *Ana*, del mateix Serra.



Xabec

9è) *Bombarda*:

(4). *Virgen del Rosario*, de 40 tones. Desballestada sense referències.

(8). *Virgen del Carmen*, de 50 tones. Patró: Nicolau Ribas. Desballestada el 1833.

(18). *San Antonio*, de 25 tones. Propietat de Joan Salgas. Desballestada a Sant Feliu després d'alguns anys d'estar abandonada.

(31). *Amnistia*, de 43 tones. El mestre d'aixa Pere Patxot la construï pel preu de 475 \$. Comprada i patronejada per Nicolau Ribas. Posteriorment fou convertida en goleta pollacra per Feliu Patxot, i fou baixa el 1859 per traspàs de districte.



Bombarda

10è) *Canari*:

(25). *San Antonio*, de 27 tones, amb diversos parçoners. Desballestat a Blanes el 1833.

(27). *San Antonio*, de 20 tones. Propietat de Nicolau Gispert. Patró: Baltasar Paré. Desballestat a Sant Feliu el 1840.



Canari

11è) *Místic*:

(26). *Jesús, María y José*, (a) *La Rosa*, de 50 tones. Propietari i patró: Pere Noalles. Naufragà a València el 1837.

12è) *Falutx*:

N. Sra. del Carmen, de 28 tones. Propietari i patró: Feliu Molinas. Desballestat el 1843.

(33). *San José*, de 60 tones. Anotat el 1835. En fou comprador Antoni Calsada i fou aparellat de quetx per Jaume Patxot el 1833, perdut al Grau de València el 1842.

(45). *Santa Rita*, de 57 tones. Constructor: Josep Bosch el 1853 per 1.350 \$. Els seus propietaris el vengueren el 1860 a Cosme Calsada i el 1861 fou remuntat i aparellat de goleta de 64 tones sota l'actuació del citat mestre d'aixa Josep Bosch. Fou l'anomenada *Churruca* ja referida abans.

(PS). *Segundo Rápido*, de 35 tones. Patró: Joan Julià.



Místic



Falutx

13è) *Balandra*:

(PM). *Anita*, de 40 x 12 x 5 peus. Construïda per Josep Bosch el 1858 per Anna Arxer de Bucknall.

14è) *Llaüt*:

(50). *Polka*, de 30 tones, construït per Joan Fàbregas de Blanes per 550 \$ l'any 1857. Comprador: Manuel Mallol. El 1859 fou venut a Palamós i el 1863 a Santa Pola.

(51). *El Payo*, de 10 tones. Sortí de la drassana de Josep Vieta menor de Blanes per 480 \$. Els propietaris de Barcelona el vengueren a Agustí Anglada i Antoni Calsada, el 1864 passà a la llista de Tarragona.

(54). *Segundo Rápido*, de 35 tones, de la drassana de Josep Bosch. Venut pel preu de 700 \$. Compradora: vídua Civils Pla, però el 1868 fou venut a França.

(55). *Adolfo*, de 60 tones. És de 1858 i de la drassana de Josep Bosch. Valor: 1.300 "pesos fuertes". Propietari: Josep Carreras. El 1862 fou venut a Vinarós.

(PS). *Maria*, de J. Julià.

(PS). *Pesadilla*, de J. Arxer.

(PS). *Dolores*, de ?

(PS). *Joven María*, de ?

(LL). *Primero*, dels Andreu, de 1844. Patró: Jaume Pallí.

(LL). *San Antonio*.



Balandra



Llaüt

(LL). *Dos amigos*. 1854.

(PS). *Anita*, de J. Anglada.

(LL). *Pepito*, de Josep Patxot. 1866.

(LL). *Bienvenida*, de 29 tones, de Nicolau Calsada, patró continuat per J. Escriba, que, juntament amb J. Patxot, mantingué fins a l'últim moment el cabotatge amb Barcelona. Fins el 1867.

(PM). *Bella Agustina*, d'Eudald Patxot.

(PS). *Segunda Mercedes*, de P. Farreras.

(PS). *Aprovechado*, de ?

(PM). *Merceditas*, d'Agustí Planellas.

(PM). *San Ramon*, de ?

(PM). *Rita*, d'Agustí Planellas.

