

MARINA GUIXOLENCA DEL SEGLE XVIII (Del desastre a la recuperació)

BENET JULIÀ i FIGUERAS

Continuant amb el nostre intent de presentar diferents aspectes de la vida guixolenca del segle XVIII, en aquest escrit tractarem de l'activitat marinera dintre del període que va dels inicis de la centúria fins passada la segona meitat de segle, etapa que nosaltres encapçalem en aquest treball amb el títol: «Del desastre a la recuperació» i que ens permetrà exposar el paper que la nostra gent de mar hi tingué.

ANYS DE TREVA I TREBALL

Aquest segle havia començat amb una guerra seguida d'una derrota i amb el corresponent desgast en pèrdues de vides humanes, exilis, empresonaments, més els corresponents perjudicis de béns materials per talles, impostos i altres càrregues abusives pròpies dels temps bèl·lics.

La gent de la nostra terra, a causa del seu caràcter, aviat començà a intentar refer-se del desastre procurant fer remuntar la seva economia domèstica, seguida de retop per la del país, i va explotar el que tenia més a prop, com foren els productes naturals ajudats de la mà d'obra local, procés en què tingué un gran relleu l'actuació dels nostres homes de mar, fos amb la seva dedicació a la pesca o a la navegació fins al darrer terç del

AHMSF. Arxiu Històric Municipal de Sant Feliu
APG Arxiu Provincial de Girona
ACG Arxiu Catedral de Girona
AMG Arxiu Municipal de Girona
ADG Arxiu Diocesà de Girona

segle, època en què es començà a entreveure la possibilitat d'introduir-se en l'aventura americana que tanta riquesa aportava al país.

Cal recordar abans que la vila de Sant Feliu, tota envoltada de boscos, va poder extreure la llenya que després de la guerra hagué d'entregar a la tropa estacionada en el terme, als vaixells de guerra que s'hi havien construït i, per damunt de tot, la que s'hagué d'enviar per mar al camp de la ciutadella que s'estava alçant a Barcelona. També dels boscos sortí part de la fusta necessària per a les seves modestes drassanes i, segurament també, part de la que es necessità per als navilis que s'aparellaren aquells anys en el Parc Naval local per a l'Armada espanyola⁽¹⁾.

Un altre rendiment important i tradicional fou l'explotació del suro, producte que en gran part passava a l'exportació, mentre que la minsa terra dedicada al conreu només servia per a l'ús propi. Hi havia, però, el fruit de la vinya, el cultiu de la qual s'estenia més d'any en any. Bona part de la vinya servia, sobretot en temps de collita abundosa, per transformar-se en aiguardent, producte que es venia per mitjà dels anglesos als països nòrdics, dels quals, en contrapartida, obteníem el bacallà, la tonyina i l'arengada. Però seria de la mar d'on obtindrien la majoria de recursos explotats en aquella època, els quals permetien d'ocupar nombrosos braços com a pescadors, mariners, mestres d'aixa, calafats, corders, velers, treballadors del salaó, barrilers i, fins i tot, productors de xarxes.

La majoria d'aquests productes suggerits, hauria de ser la modesta flota mercant guixolenc a l'encarregada de transportar-los als ports de la conca occidental mediterrània, malgrat els perills, sobretot dels corsaris, inseguretats que es mantingué tot al llarg de la centúria. Perquè cal recordar que durant aquests anys no hi hagué cap campanya bèl·lica important a dins del país, sinó que el camp de batalla de les diferents accions guerres —que foren moltes— fou la mar, propiciant l'actuació mantinguda de vaixells corsaris enemics dedicats a intentar enfonsar l'economia del país contrari. Tanmateix, l'actuació més nociva fou la de les naus corsàries magribines, puix que, a més de capturar els vaixells i llur mercaderia, empresonaven els pobres mariners per vendre'ls posteriorment com a esclaus o per obtenir una apreciable suma de diners pel seu alliberament.

Malgrat aquestes dificultats, el segle XVIII presentà un desenvolupament i canvis favorables. Un d'ells, l'augment demogràfic. Així, la petita vila guixolenc que tenia uns 1.500 habitants en iniciar-se la centúria, l'acabà amb prop de 6.000. La seva senzilla flota mercant que l'any 1715 —acabada la guerra— declara oficialment tenir només set naus de coberta, a la fi del segle ja en tindrà, a part dels dedicats a la pesca, prop d'un

(1) AHMSF. Clavari 1717-23. Cubeta 33, lligall 34.



Artillers del Fortim. Dibuix de Joaquim Pla i Dalmau, cedit gentilmente per l'associació gironina El Baluart.

centenar. També la pau firmada entre el rei Felip i el Pretendent, que permeté una amnistia dels castigats pel seu paper en la passada guerra, consentí alliberar i restituir els béns particulars. Igualment, una alimentació més abundant i variada, unes normes sanitàries —a vegades exagerades com ja veurem més endavant— impediren l'entrada d'epidèmies que persistiren tots aquests anys, essent factors que tots plegats ajudaren beneficiosament a la millora del país.

El fet de voler exposar a continuació els as-

pectes més rellevants de la història marinera d'aquella època, ens obliga a assenyalar la diferència que hi ha entre una primera part d'aquest segle — amb poca documentació de caire marítim per tractar-se dels anys de recuperació— amb una flota molt senzilla d'embarcacions pilotades, la majoria de les vegades, pels propietaris, cosa que feia inútil l'extensió de documents de patronia, i l'abundància d'aquests documents en la segona etapa de la centúria, amb aportacions interessants que ens permeten acabar d'arrodonir el coneixement d'aquell període. Això fou motivat per l'existència dels llibres oficials de registre de Marina pel fet d'haver estat seleccionada la vila de Sant Feliu com a cap d'una de les quatre províncies marítimes en què es dividí la costa catalana.

BASTIMENTS D'AQUESTA CENTÚRIA

Com que al llarg d'aquest escrit sortiran citats diferents bastiments, tant guixolencs com forasters, que fondejaren al nostre port, de la majoria dels quals ja s'ha perdut la mena, exposarem per fer-ho més entenedor una discreta descripció d'algunes de les característiques que els diferenciaven, tot i que tenien en comú un estil clàssic mediterrani amb vela llatina.

Un primer grup, el més senzill, estava caracteritzat perquè les embarcacions arboraven un sol pal amb la corresponent vela llatina. El més conegut és l'anomenat llagut, amb l'arbre central inclinat cap a proa aguantant el clàssic velam. N'hi havia amb coberta i sense. Aquests, amb diverses varietats, es dedicaven més aviat dedicats a la pesca, mentre que els anteriors es destinaven al petit trànsit costaner i es coneixien amb el nom de barca de mitjana si portava a popa una messana. D'aquesta espècie, també n'hi havia una altra nau molt popular, correntment amb un sol arbre i vela llatina. Era l'anomenada tartana, la qual tenia la particularitat de portar el pal perpendicular al centre de la quilla. També trobem el gànguil, embarcació d'un sol arbre, però amb proa i popa iguals, que li permetien anar fàcilment tant endavant com endarrere, molt usat pels francesos, que portaren blat durant els anys de penúria en acabar-se la guerra.

Un segon grup és el del tipus del xabec, nau de les més importants i grosses d'aparell llatí amb tres arbres: el trinquet inclinat cap a proa, el major en candela i el messana tombat cap a popa. Les veles, com hem indicat, eren llatines i les barques podien a més ésser propulsades per remes. Eren naus molt veleres, el model de les quals sembla que procedia de terres nord-africanes. En els avisos de perill corsari s'indica moltes vegades la seva presència. Semblant era el pinc, però amb la particularitat de la popa quadrada i la bodega ampla, cosa que li permetia més capacitat de càrrega. Finalment el canari, molt semblant al xabec, però de proa llançada, s'usava en la segona meitat de segle.

Un tercer grup és el format per les naus que lentament van acceptant la vela quadra, i així tenim el bastiment anomenat llondro, que, semblant als de la família del xabec, presentava una vela d'aquesta característica en el trinquet. Més tard, tenim el místic goleta amb l'esmentada vela en aquell pal, i a últims de centúria la pollacra amb dos arbres i veles quadres que donarà pas al bergantí amb tres pals de tres peces i les corresponents veles d'aquests tipus, ambdós vaixells ja aptes per a l'aventura americana.

A part, ens queda el grup de les embarcacions mediterrànies de la família de la galera, usades llavors quasi sempre per a accions bèl·liques, i a més, també, com a lloc de punició en tenir-hi embarcats els anomenats forçats, persones castigades per uns anys o de per vida segons la seva condemna. Aquesta nau era molt llarga d'eslora i de poc puntal, la majoria portaven vuitanta remes moguts per dos o tres castigats. Sabem que alguns guixolencs passaren aquest suplici, com més endavant ja detallarem. Recordem igualment la galiota de la mateixa família, però més modesta, ja que acostumava a portar vint remes per banda i un sol remero. També la sagetia o galera sotil, que per la seva lleugeresa s'usà molt en les actuacions corsàries, com coneixem dels corsaris guixolencs de la fi de segle.

Aquestes naus, sentenciades a desaparèixer en aquest segle, encara actuen contra el perill corsari mediterrani. Per això trobem el 1732 un acte d'assentament entre el negociant Antoni Bas i Marcos Antonio de Lallera, comissari reial de Montes y Plantíos, per proporcionar 720 pins de Santa Coloma de Farners per a les drassanes de Barcelona, per a la «fàbrica» de dues galeres ⁽²⁾, i, més tard, el 1736, unes altres quatre de senzilles.

Dos anys després, l'actuació intensa dels pirates algerians motivà que durant l'estiu les galeres *San Genaro* i *Santa Teresa*, juntament amb les galiotes *San Luis* i *San Fernando*, vigelessin des de Sant Feliu.

FLOTA MERCANT

Exposats els diferents tipus d'embarcacions que ens trobarem en aquest estudi, passem ara a explicar el que coneixem de la nostra flota mercant d'aquella centúria.

A causa del prurit fiscalitzador que mostraren els nous governants Borbons, sabem que al principi de segle la vila només disposava de set bastiments amb coberta, que eren dos llondros i cinc tartanes. No coneixem si aquesta modesta flota corresponia a una vila marinera de 1.500 habitants o bé als càstigs soferts en les guerres que durant cinquanta anys havien passat, o ambdós factors, puix recordem que la propera vila marinera de Lloret també declarà tenir solament cinc embarcacions. Perquè cal recordar que en la darrera Guerra de Successió es troben anotades diferents activitats de les nostres barques, unes vegades per portar queviures i d'altres per transportar pertrets de guerra, tropa, ferits i malalts, cosa que motivà la pèrdua d'alguna embarcació com la capturada davant de Barcelona, que havia estat enviada pel comte de Fièrne al camp del duc de Pòpoli, el qual assetjava la Ciutat Comtal el 1713.

La primera relació que tenim de la flota mercant guixolenca obtinguda segurament en vista de la reconquesta de l'illa de Mallorca el 1715, puix encara no havia prestat obediència al nou monarca ⁽³⁾ és la següent:

Llondro - *Ntra. Sra. del Roser* i *Sant Antoni de Pàdua* —400 quintars— patró Joan Calsada
 Tartana - *Ntra. Sra. del Roser* i *Sant Antoni de Pàdua* —250 quintars— patró Miquel Cateura
 Tartana - *Ntra. Sra. del Roser* i *Sant Antoni de Pàdua* —150 quintars— patró Bernat Vidal
 Llondro - *Sant Antoni de Pàdua* —300 quintars— patró Pere Andreu
 Tartana - *Sant Antoni de Pàdua* i *Ntra. Sra. del Roser* —250 quintars— patró Felip Gorgoll
 Tartana - *Sant Josep*, *Sant Antoni de Pàdua* i *Ntra. Sra. del Roser* —400 quintars— patró Antoni Carrió
 Tartana- *Sant Antoni de Pàdua* i *Ntra. Sra. del Roser*-patró Bonaventura Mas. No consta la seva capacitat de quintars.

(2) AHMSF. *Manual d'acords* 1732.

(3) APG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, 31/V/1715.

MARINERS

La llista de mariners guixolencs és la següent:

Joan Calsada major de dies, 65 anys	Francisco Bascós, 36 anys
Joan Calsada menor, son fill, 35 anys	Antoni Perich, 63 anys
Antoni March, fill d'Antoni March, pescador, 23 anys	Miquel Cateura, 55 anys
Antoni Carrió, 50 anys	Jaume Truch, 40 anys
Bonaventura Mas, 38 anys	Benet Delemus, 30 anys
Bonaventura Vinyolas, 38 anys	Jaume Remus, 45 anys
Bernat Vidal, 56 anys	Josep Remus, son fill, 23 anys
Perè Caner, 36 anys	Antoni Recasens, 25 anys
Rafael Bas, 35 anys	Narcís Remus, fill d'Antoni, barriler, 18 anys
Bonaventura Comadira, 45 anys	Josep Bosch, fill de Pere, 26 anys
Pere Andreu, 45 anys	Miquel Cateura menor, de 30 anys
Bartomeu Baster, 50 anys	Cristòfol Vilaret, 44 anys
Rafael Vidal, fill de Pere, 24 anys	Pere Roura, 35 anys
Josep Caseras, 45 anys	Josep Ferrer, 30 anys
Pius Moner, 30 anys	Salvi Jacas, 35 anys
Nicolau Morera, 28 anys	Grau Sala, 38 anys
Antoni Gorgoll, 38 anys	Grau Caseras, 35 anys
Feliu Garriga, 59 anys	Josep Roura, 43 anys
Miquel Quintana, 40 anys	Narcís Gorgoll, 30 anys
Miquel Surfís i Tossa, 40 anys	Sebastià Vidal, 18 anys

Però el 1738, és a dir vint-i-tres anys després d'aquesta estadística d'embarcacions guixolenques, trobem anotades en una nova relació la xifra de 3 llondros, 17 tartanes i 4 llaguts; un total de 24 embarcacions de cabotatge, xifra indicadora de la recuperació econòmica iniciada a la vila⁽⁴⁾. D'aquesta llista només citem el llondro de Joan Calsada menor, de 1.000 quintars i 8 mariners; el de Bartomeu Bosch, també de 1.000 quintars i 8 mariners, i el de Benet Delemus de 500 quintars i 5 mariners.

Aquesta relació, l'hagueren d'entregar els regidors al comissari de Marina, Antonio Gallego; però l'any següent hi ha una nova llista, aquesta vegada destinada a Don José de Córdoba Alagón, corregidor del partit de Girona, el qual volia informar-se de les armes que portava cada embarcació per defensar-se. Per la seva importància, la copiem:

Llondro de Bartomeu Bosch. «Sus armas: dos cañones, dos pedreros, ocho trabucos, diez fusiles, diez bayonetas, seis sabres (?) y ocho botavantes. Con permiso del Exm^o Sr. marqués de Bibourg, fecha 24/XII/1733».

Llondro de Benet Delemus. «Armas: cuatro pedreros, ocho fusiles y seis botavantes. Permiso del Exm^o Sr. conde de Pimes, fecha 5 de agosto 1739».

(4) Document d'AHMSF cedit per BOADA i RASET.

Tartana de Jaume Costa. «Armas: cuatro fusiles. Permiso marqués de Bibourg 1734».
 Tartana de Juan Calsada. «Armas: cinco fusiles. Permiso marqués de Bibourg, 1730».
 Tartana de Joan March. No porta armes.
 Tartana de Josep Pou. No porta armes.
 Tartana de Rafael Patxot. No porta armes.
 Tartana de Joan Agustí. No porta armes.
 Tartana de Josep Mundó. No porta armes.
 Tartana de Feliu Bosch. No porta armes.
 Tartana de Joan Agustí. No porta armes.
 Tartana de Josep Mundó. No porta armes.
 Tartana de Feliu Bosch. No porta armes.
 Tartana d'Antoni Gorgoll. No porta armes.
 Tartana de Baltasar Quintana. No porta armes.
 Tartana de Feliu Surís. «Armas cuatro fusiles con permiso del conde de Mines (?) fecha 1735».
 Llundro de Joan Calsada. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Josep Bosch. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Miquel Roura. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Josep Feliu. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Rafael Surís. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Josep Roch. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Sebastià Bosch. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Feliu Gorgoll. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Pere Calsada. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.
 Tartana de Nicolau Morera. S'ignoren les armes i el permís per estar de viatge.

Finalment, el patró Jaume Roura tenia una tartana de 1.500 quintars, que fou capturada pels moros prop dels Alfaics i de la qual se salvaren el patró i els seus sis mariners amb cinc fusells i dues baionetes que estan en poder del batlle⁽⁵⁾.

L'any 1748 hi ha una altra relació de 31 embarcacions i de 4 en construcció sense anotacions importants. Seran els documents anomenats «de Patronia», ara cada vegada més abundants, els que ens donaran una idea de l'increment d'aquesta flota mercant, sobretot a partir de la segona meitat de segle fins a arribar a la xifra, assenyalada per Zamora, que coincideix amb una època de desenvolupament apreciable de la vida econòmica de la població guixolenca.

En aquesta exposició es constata que és molt escassa la presència de naus de certa categoria de càrrega com eren els llondros, en comparació amb una abundància de discretes tartanes, bastiments que necessitaven pocs tripulants —la majoria només tres— com també un modest capital per construir-les i explotar-les en un ambient de parentiu, ja que el patró n'era quasi sempre el propietari. No havia arribat, encara, a predominar la formació de capitals per aportacions de diverses persones —els parçoners—, modalitat contractual sobre la qual més endavant tractarem i que afavorí una expansió marímera notable.

(5) AHMSF. Secc. XV, núm. 44.

PESCA

Pel que fa a la nostra gent de mar, unes vegades es dedicaven a fer de pescadors i d'altres de mariners, segons les necessitats del moment. Així, coneixem que una activitat ben remunerada era la dedicada, en el seu temps, a la pesca de la sardina, puix que convenientment preparada en conserva era molt apreciada en els ports de la conca occidental del nostre Mediterrani, tant la coneguda com «sardina confita blanca» com la ressenyada com «arengada», mentre que un altre tipus, la fumada, ja se n'havia perdut el consum en aquest segle. La seva exportació es feia en barrils en les varietats de nisarts i nostrats.

Amb motiu d'un plet d'aquests pescadors de sardina amb l'abat del monestir guixolenc, un d'aquests pescadors amb molta experiència en l'ofici, sobretot per l'edat, per defensar el punt de vista del seu gremi aportava en un document l'explicació tradicional d'aquesta captura, que copiem resumida per informar-nos de les idees d'aquell temps sobre aquesta pesca. Així indica *que d'abril a últims de juny hi havia la passa de diferents peixos, entre ells la sardina i l'anxova, que provenien de l'oceà i entraven a la Mediterrània per les aigües adjacents del Principat, i tirant posteriorment cap a Llevant amb una duració variable segons els anys i segons fossin aquests freds o càlids. Com que passaven en diferents dies i intervals, això feia que hi hagués jornades de pesca i altres que no. Per la seva captura precisaven usar les xarxes anomenades precisament de sardinals. Posteriorment, pel mes d'agost, setembre i octubre retornaven de llevant i per les nostres costes es dirigien altre cop a l'oceà, permetent una nova pesca. En no quedar-se ja en els nostres mars durant l'hivern ni amb armallades ni amb palangres ni altres arts, no es pescava cap més sardina. També la incertesa del seu pas prop o lluny de la costa feia que distintes barques s'arribessin a Ayamonte o a Galícia per carregar sardina i anxova per poder mantenir el seu comerç amb la costa francesa*⁽⁶⁾.

Per a aquesta pesca es necessitava usar uns filats que anteriorment procedien de Gènova i de la Provença, però que en aquest segle ja es feien a la nostra terra i que permetien donar feina a les dones. Sant Feliu era un lloc on s'havia adquirit un cert prestigi, segons documents de l'època, que indiquen que les seves xarxes es venien des de Cotlliure fins a Galícia. Com que la seva tinció es feia bullint-les amb escorça de pi, això ens permet recordar una venda de l'any 1711 d'una caldera de tenyir sardinals per la important xifra de 100 lliures⁽⁷⁾.

Un altre grup important de pescadors era el dels palangrers d'altura

(6) APG. Llibres registre de Marina. Caixa 969.

(7) Notaria 29/IX/1711. J. M. VICENS BATET a *Àncora*, núm. 2260.



Xabec armat per la guerra contra els corsaris. Patró: Barceló. Al costat esquerre, possible místic-goleta. (Gravat procedent de *La Ilustración Española-Americana*. 1885).

amb les seves peces de 60-70 brases de llargada i amb unes pedres al final per tesar l'ormeig.

Pels voltants del 1720, entre la greu pesta de Marsella i potser l'activitat corsària, les autoritats ordenaren la suspensió total de navegar i pescar. Per això, l'any següent, un coronel de cavalleria que estava de comandant de la plaça va fer engarjolar els pescadors de palangre que havien sortit a calar. Aquestes disposicions de les autoritats potser amagaven, a més de les precaucions contra l'epidèmia del port francès i els perills dels corsaris, el fet d'evitar la pràctica del contraban que es feia a alta mar des de barques de pescadors amb naus, les mercaderies de les quals provenien de ports probablement infectats, com també la venda de queviures mancats a vaixells enemics, sobretot anglesos.

De mica en mica, les disposicions es devien suavitzar perquè es parla de 21 llaguts corallers albirats treballant davant de Palamós. Aquest tipus de pescadors podien ser segurament de Begur, població de la nostra costa que tenia molt de prestigi en aquesta pesca i on n'hi havia que treballaven a pulmó lliure; en recordem aquí un: Geroni Mauri, que encara que era veí d'aquesta vila era oriünd de Sant Feliu.

MESTRES D'AIXA

L'expansió de la flota mercant guixolenc comptà amb tres elements essencials: els mariners, els parçoners, és a dir els qui aportaren el capital, i finalment els mestres d'aixa locals. Centrant-nos ara en l'estudi d'aquests darrers, podem dir que al llarg de la centúria n'hi havia un nombre molt apreciable —potser al voltant d'uns quaranta—, però que no podem distingir entre els qui només eren simples ajudants d'aquesta professió dels qui eren aptes per fabricar modestes embarcacions de pesca i els qui podien fer naus de més capacitat. Cal afegir que l'instrumental que usaven no era gaire complicat; tal com es desprèn de la lectura del document notarial fet a instàncies de Rosalia Pi, vídua de Sebastià Ballaria, mestre d'aixa local, sobre la venda de «totes les barrines, ferramenta i demés eines» de son difunt marit i en poder, llavors, d'Antoni Pi, un altre fuster de naus i probablement parent d'ella ^(7 bis).