(PM). *El Rápido*, venut a Benidorm per 7.500 rals.

(PM). *San José*, de la drassana de J. Boada. Preu: 2.200 rals de billó. Patró: Miquel Durban.

(PS). *Julita*, de Josep Anglada. 1867.

Acabada aquesta relació de les prop de 84 embarcacions que constituïren la nostra marineria, la seva lectura ens permet comentar-ne alguns aspectes. Tenim indicat que moltes foren desballestades al llarg d'aquests anys per inútils, d'altres es perderen en naufragis i algunes foren venudes fins i tot a Amèrica.

Per tant, tot aquest tragí afavorí l'actuació laboral dels nostres mestres d'aixa, que, documentats, són els següents: família Patxot, amb Pere, Jaume i Feliu (1833-1835); Joan Rifà (1848); Josep Masó (1841); Joan i Llorens Boada (1860), i, finalment, Josep Bosch (1840-70), més conegut com Pep Bassó, segons el costum de donar a una persona dos noms, l'oficial i un altre de familiar, tradicional o un motiu local. Aquest mestre d'aixa fou constructor de nombrosos bastiments, alguns fins i tot de navegació d'altura.

Aquest comentari sobre els mestres d'aixa ens porta a exposar els preus que acostumaven a tenir les seves labors, que presentem a continuació amb la indicació entre claudàtors del número de referència ja exposat. Així, tenim els valors següents:

a) En duros de plata

Bricbarca (47) 6.000 \$ (43) 5.000 \$

Bergantí (46) 5.000 \$

Bergantí goleta (49) 4.150 \$ (32) 1.500 \$

Pollacra (41) 3.300 S (42) 3.215 \$ (34) 1.000 \$

Bergantí pollacra (36) 2.700 \$

Goleta (57) 2.700 \$

b) En "pesos fuertes", que valien 0,81 del duro de plata

Bergantí goleta (38) 2.700 p. f.

Goleta (53) 2.175 p. f. (56) 2.300 p. f. (56) 2.300 p. f.
 Llaüt (55) 1.300 p. f.

Un altre aspecte important és l'atracció que les noves terres americanes produïren tant en el jovent –estimulant-lo a emigrar cercant fortuna– com als nostres navegants; els uns per comerciar de manera gratificant i els altres per vendre les naus construïdes a les nostres drassanes ja que eren molt apreciades.

La presència dels nostres guixolencs en terres americanes era important. Podem aportar com a exemple documents del registre notarial de M. J. Sala de Sant Feliu corresponent a l'any 1853, redactats per atorgar poders per cobrar herències o deutes a diferents guixolencs residents en aquells països. Hi són citats: Joaquim Nadal de l'Havana, Ramon Maury del mateix lloc, Fco. Ribas de Cuba, Clement Vidal de Río de Janeiro, Tomàs Pascual de Santiago de Cuba i Josep Daltabuyt igualment de l'Havana, etc.; però sobretot volem recordar la personalitat de D. Joan Surís Llorens de l'Havana, que el 1856 deixà 20.000 \$ en el seu testament a favor de l'Hospital o Asil.

Molts d'aquests “americanos”, amb bona situació econòmica, sol·licitaven des d'Amèrica la presència de familiars per ajudar-los en els seus pròspers negocis, comproment-se a pagar-los el viatge a l'arribada al Nou Món, ja que els tràmits del desplaçament comportaven unes despeses importants no assumibles per tothom. Així, trobem en els citats Protocols de Marina exemples per esmentar. En un del setembre de 1858, Joan Rifà –probablement el conegut mestre d'aixa– es compromet amb el capità Joan Albert de Cadaquès, de la goleta pollacra *Dàlia*, a pagar els 160 duros del viatge del seu fill de Barcelona a Trinidad, a l'illa de Cuba, si en arribar el vaixell a aquell port no li han satisfet el seu import. Serà condició que el passatge del seu fill sigui a popa i que pugui menjar a la taula del capità.

Un altre exemple, del novembre del mateix any: Manuel Pruneda també es compromet amb les mateixes condicions de pagar el viatge de Barcelona al port de Lima (Perú) en la fragata *Pasiego*, pilotada per D. Blas H. de Gando, pel preu de 300 duros amb igualtat de condicions que l'anterior de taula i allotjament a popa. Aquí el viatge és més honorós per la llarga travessia de contornejar tota l'Amèrica fins a passar l'estret de Magallanes i desembocar en el Pacífic. Més exemples: el febrer de 1850, un vailet de 15 anys, Benet Vilaret, reconeix deure 50 duros de plata al patró de la pollacra *Concepción*, Daniel Maury de Sant Feliu de Guíxols, per un passatge de Barcelona a l'Havana. Igualment, el 15 de març, l'esposa de Narcís Ciurà Vall-llobera, amb les seves tres filles, reconeix el deute de 300 duros de plata per pagar el viatge de les quatre dones i reunir-se amb el marit a l'Havana. El deute és a Cosme Calsada Patxot, patró

i comerciant, propietari de la pollacra *San Antonio*, (a) *La Segunda Daina*, amb Anton Romeu de capità. La sortida es farà des de Barcelona.

Podem comparar la quantia del preu dels viatges amb els valors que tenien les embarcacions abans citades. A més, hi havia la durada d'aquests viatges, que depenia dels vents. En aquest sentit, una nota dels Serveis de Correus de les Índies (Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Mèxic, Califòrnia, Texas i fins Filipines per Acapulco) indicava que a l'Havana la correspondència a Cuba arribaria entre 46 a 50 dies.

Per a la gent modesta hi devia haver un passatge barrejat amb la marineria, però hi havia un altre sistema anormal, sense despeses, que era enrolar-se de mariner en una nau que fes la travessia atlàntica i llavors desertar en arribar al Nou Món. Això devia haver estat massa freqüent, ja que obligà els governants a posar ordres severes fent responsable el capità de la deserció dels tripulants de la nau i imposant-li una forta multa.

Així mateix podem recordar els viatges comercials, els de venda d'embarcacions o els de pràctiques d'estudis dels pilots, observacions totes que ja foren indicades en la corresponent relació de la flota guixolenc. I, encara, voldríem fer memòria de la presència a l'estranger d'agents comercials nostres com foren: Daniel Llagustera a Civitavecchia, els germans Vidal a Marsella, Joan Bernich igualment en aquest port francès i Geralt Andreu a l'Havana, personatges tots que ens acaben de donar el perfil de negociant emprenedor, propi d'aquells anys, potser obligats per la crisi que la vila havia passat amb l'abolició de la duana local.

Un altre aspecte important del món econòmic mariner és el dels contractes que firmaven el patró i els seus tripulants abans d'emprenre un nou viatge. Guardats en els Protocols de Marina, en cada un hi ha anotat el nom del patró, el de la seva nau i la categoria corresponent: el dels mariners i vailets, el destí i sobretot la modalitat de percebre el seu salari. Els contractes de què parlem corresponen al segon semestre de l'any 1858 i en total són setze, dels quals vuit eren per anar a Marsella, tres per anar a ports italians i un per anar a Barcelona.

La modalitat de cobrament podia ser a sou o a parts. En copiarem una de cada classe.

Comencem pel primer: Contracte entre el patró Pere Roura de la goleta pollacra *Amnistia*, de 121 tones, i Llorenç Calsada (de la llista de patrons), Joan Soler, Antoni Basart, Josep Cama, Joan Barceló i Geroni Villas (de la llista d'hàbils) i Antoni i Pere Roura (de la llista de vailets), tripulació per al viatge a Liorna. Els mariners cobraran 5 rals de billó al dia i els nois 2 rals més el menjar.

Un altre contracte de la segona modalitat entre el patró Jaume Pallí del llaüt de tràfic *Primero*, de 28 tones, i els tripulants Mateu Fornós, Jaume

Ferrer, Josep Feliu i Lluís Roquer (vailet) per a un viatge a Marsella. Aniran a parts, això és que del producte del nòlit es rebaixaran les despeses de manutenció, càrrega i descàrrega i d'altres que ocorrin segons estil, i del líquid es faran 13 parts i mitja iguals, que es repartiran així: 7 parts i mitja per al vaixell, 1 part i mitja per al patró, mitja part per al vailet i les restants 4 parts per als mariners.