La relació feta el setembre de 1716 diu així: *Totes les barrines tan xiques com grans i els rombals que tenia el dit Ballaria. Dues destrals i dues aixes. Dues planes grosses i una de xica. Sis escarpres entre grosses i xiques. Quatre estenalles, dues de grosses i dues de petites. Tots els ferres de calafetar i llimes. Quatre martells de ferre. Un parpal de ferre. Quatre serres, dues de grans i dues de xiques. Una olla gran de ferre i trespeus, per coure quitrà. Una pica d'aiguera que costava una dobla.*

De la lectura de la documentació relacionada amb qüestions de marina podem obtenir una llista d'artesans d'aquest ofici, probablement els de més prestigi, els quals acostumaven a ser d'una mateixa família. En destaquen els Mauri amb Ferran, el 1704; Geroni, el 1705; Pere Antoni, també aquest any; Joan, des del 1731 al 1752; Francisco, del 1716 al 1752; Miquel, el 1740; Cristòfol, del 1745 al 1752. A continuació tenim els Sentir, que inicien la saga amb Roc, el qual prové de Dènia el 1716 i s'estableix a la nostra vila, on deixà una llarga descendència, no solament entre els mestres d'aixa, com veurem a continuació, sinó també entre gent marinera i fins i tot algun com a negociant. Així trobem Josep i Nicolau el 1721; Jaume el 1726; Antoni i Pere Màrtir el 1733 i Geroni el 1752.

Igualment de la família Caimó, tenim del 1753 al 1763 Baudili i Benet el 1759. Dels Pi hi hagué Antoni del 1702 al 1706 i Joan del 1716 al 1719, emparentats amb l'esmentat Ballaria. Podem citar encara: Domènec Valentí i son fill Nicolau, el 1716; Pere Patxot, des del 1725 al 1730, i Josep Patxot, el 1765; Pere Passapera, el 1726; Josep Surís, el 1718; Josep Roura, el 1719; Francisco Puig i Caritat, del 1727 al 1739; Francisco Barneu, francès establert a la vila, del 1728 al 1745; Josep Bosch, el 1723; Miquel

(7 bis) Notaria 12/IX/1716.

Vives, del 1736 al 1745; Joan Costa, del 1737 al 1739; Joan Serra, el 1711, i Antoni Esteva, àlies Llescas, el 1766.

A aquesta relació hauríem d'afegir un petit grup que per diferents motius hagueren d'anar a treballar a altres poblacions; per exemple: Antoni Bosch, el 1704 hagué d'anar a Sitges com també Antoni Pau Remus, el 1728; Gerald Ayguavivas passà el 1721 a Mataró. També el 1718 per ajudar a la construcció de dues galeres a Barcelona s'ordenà que set mestres d'aixa local hi anessin a treballar, i de la mateixa manera el 1728 se'n destinen dos a Biscaia per fer-ho en les drassanes reials. Finalment, el mestre d'aixa Benet Bussot morí i fou enterrat el 1726 a la Isla de León, seu de Departament marítim, potser per haver estat embarcat com a fuster de vaixell, segons testimoni de la seva muller.

Acabem aquest apartat sobre els mestres d'aixa amb dues notes: la primera, l'obligació, des de mitja centúria, d'estar matriculat per poder exercir. L'altra sobre els exàmens que s'exigien com a mestre per tenir "botiga oberta" per poder treballar i ensenyar, l'any 1774.

Exposades aquestes notes, ens hauria agradat completar les dades amb informacions sobre el tipus d'embarcacions que construïren a la nostra platja: noms de llurs autors; característiques pròpies de les naus com ara capacitat de càrrega, mides, valors de les obres, parçoners, etc. Això no ha estat possible per falta de documentació adequada al llarg d'aquesta primera part de la centúria.

ÈPOCA DE RECUPERACIÓ

És en els documents de la notaria local on trobem alguna informació que ens ajudarà a orientar-nos en aquest tema relacionat amb els primers anys, o sia, els de recuperació. Així, tenim que les primeres dades que podem aportar, a més de les conegudes de la relació oficial de bastiments del 1715, són: la compra d'una barca de Miquel Cateura pel valor de 122 lliures i 10 sous; el testament del negociant Francisco Buscarons, on indica tenir part de mitja barca, ara a Sitges, i la meitat d'un llagut de tràfec. L'any 1717, Ja venda d'un altre llagut, aquest del difunt Jacint Cateura per 16 dobles (unes 90 lliures). Igualment, un de pesca amb son timó i dos remes per 36 lliures, propietat del mestre d'aixa Geroni Mauri, l'any 1719. Anys més tard —1726— aquest artesà fa testament abans d'anar destinat a Biscaia per treballar en el Parc Reial i hi indica entre altres coses que té un deute amb Jaume Calsada per un llagut de 8 dobles.

L'any 1727, en subhasta pública davant del baró d'Huart fou comprat un gànguil francès naufragat per 287 lliures. Foren parçoners el negociant Pellisser, que se'n quedà la meitat, i l'altra part es repartí en dues terceres parts per al mestre d'aixa Nicolau Sentir i la resta per a Francisco Surís, que quedà com a patró. Aquest Nicolau Sentir, el tornem a trobar més tard —1732— com a propietari d'una tartana aparellada per ell en nomenar patró Rafael Surís.

Poc a poc, s'entra en una etapa de millora que permet tenir més embarcacions de tràfec i algunes amb més capacitat de càrrega, cosa que fa necessària l'aportació de més capitals i, per tant, la de més parçoners, sigui a la fusta com a propietaris de la nau o bé en la modalitat de la mota com a participants dels beneficis de les mercaderies comprades o venudes. Ja hem indicat el testament de Francisco Buscarons com també la companyia de Pellisser, Sentir i Surís per explotar el nou pinc reconstruït. Arribem al 1745 amb un nou inventari del difunt Nicolau Anglada, on tornem a trobar indicacions sobre la seva propietat d'una quarta part en la barca de Pius Moner; una altra part en la de Francisco Torrent i un quart en la de Miquel Cateura, i més un dotzè en la de Benet Calsada. Continua la relació amb una part de 30 dobles en la barca de Miquel Cateura; mitja part de 15 dobles en la del patró Pere Calsada i tres quartes parts de 22 dobles en la de Joan Anglada menor. En la barca d'un patró de Tossa hi tenia una quarta part de $7 \frac{1}{5}$ dobles. En la de Geroni Anglada la meitat de 5 dobles; en la de Roc Roura, Tomàs Feliu, Joan Llorens i Josep Calsada, parts iguals sobre 15 lliures.

En una barca de 2.300 quintars, el patró hi tenia, l'any 1745, un octau, que hagué de vendre per necessitat. D'aquest any són citats: una tartana de 300 quintars de J. Carreras, un canari de 350 quintars del patró Francesc Mauri, mentre que l'any següent trobem una barca de 300 quintars patronejada per Pere Mas i un canari de 400 quintars d'Antoni Bascós. Segueix la relació amb una barca de 2.500 quintars amb Josep Bosch de patró; una tartana de 500 quintars, fabricada a Sant Feliu per Antoni Sentir; una altra embarcació és comprada per Cosme Patxot i Joan Mauri, i n'és de patró Bartomeu Bosch. I encara a final d'any, vuit parçoners compren un llondro de 1.000 quintars, el patró del qual és Josep Reixach.

I aquesta és tota la documentació que hem pogut trobar d'aquest primer període sobre bastiments locals. Era un temps en què la paraula donada tenia tant de valor com l'escripta, ja que molta gent de mar no sabia llegir ni escriure; per això trobem els testaments tan detallats pel fet de no perdre's l'inventari mental que moltes vegades era guardat pel futur difunt en relació amb el seu patrimoni.

GENT DE MAR

Passem ara a tractar l'altre element que ajudà a la recuperació econòmica de la vila amb el seu treball compromès. Fou sempre predominant la seva presència i, així, en l'època de la misèria, finalitzada la guerra, trobem en una relació notarial sol·licitada per les noves autoritats sobre el nombre d'homes aptes per al treball, d'entre les edats de setze a seixanta-sis anys —on escriu fra Escardó, en nom de l'abat rector de la vila—, que a Sant Feliu hi ha 514 treballadors dels quals 194 pertanyen al gremi de gent de mar: mariners i pescadors.



Fragata de 42 canons amb l'escut de Sant Feliu de Guíxols a la popa. Fotografia cedida i autoritzada pel Museu Marítim de Barcelona.

Amb el pas dels anys i millorades les condicions econòmiques, augmenta el nombre de bastiments amb la corresponent incorporació de més gent llogada; per això es comprèn la seva influència sobre la vida local, fins i tot sobre la seva parla, usant expressions no utilitzades en les comarques properes de l'interior. Ara recordo com de petit havia sentit dir a la gent gran, i com a advertència a algun díscol, l'expressió: «Ja te passaran es gat per s'esquena» record segurament del càstig per flagel·lació que es practicava a bord d'un vaixell per mantenir la disciplina, costum que anà desapareixent en totes les armades llevat de l'anglesa amb el seu cèlebre «gat de set cues».

D'aquests anys de la meva infantesa hi ha el record d'aquells pescadors nostres que hi havia a la platja. Tipus més aviat esprimatxats, amb la seva camisa fosca, les calces arromangades fins als genolls i a peu nu ja preparat per saltar de la barca quan aquesta s'amorrava. Una gorra amb la visera posada exageradament cap endavant, potser per protegir-se la vista del reflex de la llum sobre l'aigua de mar i que obligava a una exagerada posició del mentó aixecat, que feia destacar la corba de la nou del coll tot forçant-la a tirar el tòrax cap endavant, costum potser adquirit pel seu pas per l'armada.

I d'aquesta societat de gent de mar fou d'on sortiren els qui destacaren per formar el conjunt de patrons d'embarcacions dels quals parlarem breument a continuació.

PATRONS

En voler presentar el col·lectiu dels patrons de Sant Feliu, ens trobem amb la mateixa dificultat que ja hem exposat pel fet de tractar-se d'una flota modesta i en la qual, moltes vegades, el patró era el mateix propietari i això era motiu que no hi hagués documents de patronia en els primers temps del segle, en contrast amb els que trobarem a la segona meitat de la centúria per la seva anotació metículosa en els llibres de registre de Marina. En les llistes de patrons i bastiments de 1715 i 1739, presentades al principi d'aquest treball, hi estan inscrits la majoria i altres destacats mariners de la vila amb reconeguda responsabilitat per manar una nau, per tant no repetirem la seva relació, només aportarem alguna dada no anotada.

I així tenim que el primer patró citat és un de la família Calsada, d'on sortiren tanta gent de mar que fins i tot descendents seus arribaren als nostres dies. Aquest es deia Joan Calsada de cinquanta-vuit anys i patró d'un llongro de 400 quintars de capacitat. L'any 1702 portà a la fira de Belcaire 1.500 barrils de sardina, a 5 sous i 5 diners la peça. L'ajudava un fill, conegut també com Joan Calsada menor, de vint-i-dos anys, que era casat amb Elisabet Ayguavivas Pagès, també de família tradicionalment marinera, la qual aportà al matrimoni, segons capítols, entre altres coses, 33 dobles d'or i una caixa de noguera amb tots els seus vestits.

D'aquell temps tenim un altre patró d'un llongro de 300 quintars, Pere Andreu, però el més destacable d'aquells anys fou el d'Antoni Recasens, patró i propietari, el qual amb set tripulants fou capturat pels corsaris i conduïts tots com a presoners al Nord d'Àfrica, segons confirmació dels patrons Pius i Lluç Moner, els quals explicaren: *Anant de camí cap a Cambrils amb la tartana Sant Antoni de Pàdua trobaren el patró Pau Marès a Barcelona el qual els informà que el patró Antoni Recasens i son fill Josep, Joan Carreras i son fill Joan a qui mataren els moros, Rafael Dauset, Antoni Julià, Miquel Mestres i Jaume Remus, ermità de la capella de Sant Elm, foren captivats pels moros dintre de son llongro que venia carregat de sal dels Alfacs. De Tarragona oïren els trets i al Vendrell, la mar escupí un cadàver que anaren a veure i que resultà ser del mariner Joan Carreras⁽⁸⁾.*

(8) Notaria 15/VI/1734.