No voldríem acabar sense comentar el següent contracte entre el patró Manuel Gispert, de la pollacra *San José*, i Cosme Calsada, tercer pilot de carrera d'Amèrica, supernumerari de vaixell⁽⁸⁾. Aquesta nota ens porta a parlar dels estudiants de pilot de l'Escola d'Arenys de Mar –exposada per Pons Guri⁽⁹⁾– des de l'any 1783, que comencen amb Rafael Nadal i acaben el 1849 amb l'indicat Cosme Calsada. Acabats els estudis teòrics, havien de fer diversos viatges a Amèrica per ascendir de pilotí a pilot de segona i finalment de tercera, que devia ser la situació en què es trobava aquest Cosme Calsada, fill d'un altre Cosme, navegant però també negociant, ja que el trobem en diverses compravendes d'embarcacions.

D'aquests anys que exposem voldríem recordar els noms dels darrers guixolencs que estudiaren de pilot a la citada escola d'Arenys de Mar. Són els següents: Francisco Calsada, fill d'un altre Francisco l'any 1831. El mateix any, Benet Pla, fill de Feliu; Antoni Romaguera, fill d'Antoni; Frederic Roig, fill de Geroni l'any 1847, i, finalment, el citat Cosme Calsada, fill de Cosme, com ja hem explicat. Inicià els estudis l'any 1849 i per haver-se clausurat l'escola hagué d'acabar els seus estudis a la de Barcelona el 1850.⁽¹⁰⁾

3. ACTIVITAT PORTUÀRIA GUIXOLENCA

En aquest apartat del treball exposem les activitats del nostre port, amb un creixement que coincideix amb la disminució que patí la flota mercant a causa de l'expansió dels vaixells que a partir d'aleshores es coneixeran com a vapors.

Per comprendre aquest fet posem un exemple: suposem que 15 bastiments de cabotatge d'una capacitat de 20 tones i d'una mitjana de 4 tripulants per nau, en un sol viatge, tots plegats només haurien pogut transportar un total de 300 tones més la necessitat de 60 homes de dotació, mentre que qualsevol dels vapors de la navilera Vasco-Andaluza, que ja començaven a freqüentar tant la nostra badia, com per exemple el *Guadaira*, que féu 10 viatges aquell any, en un sol dels viatges podia carregar les

(8) SALA, M. J. Registre notarial 1853.

(9) PONS GURI, J. M. *Op. cit.*

(10) Íd.

300 tones indicades, tan sols amb 28 mariners. Si recordem, a més, que els vaixells d'aquella flota atracaren l'any 1868 al nostre port unes 64 vegades en total, es comprèn que la capacitat, velocitat i regularitat que oferien permetien una competència tal que, a poc a poc, eliminarien el tradicional cabotatge de vela.

Comencem, doncs, exposant primerament el moviment marítim, segons dades obtingudes de documents, la majoria esparsos a l'Arxiu Local.

Any 1844. Nombre de vaixells entrats: 566, dels quals 38 eren d'Amèrica o de ports estrangers. ⁽¹¹⁾

Any 1845. Vaixells entrats: 605, dels quals 39 procedien d'Amèrica o d'altres ports.

Any 1851. Només hem trobat el nombre d'embarcacions que segurament sortiren del nostre port, per les 109 patents de Sanitat (50 de noves i 59 de repetides) que es trameteren. ⁽¹²⁾

Any 1852: 114 patents, any 1853: 143.

Any 1854. No hem trobat cap indicació. Epidèmia local colèrica. Port tancat?

Any 1855. Total d'embarcacions entrades a port: 341, de les quals 30 eren de veles quadres i de més de 100 tones. Unes 82 eren d'entre 25 a 100 tones, i finalment 239 de cabotatge. En aquests bastiments han embarcat 111 passatgers i n'han desembarcat 215. També hi havia quatre embarcacions menors que portaven passatgers de Sant Feliu i comarca a Blanes i a Lloret per anar a Barcelona. Igualment, arribaren el vapor *Pelayo* i els de guerra *Alerta* i *Bulcano* (*Vulcano*?). Fem notar que amb aquest nom de *Pelayo* és la primera vegada que s'indica la presència del nou tipus de vaixell de vapor.

Any 1856. Total d'embarcacions entrades: 356; d'"altobordo" 34, de cabotatge 313, d'estrangers 1 i de guerra 8.