MATRÍCULA DELS HOMES DE MAR

Les noves autoritats imposaren, segons Real Cédula de 1737, l'obligació a tota persona que volia viure del mar —mariners, pescadors, mestres d'aixa, etc.— estar matriculat en la corresponent comissaria de Marina, disposició inspirada en la que va ordenar el ministre francès Colbert per dificultats a trobar, el segle anterior, homes per a la seva flota.

Els nostres matriculats, a més de poder treballar en assumptes mariners, tal com hem remarcat, tenien certs privilegis com també obligacions, entre elles: estar promptes a obeir a la crida d'incorporar-se a l'Armada quan fossin cridats a files, dependre dels tribunals de Marina i estar disponibles fins als seixanta anys. Quant a privilegis, tenien el d'estar lliures de sorteig de quintes, poder estar exempts de l'obligació d'allotjar soldats i, àdhuc, les seves dones si eren vídues, en cas d'embarcar-se, tenien el dret de rebre paga avançada per socórrer la seva família, sou d'invàlid i mantenir els mateixos privilegis en jubilar-se.

REGISTRE DE MARINA

En entrar a la segona meitat d'aquesta centúria, la vila de Sant Feliu passà a ser cap de província marítima amb el seu corresponent sotsdelegat o ministre en la persona de «D. Juan Fco. Lacoma, oficial de la clase segunda de la contaduría principal de Cartagena». El comissari Marcos Antonio de Lallera passà a ser-ho de Montes y Plantíos per controlar l'abús de poda indiscriminada que es feia als nostres boscos amb l'excusa de la necessitat de drassanes reials. L'auditor de Marina fou Narcís Cervera i Calvet, fill del notari gironí Pere Cervera Badós; i el secretari de l'organisme, el notari local Josep Sala, que estengué el llibre de Registre de Marina, lloc d'on es pot extreure molta informació marinera, com anirem exposant, perquè hi ha meticulosament detallat tot allò que afecta la gent que estava sota la seva tutela.

DOCUMENTS DE PATRONIA

Aquests documents, molt abundants en els citats llibres de registre de Marina són, a més, valuosos per l'abundància de dades que ens proporcionen, i això permet seguir l'evolució de la nostra flota en l'època de recuperació tot informant-nos dels noms dels parçoners, el tercer element tan necessari per a l'expansió marinera; del tipus d'embarcacions amb característiques de mesura, capacitat de càrrega, nom del patró i nombre de tripulants, etc.

Referent a la designació de la persona que seria el patró, s'acompanyava amb clàusules sobre l'autoritat total que se li transmetria després d'haver estat escollit d'entre els homes de mar amb més experiència i

honestedat, car quedaven a les seves mans el vaixell, els tripulants i tot el capital posat en l'empresa pels parçoners.

Pel que fa als parçoners, ara volem recordar que eren els propietaris —després de Déu, segons l'advocació religiosa usada en aquell temps— d'una nau posada sobre pals a la platja esperant el nou noliejament. Acordat aquest, es firmava el contracte amb l'anotació final del tant per cent que corresponia a cada un, incloent-hi el patró, en el repartiment final dels beneficis un cop acabada la singladura.

Aquest tipus d'empresa tenia l'avantatge que hi podien participar des de persones acabalades fins a les més modestes, les quals aportaven petits capitals. Un altre avantatge era que s'ampliava la base econòmica per construir noves naus. Finalment, en cas de pèrdua de l'embarcació o de la seva càrrega per naufragi o captura es diluïa el perjudici més que si tot estigués posat en una sola carta. Però aquest darrer benefici era més per a les persones que podien disposar de capital per distribuir-lo en diferents empreses. D'aquests anys tenim que el negociant local Joan Lluç Salamó i Andreu, el trobem anotat de parçoner en trenta ocasions; també el negociant Cosme Patxot en vint-i-nou, el ferrer Josep Campaneria en vint-i-cinc, Geroni Baster en vint, etc.

No tots els parçoners eren homes. També s'hi troben algunes dones, quasi totes vídues, per defensar segurament el patrimoni heretat del seu difunt espòs com és el cas de Gertrudis Martí, vídua de Buscarons; Mariàngela Oliver, vídua de Gova de Palau sa Costa; Narcisa, vídua de Domingo Matutano, l'antic receptor de la sal; Esperança, vídua de l'apotecari Mateu; Rosa, vídua d'Antoni Sentir; Francisca Saura de Cassà i *donya* Antònia Mata de Barcelona.

Una altra de les referències abans indicades que podem trobar en la lectura d'aquest llibre és sobre el tipus d'embarcacions que hi havia registrades a Sant Feliu, on predominen de manera absoluta la coneguda amb el nom de *canari*, seguida a molt llarga distància per l'anomenada *tartana*.

Els canaris guixolencs tenien de capacitat de 250 a 700 quintars, predominaven, però, els de cap a 500 quintars. Les tartanes, més modestes, oscil·laven entre els 150 i els 400 quintars.

Quant a les seves mides, trobem en el citat llibre les següents: l'any 1763, un canari de 225 quintars tenia anotat 30 peus de llargada, 10 i mig de mànega i 3 de puntal. En un altre de 25 tones, l'eslora era de 37 peus, 17 i mig de mànega i 4 de puntal. Un llagut del mateix temps i construït a la nostra platja presentava 30 peus de llargada, 10 de mànega i 3 de puntal. Una altra embarcació, citada com a barca, de 25 tones, igualment fabricada pels nostres mestres d'aixa, tenia 36 peus d'eslora, 16 de mànega i 4 i mig de puntal.

Com podem comprovar, trobem informació sobre bastiments sortits de les nostres modestes drassanes, però sense indicació del nom de l'artesà constructor, excepte en el cas d'un canari de 12 tones, obra de Cristòfol Mauri el 1765. Perquè són 16 els vaixells citats construïts a la vila, entre els quals destaquen: un pinc de 130 tones el 1752, una barca de 1.000 quintars el 1757 i una sagetia de 1.275 quintars l'any 1757. Els restants són canaris, dels quals 8 rondaven entre 400 i 500 quintars més un de 700 quintars; tot això indica que els mestres d'aixa locals ja tenien prou prestigi per emprendre obres d'envergadura corresponent a una època d'un cert creixement econòmic, puix que aquest estat de coses coincideix també amb encàrrecs i compres a la drassana d'Arenys i a les viles de Tossa, Tarragona, Palamós, Canet i fins i tot a França.

Resum de tot això és la llista anotada a continuació i copiada del següent llibre: *Registre de Marina. 1751-1757. Fons notarial de Sant Feliu de Guíxols*. Núm. 970 - APG

Any	Tipus barca	Capacitat	Patró
1752	canari	250 q	Joan Vivas
"	tartana	350 q	Esteve Moré
"	pinc	130 t	Vicens Bosch de Tossa
"	canari	300 q	Salvador Comadira
"	barca	400 q	Benet Calsada
"	canari	400 q	Josep Anglada
"	tartana	400 q	Fco. Torrent
"	tartana	400 q	Felip Bosch
"	llondro	1.000 q	Joan Calsada, menor
"	canari	250 q	Geroni Sentir
"	tartana	300 q	Joan Ayguavivas
"	tartana	500 q	Joan Agustí Peribertó
"	canari	500 q	Nicolau Morera
"	canari	300 q	Antoni Morell
"	llondro	1.000 q	Joan Calsada
1753	tartana	250 q	Geroni Baster
"	pinc	700 q	Esteve Bernich
1754	canari	350 q	Joan Calsada
"	tartana	500 q	Pere Recasens
"	tartana	400 q	Rafael Anglada
1755	canari	450 q	Joan Calsada
"	canari	10 t	Josep Llinàs
"	barca	8 t	Fco. March
"	canari	20 t	Pere Vidal
"	canari	6 t	Benet Anglada
"	canari	16 t	Antoni Vidal
"	canari	6 t	Silvestre Anglada
"	canari	12 t	Antoni Roura
"	barca	8 t	Nicolau Gorgoll
"	canari	10 t	Fco. Pou
"	tartana	8 t	Josep Civil
"	sagetia	2.000 q	Pere Bosch

	Any	Tipus barca	Capacitat	Patró
	1756	canari	400 q	Pere Recasens
	"	canari	400 q	Jaume Pou
	"	canari	500 q	Joan Albert de Palamós
	"	canari	350 q	Joan Agustí
	"	canari	300 q	Antoni Vidal
	"	canari	400 q	Joan Llorens
	"	canari	400 q	Pere Bosch
	"	canari	280 q	Antoni Agustí
	1757	canari	650 q	Joan Bertran de Sitges
	"	canari	300 q	Jaume Sentir
	"	canari	250 q	Pere Calsada
	"	canari	700 q	Joan Maura de Lloret
	"	barca	1.000 q	Rafael Surís
	"	canari	400 q	Josep Romaguera
	"	canari	500 q	Tomàs Feliu
	"	tartana	500 q	Joan Serra
	"	tartana	300 q	J. Pou
	"	sagetia	1.275 q	Pere Recasens
	"	barca	200 q	Josep March
Caixa	326			
	1758	canari	250 q	Josep Basart
	"	canari	250 q	Joan Masó
	"	canari	625 q	Antoni Sentir
	"	canari	225 q	Josep Calsada
	"	tartana	300 q	Geroni Arxer
	"	canari	250 q	Josep Basart
	"	canari	250 q	Pere Sentir
	"	canari	400 q	Rafael Anglada
	"	canari	500 q	Jaume Pou
	"	canari	400 q	Fco. Torrent fill
	"	canari	300 q	Pere Sentir
	"	canari	400 q	Pere Bosch
	"	canari	350 q	Anton Serinyer
	"	canari	250 q	Joan Masó
	"	canari	625 q	Antoni Sentir
	"	canari	225 q	Josep Calsada
	"	tartana	300 q	Geroni Arxer
	1759	canari	300 q	Joan Vivas
	"	barca	250 q	Salvador Comadira
	"	canari	300 q	Rafael Anglada
	"	canari	500 q	Mariano Font
	"	canari	270 q	Salvi Isern
	"	canari	255 q	Joan Ruscada
	"	canari	250 q	Joan Ruscada
	"	canari	700 q	Pere Mas
	"	canari	350 q	Fco. Fontanet
	"	canari	525 q	Antoni Vidal
	"	canari	300 q	Josep Planelles
	"	canari	475 q	Joan Bascó

	Any	Tipus barca	Capacitat	Patró
	"	canari	457 q	Josep Mundó
	"	canari	500 q	Llorenç Gispert
	"	canari	250 q	Salvi Llambí
	"	barca	650 q	Fco. Vidal
Caixa	971			
	1760	canari	500 q	Julià Gispert
	"	canari	300 q	Antoni Vidal
	"	canari	350 q	Bonaventura Llambí
	"	canari	325 q	Joan Civil
	"	canari	400 q	S. Deulofeu de Palafrugell, però ara a St. Feliu
	"	pinc	2.500 q	Joan Bertran de Sitges
	"	canari	500 q	Benet Calsada
	"	canari	400 q	Pere Recasens
	"	canari	300 q	Antoni Agustí
	"	pinc	1.255 q	Fco. Rabassa
	"	canari	300 q	Agustí Ribot
	"	canari	1.000 q	Joan Maura
	"	canari	225 q	Sebastià Vidal, menor
	"	canari	800 q	Antoni Boada
	"	canari	375 q	Rafael Anglada
	1760	canari	550 q	Esteve Bernich
	"	canari	500 q	Antoni Roura
Caixa	389			
	1761	canari	500 q	Joan Morera
	"	canari	550 q	Josep Romaguera
	"	canari	500 q	Josep Remus
	"	canari	250 q	Antoni Romaguera
	"	canari	16 t	Fco. Pou
	"	canari	19 t	Joan Serra
	"	canari	16 t	Sebastià Bach, menor
	"	canari	300 q	Joan Caimó
	"	canari	425 q	Geroni Agustí
	"	paquebot	47 t	Esteve Badia de Palamós
	"	canari	255 q	Antoni Romaguera
	"	canari	16 t	Fco. Pou
	"	canari	16 t	Sebastià Bosch, menor
	1762	canari	400 q	Joan Prats
	"	canari	300 q	Antoni Buades
	"	canari	17 t	Antoni Sentir
	"	canari	300 q	Pau Surís de Lloret
	"	canari	250 q	Joaquim Molinas
	"	canari	16 t	Grau Morell
	"	canari	19 t	Josep Sentir
	"	pinc	51 t	Jaume Leonart de Calella
Caixa	969			
	1763	canari	400 q	Antoni Agustí
	"	canari	625 q	Jaume Basart
	"	canari	625 q	Pere Hortas

Any	Tipus barca	Capacitat	Patró
"	canari	900 q	Miquel Roura
"	canari	1.000 q	Jaume Lleonart
"	canari	25 t	Rafael Patxot
"	canari	19 t	Antoni Romaguera
"	canari	25 t	Joan Prats, (a) Manxaire
"	canari	10 t	Salvador Comadira, (a) Boet
"	canari	225 q	Josep Calsada
"	canari	10 t	Benet Anglada
"	canari	350 q	J. Segarra de Barcelona
"	canari	25 t	Bartomeu Remus
"	canari	11 t	Josep Remus, (a) Bronsa
"	canari	25 t	Joan Vaquer
"	canari	24 t	Antoni Buades
"	canari	10 t	Salvador Comadira
"	canari	14 t	Tomàs Feliu
"	canari	20 t	Pere Recasens
"	canari	16 t	Joan Quintana
"	canari	20 t	Josep Anglada, (a) Jupa
1764	canari	10 t	Benet Gorgoll
"	llondro o		
"	sagetia	56 t	Miquel Duran
"	llondro	38 t	Antoni Castelló
"	canari	19 t	Grau Calsada
"	canari	350 q	Pau Vila de Tossa
"	canari	18 t	Josep Blanc
"	llagut de		
"	tràfec	9 t	Nicolau Casas
"	canari	?	Benet Calsada
"	tartana	8 t	Antoni Font
1765	barca	25 t	Jaume Calsada
"	barca	?	Josep Remus
"	barca	25 t	Jaume Trebal
"	barca	10 t	Isidre Molinas
"	barca	400 q	Joaquim Molinas
"	canari	16 t	Fco. Parlabà
"	barca o llagut		
"	de tràfec	9 t	Nicolau Casas
"	canari	19 t	Sebastià Bosch
"	canari	14 t	Antoni Cabañas
"	canari	11 t	Cristòfol Massana
"	canari	14 t	Pere Bosch
"	canari	14 t	A. Ribot
"	canari	25 t	Jaume Pou
"	canari	22 t	Feliu Llinàs
"	canari	12 t	Thomàs Feliu
"	tartana	11 t	Joan Torrent de Begur
1766	canari	?	Fco. Arxer
"	canari	21 t	Geroni Basart Ametller
"	canari	28 t	Joan Ruscada

De la relació de patrons que acabem d'exposar, volem destacar la continuació de molts noms de famílies entregades de sempre a l'ofici del mar. Així tenim els Calsada, Anglada, Bosch, Basart, Patxot, Surís, etc. Igualment, és interessant remarcar els patrons distingits en el comandament de les naus de més importància pel seu valor econòmic i per la seva capacitat de càrrega. Citem l'any 1752 que Joan Calsada menor patroneja un llongro de 1.000 q. El 1753, Esteve Bernich ho fa en un pinc de 700 q. El 1755, Rafael Surís, en una sagetia de 2.000 q. El 1757, Pere Recasens, en una altra sagetia de 1.275 q. El 1758, un altre canari de 700 q és comandat per Pere Mas, i el mateix any una barca de 650 q, per Francisco Vidal. El 1760, el pinc de 1.255 q, per Fco. Rabassa. El mateix any, Joan Maura patroneja un canari de 1.000 q. El 1763, Jaume Basart ho fa sobre un canari de 625 q, mentre que al mateix temps Pere Hortas és patró d'un canari de les mateixes condicions. Aquest any hi ha molts patrons contractats. Tenim Miquel Roura per un canari de 900 q, Jaume Lleonart per un de 1.000 q, Joan Prats per un de 625 q i un altre bastiment de la mateixa capacitat per Bartomeu Remus, per Joan Vaquer i per Antoni Buada. El 1764, hi trobem un llongro de 1.400 q del qual és patró Miquel Duran i un altre de 950 q amb el patró Antoni Castelló. Finalment, el 1765, Jaume Calsada va en una barca de 625 q i Joan Ruscada, en un canari de 700 q. (Recordem que el nom de *barca* era una denominació genèrica de tota nau apta per al cabotatge.)

NOLIEJAMENTS

En aquest segle, els ministres de Felip V intentaren en diverses ocasions reactivar l'armada per poder defensar els seus extensos dominis com també frenar l'actuació corsària. Més endavant, en tractar-se de la drassana o parc reial a Sant Feliu de Guíxols, recordarem l'actuació del superintendent Patiño amb la direcció tècnica de Gaztañeta en iniciar la primera reforma. També quan exposarem els diferents bastiments de principi de centúria, parlarem de les gestions per portar 720 pins de Santa Coloma de Farners a la drassana de Barcelona, on s'estaven construint galeres; però ara ens toca parlar del projecte ambiciós del ministre marquès de la Ensenada, amb l'ajuda tècnica de Jorge Juan, de crear un nombre grup de vaixells de 2 ponts i 74 canons, diverses unitats menors, fragates, etc. Aquest obligà a portar fusta de diferents llocs a diversos ports per transportar-la a Cartagena com a lloc de destí. La que arribà a Sant Feliu forçà el ministre de Marina local, Francisco Lacoma, a contractar diferents bastiments de certa capacitat de càrrega per al seu transport. Com que a la nostra vila, no hi havia en aquell moment naus prou

importants disponibles, hagué de posar-se en contacte amb patrons de diferents llocs, i pogué noliejar amb un de Palamós, sis d'italians, tres d'Arenys i dotze de Canet, segons la relació que a continuació exposem i que ens indica l'important desenvolupament d'aquestes dues poblacions de la nostra costa.

La llista de noliejaments inscrita per Josep Sala en els citats llibres de Marina comença el 1761 i acaba el 1766, i s'hi troben els corresponents contractes entre el ministre Lacoma per una part i el patró del bastiment noliejat per l'altra. Són documents molt extensos i detallats, dels quals nosaltres remarcarem la part econòmica, on s'indica «que se cobrarà 10 rals de billó per colze cúbic de fusta més el 5 per cent de «capa y sombrero» per al patró»⁽⁹⁾.

- 3 d'agost de 1761. Un llondro de 1.500 q del patró Miquel Duran de Palamós.
- 20 de maig de 1762. Pinc de 5.000 q del patró napolità J. Peterine.
- 22 de setembre de 1763. Sagetia de 3.500 q del patró J. Pruna d'Arenys.
- 14 d'octubre de 1763. Sagetia de 2.500 q del patró J. Carreras de Canet.
- 12 de novembre de 1763. Pinc de 3.500 q del patró napolità E. Suberanto.
- 28 de novembre de 1763. Pollacra de 6.000 q del patró J. Depósito de Sorrento.
- 22 de setembre de 1763. Sagetia de 3.200 q d'Arenys. Patró (?).
- 9 de gener de 1764. Pinc de 4.500 q del patró Genaro Longo Barto de Sorrento.
- 27 de març de 1764. Pollacra de 6.500 q del patró napolità José de Rosa.
- 26 de maig de 1764. Barca de 3.500 q del patró Salvador Clausell de Canet.
- 6 de juny de 1764. Sagetia de 3.000 q del patró Joan Pastor de Canet.
- 20 de maig de 1764. Sagetia de 5.000 q del patró Josep Baralt d'Arenys⁽¹⁰⁾.
- 2 de juliol de 1764. Sagetia de 4.000 q del patró Fèlix Misser de Canet.
- 3 de setembre de 1764. Pinc de 4.000 q del patró Cristòfol Llauger de Canet.
- 2 de setembre de 1764. Barca de 3.250 q del patró Felicià Carnas Oltas de Canet.
- 14 de setembre de 1764. Barca de 3.250 q del patró Fco. Misser i Catà de Canet.
- 14 de novembre de 1764. Sagetia de 3.250 q del patró Josep Oliver de Canet.
- 17 de juny de 1765. Pinc de 5.000 q del napolità Salvatore Cafiero.
- 4 de maig de 1765. Sagetia de 3.400 q del patró Bonaventura Clausell de Canet.
- 14 d'octubre de 1766. Barca de 3.250 q de Fco. Misser de Canet.
- 1de novembre de 1766. (?) de 3.500 q de Josep Oliver de Canet.
- 17 de desembre de 1766. (?) de 2.500 q de Joan Carreras de Canet.

Resumint aquestes dades, el 1761 només es transportaren 1.500 quintars en una sola nau; el 1762 també en una sola embarcació ja foren transportats 5.000 quintars. És a partir de 1763 que augmenten les unitats ma-

(9) Llibres reg. de Marina. Nòlits 1761-66.

(10) Aquest pilot era probablement el que fundà l'Escola Nàutica d'Arenys el 1779 i de la qual sortiren uns 2.000 pilots, alguns de St. Feliu de Guíxols. Era patró i pilot primer, havent exercit en la ruta atlàntica. J. M. PONS GURI. *Estudi de pilots*. Curial 1993.

rineres i el nombre de quintars a traslladar: 5 bastiments i 187.000 quintars. El 1764 és l'any de més tragí; 10 naus amb 402.500 quintars conduïts. El 1765 es redueix a 2 naus i 8.500 quintars de transport. Finalment, el 1766 acaba amb 3 naus i 9.250 quintars de fusta transportada. En total foren 613.650 quintars.

LLEVA DE MARINERS

Hem conegut com els guixolencs que vivien de la mar estaven subjectes a enrolar-se en les naus de l'Armada de forma voluntària o per crida de les autoritats de Marina, i més en aquest segle que començaren a estar matriculats i subjectes a certes disposicions, sistema molt diferent dels sorteigs per rodolins amb què havien actuat durant segles. Ara, les autoritats municipals havien de posar-se a les ordres del comissari de Marina, Marcos Antonio de Lallera, antic tresorer de la drassana reial guixolenc, el qual en el nou càrrec, a vegades, es volia extralimitar en les seves atribucions com passà a l'estiu de 1750 en voler impedir que uns allistats

ballessin a la plaça —segurament gallardes— havent-hi d'intervenir els regidors per fer-li notar que ell podia prohibir el que volgués, però que la seva autoritat no arribava a poder-ho impedir a la plaça, lloc que era potestat del Comú.