Any 1857. Solament hem trobat una relació parcial d'alguns mesos, que dóna 2 goletes, 4 pollacres, 3 xabecs i 27 de cabotatge. S'ha anunciat que hi havia diferents ports estrangers tancats per malalties epidèmiques.

Any 1858. Només estan indicades 280 entrades, entre elles el vapor *El Negrito* amb passatge i destinació a Roses, i el guardacosta *Lebrel*.

Any 1859. Una altra relació incompleta, amb 15 velers de creu i 52 costaneres.

Any 1860. Sense documentació. Només anotada l'entrada a port del vapor *Indio*, procedent de Barcelona i amb destinació a Roses, segurament fins a Seta.

(11) MADOZ P. *Diccionario estadístico-histórico de España*. Madrid 1847.

(12) AHMSF. Sec. XXV. llig. 25.

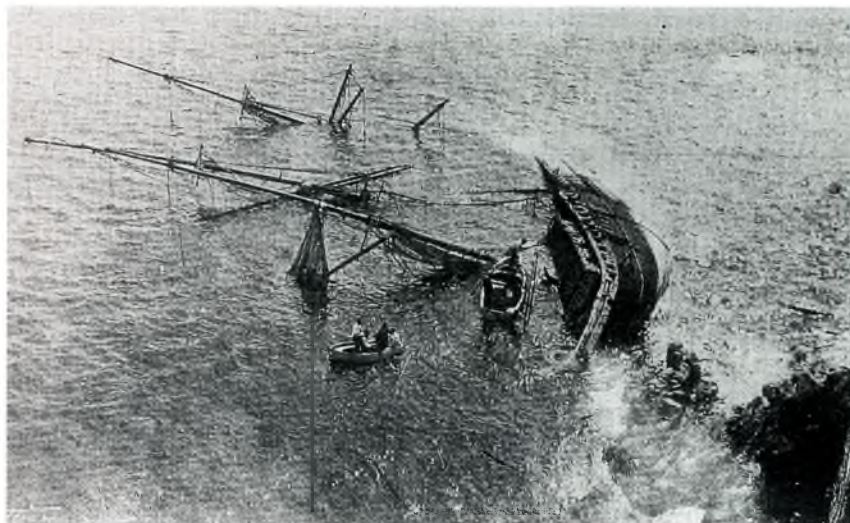


Fig. 1. Naufragi del *Josefa Formosa*.

Any 1864. Entrats a port 211 bastiments sense cap més indicació.

Any 1865. Entrats 248 bastiments, dels quals 3 eren estrangers i 3 de guerra.

Any 1866. Anotades 222 embarcacions entrades, de les quals 23 eren de guerra i 15 estrangeres.

Any 1867. Entrats 369. El mes de juny, el vapor *Lepanto* de l'Armada amb dos canons i 102 homes. La correspondència procedent del nord d'Àfrica va necessitar fumigació per prevenir el contagi.

I arribem al 1868, data important per tractar-se, com ja hem exposat, del primer any amb una relació completa i detallada del moviment portuari guixolenc com també per tractar-se de l'inici documentat de la constant presència de vapors de navilieres que feien escala de forma assídua al nostre port a causa de la seva dependència de la indústria tapera.

Abans, però, com el fet més destacable en el món mariner fou el naufragi davant de Calassanç de la corbeta *Josefa Formosa*, nau sortida de drassana anglesa i propietat de Marcel·lí Jané.

Passem ara a la lectura del registre d'entrades d'embarcacions al port de Sant Feliu, en què se'ns informa que la seva flota activa en aquells moments era de 10 llaguts de cabotatge d'una capacitat de 20 tones aproximades, més 5 velers de més gran cabuda.⁽¹³⁾

(13) Id. Registre d'entrades d'embarcacions. Sec. XXV, llig. 26, cub. 87.