Recordem que la vida a bord d'un navili era dura, desagradable i plena de perills en certes èpoques, segons confessions d'un testimoni. Nombrosos homes barrejats en l'entrecoberta, a vegades fins i tot amb cavalls, en una atmosfera irrespirable on es barrejava l'olor nauseabunda de les aigües guardades a la sentina de la nau i que la calor i la humitat feien



Tartana.

encara més irrespirable, sobretot els dies de neteja. Tot aquest estat de coses ajudava igualment a la descomposició dels aliments i no diguem de l'aigua de beure, cosa que causava moltes malalties intestinals. Afegim a això la limitació d'espai, la falta de roba amb el corresponent estat de brutícia personal, el mareig d'alguns i finalment les pagues informals o espaiades més els perills en temps de guerra.

Tots aquests inconvenients ocasionaven que en els dies d'exposar la llista de les persones destinades a embarcar, hi hagués moltes absències motivades per trobar-se feinejant en bastiments de pesca o de cabotatge, lluny per tant de la seva vila, com així ho feien constar amatents els seus familiars, citant a uns que navegaven per les costes d'Espanya, d'altres per les de França o de Gènova i, àdhuc, els qui navegaven per les Índies; això motivava que el Corregidor es lamentés als nostres edils dels pròfugs que hi havia i que corrien lliurement pel Principat. Però arribà un moment, sobretot en l'etapa de forta ampliació de l'Armada i de gran necessitat d'homes, que el 1760 hi ha un indult reial que es repeteix el 1765 per a tots els qui han defugit de fer el servei d'armes. També un edicte molt fort del marquès de la Victòria adverteix que a tot matriculat que deserti del seu domicili, en capturar-lo, se li imposarà la pena d'haver de complir dues campanyes seguides de mar. Si desertés havent estat nomenat, la pena seria el doble de l'anterior i si ho fes estant en les naus se'l castigaria la primera vegada amb 50 assots sobre un canó i 100 la segona vegada, etc. Temps abans, el mateix marquès ja havia ordenat disparar una canonada per avisar els pobles veïns per ajudar a capturar el desertor. Perquè hem de recordar que, des de la mort de Carles II, les principals potències europees intentaren aprofitar-se de l'extensa herència de la Corona espanyola, sobresortint d'entre elles Anglaterra, que actuà sobre el punt que creia més crucial per debilitar-la, com era el domini del mar i tallar el cordó umbilical que unia les noves colònies amb la metròpoli tot confiant en la seva disciplinada marineria. Nosaltres ara ens centrarem en la campanya d'Anglaterra a la Mediterrània, la qual pràcticament començà amb la presa de la plaça de Gibraltar el 1704 i finalitzà amb la victòria de Trafalgar el 1805, i representà una època que ens interessa per la repercussió que va tenir sobre la nostra gent de mar produint al llarg de la centúria un continuat degoteig d'homes guixolencs cridats per servir la Marina.

Però, com veurem, hi hagué diverses campanyes: la de l'ocupació de les Balears, la italiana, la nord-africana, entre d'altres. Així començà el 1715 amb l'expedició per a la recuperació de Mallorca i Eivissa a la sobirania de Felip V, el qual obligà a presentar-se quatre homes per llagut, que sortirien de Sant Feliu i que cobrarien una doble per mariner. El jurat Joan

Quintana féu gestions a Barcelona per intentar reduir el nombre de mariners sol·licitats, allistant finalment amb el comissari de Marina, Vicens Cama, 14 veïns als quals la Universitat els afegí 6 rals més per mes⁽¹¹⁾.

L'illa d'Eivissa se sotmeté a la fragata manada per Cornejo, oficial de Marina, el qual tornarem a trobar a la nostra vila en lliurar-li una de les naus construïda per l'Armada en la drassana reial local.

L'any 1716 s'allistaren 16 homes per als vaixells de Sa Majestat, ajudats amb la mateixa quantitat que els anteriors. D'ells n'hi ha quatre de voluntaris presentats anteriorment.

Per escriptures testamentàries sabem de mariners enrolats espontàniament per a la nau *San Felipe* construïda aquí, però, a més, aquest any de 1717 hi ha una lleva de 61 homes que han de passar pel capità Delfino per cobrar per la seva subsistència. Ingressats en aquest vaixell participaren en la campanya de Sicília el 1718 a les ordres de l'almirall Gaztañeta i foren capturats a Cap Passaro per l'armada anglesa de Bing, desfeta on caigué igualment presoner l'esmentat almirall. Era una expedició de 30.000 homes i 26 naus, més les auxiliars.

A continuació, hi hagué la campanya de l'illa de Sardenya amb 15 vaixells de guerra més un nombrós estol de naus auxiliars i amb un total de 9.000 homes; entre els quals hi havia 13 mariners guixolencs a qui el síndic Rafael Saguer entregà les dues dobles. També d'aquest temps és la fracassada expedició naval a Escòcia. Es desconeix si hi havia mariners nostres.

La campanya en què sí que hi havia gent de la vila, 14 en total, fou la de l'illa d'Elba el 1720.

L'any 1727 es recluten 26 mariners, alguns dels quals segurament foren els qui anaren al navili *Hércules* en la seva fusa el 1729 o potser els 27 homes de la lleva de 1728. Un altre testimoni del pas de guixolencs per l'Armada, el tenim en la següent declaració notarial: «*Josep Casellas, nauta, i Joan Montaner, atzambler, foren embarcats a Barcelona, fa 9 o 10 anys en una campanya de l'Armada del rei, passant a Mallorca on embarcaren més mariners i a continuació navegaren cap a Cadis embarcant 13-14 cents mariners en un vaixell de nom «Hércules» i posteriorment a la nau «La Reyna» fondejada durant tres mesos, etc.*»⁽¹²⁾.

L'any 1730 hi ha un nou reclutament de 40 homes de mar dels quals se n'escaparen 9. Igualment, el 1733 en entregar mariners de lleva a Sitges en faltà un per haver desertat. Llavors s'acordà amb Francisco Garí, també de Sant Feliu, que es presentés per 6,5 dobles velles.

El superintendent Patiño ordenà el 1733 una lleva de 250 mariners del

(11) AHMSF, *Manual d'acords* 26/II/1715 i 22/III/1716.

(12) Notaria 2/IX/1739.

Corregiment tocant a Sant Feliu, 15 homes que al cap de quatre dies del seu nomenament han de ser a Barcelona davant del comissari de guerra que els formarà, assentament per tenir sou des del dia 30 de març, a raó d'un ral de plata diari per a la subsistència i a compte de les pagues de 150 rals de billó, més l'exempció de contribucions. L'any següent s'anotà d'haver pagat a Nicolau Mestre, pescador, 60 lliures per a un fill que anà com a mariner al servei del rei en l'última lleva (òbit?).

De la campanya de 1735 a les illes d'Ischia i de Pròcida, en desconeixem dades. Més tard, el regidor Joan Solivera informà des de Barcelona, el 1739, de l'entrega de 55 mariners, dels quals un no ha estat acceptat i els altres ja estan camí de Cadis. Això responia a l'ordre del delegat de Marina Marcos Antonio de Lallera, que junt amb un regidor havien de presentar-se davant del comissari Antonio Gallego amb els mariners seleccionats per entregar-los —des del dia de sortida de casa seva— un ral de plata doble castellà per a la seva subsistència diària fins al dia d'embarcar a Barcelona. Abans, però, se'ls donà tres pagues anticipades perquè poguessin completar tres mudes i deixar socors a llurs famílies, acte que es féu amb la presència d'un edil de la vila.

En altres declaracions, fetes per tres mariners guixolencs davant del ministre de Marina, coneixem la seva presència el 1744 en la batalla del cap Siciè entre l'esquadra francoespanyola, comandada per Navarro, el futur duc de la Victòria, contra l'anglesa de Mathews. Aquestes manifestacions foren motivades perquè no constava el nom d'un fill de la Vall d'Aro, segurament per transcripció defectuosa en una llista que el Departament de Marina de Cartagena havia elaborat a efectes econòmics. Per això, aquests guixolencs en el seu testimoni enumeren tota la seva activitat en el temps d'estar allistats tots junts i amb els corresponents destins. Indiquen que iniciaren el seu ingrés el 1739 a la nau de guerra *San Isidro* i passaren posteriorment un d'ells al *Rosariò de Murguia o Halcón*; un altre al *Santa Isabel* i els altres a la fragata *La Galga*, i es retrobaren tots plegats el 1744 a la base francesa de Toló, lloc de refugi en aquells moments de l'armada espanyola, i assistiren junts al citat combat de cap Siciè en l'intent d'escapar-se del bloqueig anglès⁽¹³⁾.

En aquesta època, l'Armada encara manté unes esquadres dels vaixells mediterranis coneguts com galeres i galiotes, les quals foren abolides a meitat de segle. Aquestes naus eren desplaçades, per la força del vent i per l'esforç de remers. Els uns eren voluntaris per poder cobrar un jornal i d'altres —la majoria— castigats, coneguts com «els forçats». N'hi havia que ho eren per un determinat nombre d'anys i d'altres per ser condemnats a perpetuitat. Dels primers sancionats trobem el guixolenc Joan

(13) Llibres reg. de Marina, caixa 969.

Barella, castigat a cinc anys (1722), i el gitano Francisco Ximenes, detingut el 1744 segons la reial pragmàtica contra la gent d'aquesta ètnia que permetia enviar a galera els qui estaven entre els disset i els seixanta anys, mentre que els més joves anaven a presidi. Per això, Miquel Bautista Patrac, també de Sant Feliu, detingut a la presó de Ceuta, demanà el 1754 informes favorables a l'Ajuntament per poder obtenir la llibertat i els regidors contestaren que no el recordaven per haver estat fora massa jove, però que no els constaven antecedents desfavorables i sí, en canvi, que havia complert els preceptes de l'Església.

Dels castigats per a tota la vida hi havia els comprats com a esclaus, els que havien renegat de la seva fe i, sobretot, els patrons de naus corsàries magribines. En tractar del tema dels corsaris més endavant, veurem com hi hagué guixolencs que, per por o amenaces, renegaren del cristianisme i passaren a ser mahometans, fet que motivava els seus familiars de fer diferents diligències per alliberar-los del càstig corresponent.

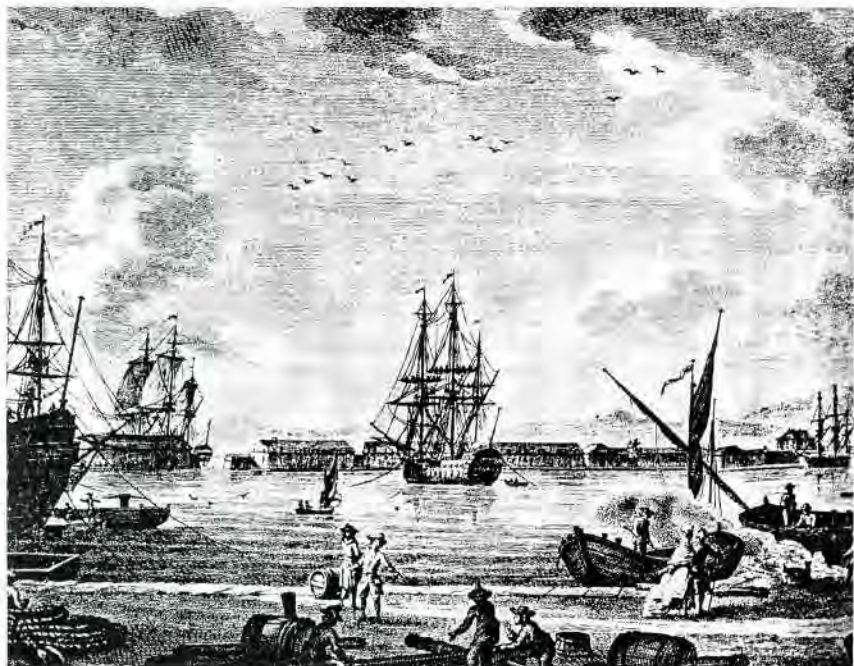
LA DRASSANA REIAL GUIXOLENCA, 1716-1721

Ja hem indicat que el superintendent Patiño, assessorat per Gaztañeta inicià una activitat constructora en diferents drassanes per accelerar el seu programa de renovació de l'armada. Aquestes construccions anomenades parcs reials, foren la de Guarnizo, La Carraca, Orió, la Graña, el nostre Sant Feliu de Guíxols i l'Havana a ultramar.

En tractar d'aquest tema, se'ns presenta un interrogant pel fet de voler explicar per què la petita vila guixolenca fou escollida per crear aquesta drassana davant d'altres poblacions marineres amb més capacitat de treball, o fins i tot premiar les que es mantingueren fidels al rei com ho fou la població de Roses. Personalment, m'inclinaria per pensar en la influència del ministre cardenal Alberoni, personatge que tenia per home de molta confiança el nostre abat Panyelles, com ens ho demostrà en defensar-li aquest els seus drets econòmics de la diòcesi de Màlaga quan, caigut en desgràcia, s'exilià a Roma⁽¹⁴⁾. Defenestrat el cardenal, el seguí Patiño i quan s'acabà al nostre port el tercer navili també es parà l'activitat de la drassana. Posteriorment, rehabilitat solament el superintendent i iniciada de nou una altra etapa de construccions navals, ara que no tenia cap influència Alberoni, ja no es fa cap més bastiment a la nostra població.

Un altre aspecte a remarcar fou la presència de tècnics francesos en els treballs de la drassana, potser, entre altres motius, per la forta crisi que passava la base de Toló on hi havia desercions de mariners i artesans a causa de les informalitats en la percepció de llurs pagues; fet que motiva-

(14) ACG. Inventari de l'arxiu del Convent de St. Feliu de Guíxols. Foli 112r. Núm. 80.

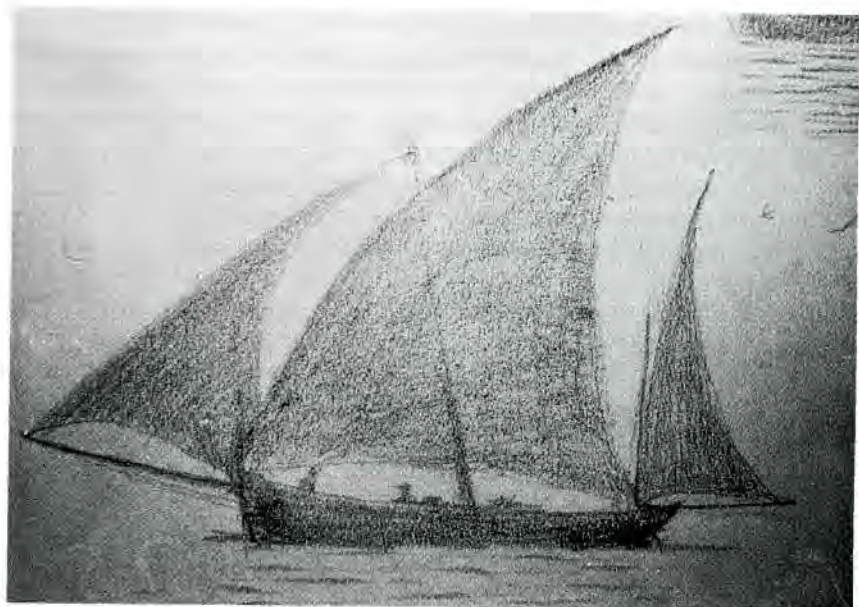


Base naval de Toló d'on sortiren els tècnics que treballaren a la drassana reial guixolenc.

va emigracions a Sardenya, Sicília i Espanya. Així, tenim que el primer empresari, Jean Campos, era de Marsella; el segon, B. Cambí, fou representat pel francès Francisco Reyfard. També el constructor Reinald Boyer, el contramestre Honorat Otran, l'escultor Honori Sicard, el calafat Esteve Begundi, el barrinaire Jean Beragundi, el ferrer Bernard Bargelo i un llarg etcètera, eren francesos.

La construcció dels vaixells es féu a la platja, però el parc naval o lloc de despatxos i de magatzems relacionats amb el material necessari per a la construcció dels bucs de les naus s'emplaçà a la cantonada de l'actual passeig de Mar amb la rambla Vidal, lloc conegut llavors com el «Baluard» i que havia estat malmès quan els francesos derruïren la muralla a final del segle anterior.

Abans d'emplaçar-se la drassana, els regidors reberen una ordre que els obligava a terraplanar tots els llocs que necessitarien per a la futura mestrança, però, en tenir exhausta la caixa de la Casa de la Vila pels fets de la darrera guerra, fou el mercader local Benet Pellisser, com en altres ocasions, qui avançà les quantitats necessàries per poder portar a terme l'obra ordenada. Per aquest motiu, en el *Manual d'Acords* de 1716 es troba la resolució de pagar els diners avançats a l'esmentat Pellisser. Aquest



Barca de mitjana. Croquis de l'artista Pons Martí.

negociant, com també al seu germà Joan, els trobarem moltes vegades ajudant a la vila, així també en l'avituallament de subministre de material per a les naus en construcció.

Posem exemples del que acabem d'indicar: per ordre del superintendent, el 1718, es prescriu d'entregar al mercader de Barcelona, Joan Pellisser, tota la quantitat de «tocino» de Joan Lluç Salamó, traginer, i Vicens Cama, pagès, pagant el preu convingut ⁽¹⁵⁾. Igualment en una altra ocasió rep 1.500 doblons de Francisco Reyfard per pagar els operaris de la drassana.

La bona relació que sembla que tingué el superintendent amb els nostres Pellissers ens l'acaba de confirmar quan passà per la vila «por incumbencia del navío que se construía» en allotjar-se a la casa del nostre negociant, segons despeses en llenya que el clavari anotà per haver-la subministrada la universitat ⁽¹⁶⁾.

Finalment, s'inicià la construcció de la primera nau, una fragata de 80 canons, sembla que de nom *San Feliu* i posteriorment *San Felipe* en honor del sobirà. La seva construcció necessita un any i mig ja que tingué

(15) Notaria 2/VI/1718.

(16) AHMSF. Llibre clavari, lligall 39.

alguns problemes i les obres s'aturaren per falta de diners, segons protesta presentada dintre del Parc de la Vila per «Juan Campos, empresario del buque del navío que debe fabricarse en la villa de San Feliu de Guixols», reclamació feta davant del notari Axandri i on exposa *que por quanto por parte de S. Mag. (Dios le G.) se le ha retardado hasta ahora la entrega del auto del contrato que tiene hecho sobre la fábrica de dicho buque del navío y por consiguiente la entrega de la cantidad adelantada de dinero que para esta fin se le debe entregar, siendo estos motivos la causa de no poderse proseguir la fábrica de dicho buque del navío y asimismo de no poderse acabar la obra dentro del término o tiempo ofrecido y prometido a S. Mag.* I en aquests termes continua indicant que descomptarà tot el temps que se li ha trigat a efectuar els tràmits exposats⁽¹⁷⁾.

Pel maig d'aquest any hi ha una altra gestió. El negociant de Sant Feliu Sebastià Bonet firmà amb D. Espíritu Pascali, prebost general dels Reials Exèrcits, un contracte en el qual declararà que el 20 d'agost portarà dintre del Parc Naval tots els arbres tallats per ésser usats en la fàbrica del buc de la nau que d'ordre de S. M. es construeix a la citada vila. Hauran de ser serrats, desballestats a la vila de Tordera i portats per mar a Sant Feliu, cobrant 45 diners d'ardit per quintà de fusta a raó de 9 diners per llegua i quintar. La distància, segons el contracte, entre l'esmentat lloc de Tordera i el port guixolenc és de cinc llegües. Necessitarà guia del batlle de Tordera. S'anota que la pena o el càstig si no es compleix l'estipulat serà de 1.000 lliures catalanes, i seran nomenats com a fiadors el magnífic Josep Bofill i Roura, jurat de Tordera; Joan Pujades i Pau Serra, pagesos i a més encarregats del trasllat de 300 arbres des dels boscos fins a la platja de Blanes al llarg del mes de juliol. En cas de no complir, se'ls aplicarà la mateixa pena que a Bonet. A més, a aquest se li donaran 6 dobles d'or de 56 rals d'ardit per a les despeses⁽¹⁸⁾.

Altres partides devien venir per terra, segons document d'Antonio Nebra «guarda almacén» de la fusta de la casa de n'Alou, del terme de Llagostera⁽¹⁹⁾. I així es començà a construir la primera nau a la qual, a la cerimònia religiosa, es donà el nom de *San Felipe* en honor del sobirà, com hem indicat, l'any 1717. L'acte religiós, molt solemne, va sortir de l'església parroquial amb l'abat revestit de capa, mitra i bàcul, assistit pels ministres, la comunitat i preveres precedits de les banderes i gonfons de les confraries. Es féu la benedicció, i a popa se celebrà una missa solemne abacial seguida de les benediccions de banderes i armes del vaixell i es tornà en forma de processó de nou a l'església parroquial⁽²⁰⁾.

(17) Notaria 17/IV/1716.

(18) Notaria 13/V/1716.

(19) Notaria 20/X/1716.

(20) TORRA del FUM. *Revista Costa Brava*, núm. 46, S.F.G.

Poques dades més podem aportar d'aquest vaixell: algunes disposicions testamentàries de guixolencs que hi anaven enrolats, compra de queviures amb algunes queixes per tenir mala qualitat, l'entrega de 2.000 quintars de llenya entre aquest vaixell i d'altres que hi havia al port, una autorització el juny per gastar 800 dobles per a despeses en uniformes de cavalleria i material d'armament "per un vaixell equipat a Sant Feliu", segons informa P. Vilar, i, finalment, la seva fusa el 18 de juliol de 1717⁽²¹⁾.

Després de tants de treballs i d'esforços, el *San Felipe* tingué una vida curta, car participà en la campanya de Sicília, però en el combat de cap Passaro fou capturat junt amb altres 15 vaixells més pels anglesos⁽²²⁾.

El segon vaixell conegut com *El Cambí*, nom de "l'asentista" italià que actuà junt amb el banquer madrileny Spinelli i que més tard seria conegut com el *San Bartolomé* es començà a construir a principi de l'any 1718. En el parc naval guixolenc es feren representar pel francès Francisco Reyfard i el tècnic fou Reinald Boyer, més la sèrie d'artesans francesos indicats.