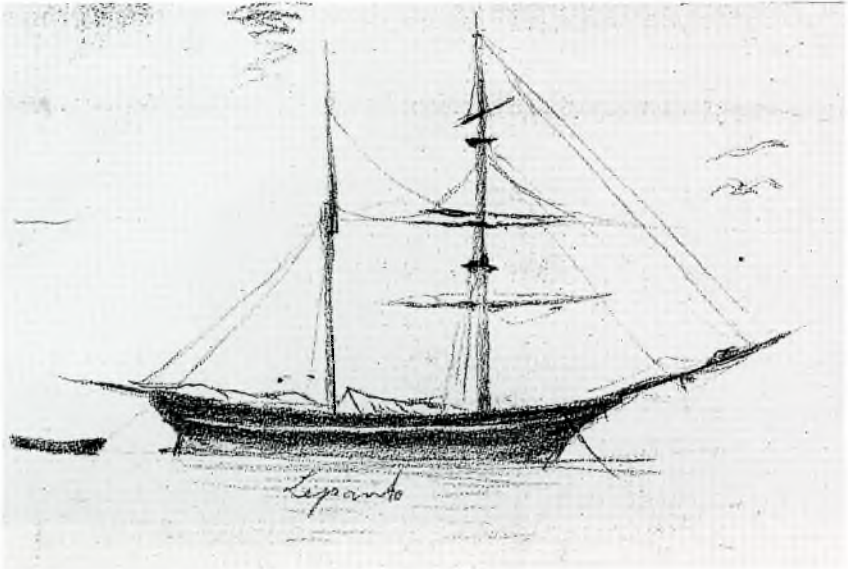


Fig. 2. Apunt de l'artista Ponç Martí del bergantí goleta *Lepanto*.

Així, trobem registrats amb 17 viatges a l'any els llaüts *Pesadilla*, de Josep Arxer, i *Bella Agustina*, d'Eudald Patxot.

Amb 15 viatges: *Julita*, de Josep Anglada, i *Dos amigos*, de Josep Carreras.

Amb 12 viatges: *Merceditas*, d'Agustí Planellas, *Bienvenida*, de Nicolau Calsada, i *Aprovechado*, d'Antoni Calsada.

Amb 11 viatges: *Pepito*, de Josep Patxot.

I, finalment, amb 10 viatges: *Maria*, de Joan Julià, i *Dolores*, de Geroni Albó.

Pel que fa als velers, tenim els bergantins pollacres següents: amb 8 viatges el *Trovador*, de Josep Fortó; amb 7 el *Lepanto*, de Benet Carreras; amb 6 el *Leonor*, de Geroni Cruañas; amb 5 el *San Antonio*, de Francisco Calsada, i el *Segunda Mercedes*, de Pere Carreras.

Totes aquestes dades ens permeten tenir una idea de l'activitat dels patrons que navegaren aquell any, que ens dóna una mitjana aproximada d'un viatge al mes per als nostres llaüts de cabotatge, els uns en direcció cap als ports francesos de Seta i Marsella predominantment, d'on tornaven carregats de cereals i farina, mentre que els altres es dirigien vers els ports de la costa de Llevant (Tarragona i València) i retornaven amb fruita, oli, vi, rajols, etc.

Quant als bergantins, els trobem anotats aproximadament cada dos

mesos, probablement per fer singladures més llargues, però també volem fer constar que d'aquesta relació podria faltar alguna nau camí d'Amèrica, ja que el viatge comportava moltes vegades més d'un any d'absència.

Hem de recordar també la presència a la nostra badia d'uns 30 bastiments procedents de Barcelona, de Tarragona i dels ports valencians, més uns velers que a continuació detallem: la balandra *Luisito*, de 104 tones. Capità: Pere Joan Andreu i matrícula de Barcelona. Càrrega: carbó.

Pailebot *Santiago*, de València, de 88 tones. Capità: Pere Torrellas. Càrrega: vi i efectes.

Goleta *Vicenta*, de 123 tones, de València. Capità: Ramon Pascual. Portà suro.

4 *Hermanos*, de 100 tones. Procedent del Masnou. Capità: Josep Martí. Igualment amb carregament de suro.

Ens queda l'exposició de les naus estrangeres com el bergantí goleta italià *Giullietta*, de 200 tones. Capità: Salvatore Butticelli. Fondejà una vegada i descarregà suro. Els pailebots portuguesos procedents de Portimao també amb suro: *Matilde*, de 117 tones. Capità: Matias de Salver Ribeiro. Dos viatges. El *Silvano*, de 187 tones. Capità: J. Cartacho. I el *Calypso*, de 140 tones. Capità: J. da Rosa. Càrrega: suro i vi. Aquests dos velers només amb un viatge cada un.

Finalment, tenim la goleta anglesa *Sam Llich*, de 220 tones, pilotada per Richard Brien amb carregament de carbó mineral, mercaderia que trobarem repetida en els següents velers que a continuació exposem: bergantins goletes *Alecto*, de 302 tones (capità: Horacio Thompson en el primer viatge i W. Good en el segon). Finalment, el *Reyna Sultana*, de 195 tones (capità: W. Nicholson), 1 viatge.

Exposat, doncs, el moviment portuari a Sant Feliu, finalitzarem aquest treball amb l'exposició dels nombrosos i variats vapors que fondejaren en el seu port durant aquest any 1868 per trobar-se àmpliament documentada la presència constant d'aquestes noves embarcacions. Però voldríem recordar que l'alcalde guixolenc, l'any 1865, ja indicava en una informació oficial la presència a la nostra badia de dues línies de vapors, l'una amb destí a Seta i l'altra a Marsella.⁽¹⁴⁾

Comencem ara amb la presentació de la flota barcelonina que acostumava a recalar aquí i registrada unes 38 vegades durant tot aquest any. En destaca el primer de tots, el *Don Juan Tenorio*, de 182 tones, amb 29 viatges, cosa que ens indica una regularitat de cada dues setmanes aproximadament. Fou pilotat la primera part de l'any pel capità Josep Cabruja i

(14) Vegeu nota 1a.

la segona per Rafael Vidal. El seguia, però, amb molta diferència el *Gallito*, de 124 tones, (capità: Godofred Amat) amb 6 viatges. Després tenim el *Catalán*, de 188 tones, (capità: Josep Pujol) amb 5 viatges, i finalment el citat *Pelayo*, de 280 tones, amb un de sol.

Com podem observar, la naviliera barcelonina era força modesta si la comparem amb l'altra concurrent, la bascoandalusa, ja que la majoria dels seus vapors rondaven les 300 tones.

Passem, doncs, a tractar d'aquesta companyia de transport marítim, les naus de la qual, durant tota aquesta anualitat, vingueren a Sant Feliu 64 vegades. En destacaren tres: el *Guadaira*, de 339 tones, amb José Gómez de capità; el *Darro*, de 260 tones, i José Escudero de capità, i el *Guadiana*, de 301 tones, i amb el capità José Martínez; totes les naus amb 10 viatges.

Tenim a continuació amb 5 arribades el *Guadalete*, de 334 tones, amb el capità José Romero, i el *Betis*, de 173 tones, amb el capità Manuel Rodríguez. Els segueix, amb 4 recalades, el *García Vinuesa*, de 372 tones, amb el capità José Nuchara. Solament amb 3 viatges, l'*Andalucía*, de 291 tones, el capità del qual era Fco. Jaén; l'*Ebro*, de 228 tones, amb el capità Manuel García, i el *Numancia*, de 326 tones, amb el capità N. Font. Queden, amb un sol viatge, el *Valencia*, de 255 tones, amb el capità C. Batalla; l'*Extremadura*, de 261 tones, amb el capità Fco. Rubio, i, finalment, el *Princesa*, de 370 tones, amb el capità J. A. Hernández.

Aquests vapors portaven de tripulació uns 25-28 mariners. El carregament que deixaven a la vila era suro, efectes i algun passatger. De totes les naus citades, recordem el *García Vinuesa* com el més constant al nostre port, ja que fins a final de segle encara el trobem present a la nostra badia.

Acabem l'exposició d'aquest nou tipus de transport marítim que competí amb molt d'avantatge sobre els tradicionals velers, no solament a Sant Feliu sinó a tota la costa, i que canvià completament l'economia de la gent de mar —excepte la dels pescadors, que continuaren amb la seva tasca— creant en contrapartida nous llocs de treball portuari amb mariners, colles de camèlics i carreters per al transport terrestre. Però la que absorbí tots els braços sobrants i aptes per al treball fou l'expansiva indústria surotapera, productora de milions de taps, que, embalats, eren exportats en els vapors que hem ressenyat. Aquest fou l'origen de la riquesa d'aquella centúria.