Aquesta nau de 66 canons es començà treballant intensament amb permís fins i tot de l'Església per feinejar els dies festius. També sembla que, per part de la hisenda central, hom es prestà a sufragar les despeses més promptament, i així ja pel maig començaren a enviar 1.500 dobles a la comptadoria de la drassana. Pel juliol hi ha una revisió de les cordes i veles (aquestes holandeses) per permetre la fusa i l'entrega posterior a final de setembre en la persona de *D. Fco. Cornejo, caballero de la Orden de Santiago, capitán de altobordo de la Armada real. En la villa de San Feliu de Guixols reconoció a D. Fco. Reyfard, apoderado de D. Bernardo Cambí en la Corte residente que en el referido nombre le ha entregado y de el tiene recibido... el navío de guerra que de orden de S. Mag. se ha fabricado por asiento del dicho Cambí en la playa del puerto de dicha villa, nombrado el Cambí, anclado en la rada a su satisfacción de dicho Sr. capitán D. Fco. Cornejo y de todos los demás oficiales, pués está con tres amarras. Por la proa un cable sencillo de veinte pulgadas dado en tierra. Al este otro cable sencillo de veintiuna pulgadas. Al oeste con ancla de cuarenta quintales un ajuste de dos cables de veintiuna pulgadas estarlingado a una ancla de treinta y ocho quintales al sudeste. Por la popa cable de quince pulgadas dado en tierra a un ancla de cincuenta y cinco quintales, al noroeste tres calabrotes de nueve a diez pulgadas dados a tierra juntos al norte... etc. Firma delante del notario Axandri y testigos D. Antonio Hizquierdo y D. Lorenzo Lazarte de familia de dicho Sr.*

(21) P. VILAR. *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Ed. 62. Barcelona 1987, vol. II, pàg. 466.

(22) Nota cedida per J. Cargol Pérez.

capitán.⁽²³⁾ Malauradament, es perdé més tard en incendiar-se en el «Seno mejicano».

El 1719 es continuà a tot ritme la construcció d'un nou navili conegut com *El Catalán*. Arran d'una discussió entre el transportista i el director Reyfard, ens assabentem del transport de tres peces de fusta de 21, 20 i 19 quintars respectivament, les quals procedien de Cassà i anaven destinades a la drassana reial⁽²⁴⁾. Igualment, per a les gúmenes arribà cànem del Principat i d'Itàlia.

El 2 de juny es fa la benedicció del nou vaixell amb el nom de *Ntra. Sra. de Montserrat* i a continuació l'entrega a l'Armada en la persona de *Fco. Fordés, coronel de Infantería española, Mayor General de la Real Armada y Comandante del navío de S. Mag., nombrado El Catalán en la villa de San Feliu de Guixols. De buen grado y cierta ciencia dijo, confesó y reconoció a D. Fco. Reyfard apoderado según dijo de D. Bernardo Cambí en la Corte residente, que en el referido nombre le ha entregado y de el tiene recibido real y efectivamente el día nueve del corriente el dicho navío de guerra que de orden de S. Mag. se ha fabricado de asiento el dicho Sr. Bernardo Cambí en la playa del puerto de San Feliu y nombrado El Catalán, anclado en la rada a su satisfacción de el dicho Sr. Fco. Fordés y de todos los demás oficiales de aquel, pues está con dos amarras por la proa a saber un cable sencillo de 18 pulgadas dado en tierra, a Este otro cable de 19 pulgadas y el otro de 16 esterlingados a un ancla de 40 quintales al oeste. Por la popa dos calabrotos de 9 y 10 pulgadas dados en tierra a un ancla de 36 quintales, etc. Testigos Jacinto Vallvielles teniente de navío de altobordo y D. Fco. Laval teniente de granaderos del regimiento de Infantería nombrado de Bravante.*⁽²⁵⁾

D'aquesta fragata de 62 canons, només en coneixem que entrà en combat el 1724 contra la nau anglesa *Mary*, i que fou desballestada el 1731.

Entregada aquesta nau, es degué acabar el contracte de treball i el gerent Reyfard tingué pressa per liquidar els honoraris del personal que hi havia treballat, mestres d'aixa, calafats, barrinaires, etc., acte que fou practicat a les oficines del parc i amb els seus escrivents com a testimonis, els quals declararen que tot havia estat correcte. Un cas a part fou el de l'escultor francès Honorat Sícard, que en no haver acabat el seu treball promet finalitzar totes les escultures pendents d'*El Catalán*⁽²⁶⁾.

Acabada la direcció francesa dels "asentistes", l'administració central pren la responsabilitat de la drassana i al cap de quinze dies de les corresponents liquidacions amb el personal obrer, el guarda del magatzem Joan Daygnas rep ordre del superintendent de registrar totes les cases que po-

(23) Notaria 30/IX/1718.

(24) Notaria 14/II/1719.

(25) Notaria 13/VI/1719.

(26) Notaria 17/VI/1719.

guessin tenir fusta del citat parc. Efectivament, fou trobada en diferents domicilis, des de la del batlle Joan Quintanas fins a les de distints prohoms de la població com també en les de tres preveres, un dels quals era Benet Llanví, que hi posà moltes dificultats i es negà a portar la fusta trobada en el seu domicili al magatzem al·legant que l'ordre esmentada no afectava els religiosos. Aquesta negativa va fer que el citat Daygnas necessités obtenir una carta del bisbe Josep de Taverner i Dardenes per poder entrar a la casa i emportar-se les fustes que hi havia. Observem com totes les persones que en tenien declararen haver-les comprades o que eren regals dels dirigents anteriors, però pel fet d'estar ara lluny de la població, camí de casa seva, no ho podien confirmar⁽²⁷⁾.

Pel mes d'agost i amb motiu de la guerra que s'havia iniciat contra el país veí, Sant Feliu es veié envaïda per uns escamots anomenats «fusillers de França» que assaltaren tots els magatzems reials amb la corresponent persecució dels seus guardes per capturar-los, entre els quals hi havia el citat vigilant dels taulons del navilis.

Normalitzat de nou el país, ara els regidors reben nova ordre del superintendent de fer inventari de la fusta que pot ser útil per construir vaixells. I, així, detallaren: 163 peces de roure que servien de trinxera i bateria a la platja; 296 peces de roure i alguns puntals de pi en un quetx que s'estava construint. Al parc naval, 264 peces de roure, unes balances per pesar la fusta amb 23 pedres que servien de pes; en un magatzem de Tueda, rodes de carro, carretes, dos tirs de curenya, 35 cairats de roure. A la bateria de Calasanç, diferents peces de roure posades en les troneres, etc.⁽²⁸⁾

També d'aquests inventaris podem conèixer l'existència d'un quetx de nom *San Ramón* que a ritme lent es construïa sota la responsabilitat ara de D. Gerónimo Domínguez Tenorio, comissari ordinador de Marina. Hom pensa que es podia tractar d'una nau auxiliar de l'Armada.

Més endavant hi ha una declaració feta per recordar que al cap de poc d'iniciar-se la construcció del quetx o balandra anomenada *San Ramón*, a principi de 1719, el declarant Joan Daygnas, guarda del magatzem, rebé 72,5 arroves catalanes de ferro vell i de mala qualitat per obtenir claus i ferramenta necessàries per a dita balandra, i aconseguí 52 arroves i 13 lliures. Foren pagades pel citat D. Gerónimo Domínguez Tenorio⁽²⁹⁾.

No voldria acabar aquest capítol sense referir-me a una declaració jurada de Boyer i Otran sobre una nova polèmica que s'havia obert entre l'abat i els regidors de la vila sobre l'ús dels terrenys que havien quedat dels valls que envoltaven les antigues muralles i que ara estaven terraplenats amb les restes d'aquelles, després de la seva destrucció practicada

(27) Notaria 28/VI/1719.

(28) Notaria 28/X/1719.

(29) Notaria 3/XI/1721.

pels francesos el segle anterior. Com que segurament entre els diferents arguments aportats per l'Ajuntament n'hi devia haver algun relacionat amb el treball de la drassana reial, per això el monestir sol·licità la declaració a què ens referim i que, resumint-la, copiem del llibre notarial⁽³⁰⁾. Diu així: *Por lo tanto, nosotros D. Reynaldo Boyer constructor de navíos de S. M. y Pedro Otran contramaestre de fábrica de navíos en la villa... Juramos... y afirmamos que el terreno que ocuparon los fosos y murallas demolidas... no fue necesario ni se ocupó en parte alguna para la fábrica del gran navío San Felipe que de orden y cuenta de S. M. construimos en el año próximo pasado en la playa del mar de dicha villa, ni para la fábrica del que se espera y de quantos se mandaran construir y necesario tampoco el referido terreno ni para la conducción de maderas ni para las oficinas de dicha fábrica ni para cosa alguna de aquella sirve ni puede servir ni el ocuparse aquel con qualquier edificio puede servir de embarazo alguno a las reales fábricas, si empero en gran beneficio de aquellas y aumento de dicha villa, sin que al dicho de nosotros atestantes pueda objetarse, al no ser necesario el mencionado terreno para la fábrica de navíos el que se mandase terraplenar parte de dicho terreno para la construcción de las gúmenas o cuerdas porque es contra toda verdad pues no siendo ni pudiendo ser capaz por corto este terreno que precisó hilar y construir dichas gúmenas y todo el cordaje por lo largo de la Marina, pasaje unicamente al propósito para esta faena y del todo separado de dicho terreno. Y en cuanto al beneficio de las reales fábricas y aumento de dicha villa el que se amenasen inundación las aguas pluviales que de dicha villa tenían su curso a los fosos, porque siendo como son estos terraplenados por las ruinas de las mismas murallas, ya no pueden entrar en ellos las aguas ni estas no necesitan ni jamás necesitaron los fosos, sino de las calles para su curso como hoy dia le tienen en dicha villa y sucede en todas las villas y lugares etc. Decimos a instancias del Muy Ilmo. fray Isidoro de Couvarem y Cárcer... abad del monasterio de dicha villa, etc.*

De la lectura d'aquests documents, se'n poden extreure algunes dades relacionades amb la drassana reial guixolencà. Primerament, ens informen que els proveïdors foren dos: Campos, el primer, i Cambí, el segon, però l'equip tècnic francès sempre fou el mateix sota la direcció de Boyer. També ens expliquen que els vaixells foren fabricats a la platja i no sobre el terreny de les derruïdes muralles. Que la fabricació de les "gúmenes" es féu a la marina, de riera a riera, i que el parc naval només usà com a lloc d'oficines de la Mestrança i magatzems d'articles relacionats amb els navilis en construcció, la zona coneguda com el Baluard i que des de llavors s'anomena el Parc del Rei. Aquest lloc tenia de responsable J.

(30) Notaria 15/XII/1717.

Daygnas amb uns quants empleats com a escriptors, que foren els qui aportaren la llista de tots els qui treballaren en les diferents parts de la construcció naval, relació necessària per poder cobrar els seus jornals en el moment del comiat.

Un altre testimoniatge és la resposta de l'abat al negociant local Benet Ayguavivas Valmanya sobre la possibilitat de poder disposar d'aquells terrenys del Baluard indicant-li que haurà d'esperar per estar tancat per una estacada que envolta les fustes del Parc.

TRÀNSIT MARÍTIM

Al principi de segle, el port de Sant Feliu rebia per llevant mercaderies procedents de Ragusa, Sicília, Gènova i de la costa italiana, Marsella i d'altres ports de la Provença, tant amb les seves naus com amb les estrangeres. També cap al sud i cap a totes les terres llevantines de la península, les costes de Portugal i a vegades fins a Galícia, hi trobem els nostres bastiments per a relacions comercials. Però dels ports de més al nord seran els vaixells anglesos i els nòrdics (escandinaus i bàltics) els qui aportaran la seva mercaderia (peix i fusta) o s'emportaran la del nostre país.

Quant als anys de la Guerra de Successió, la nostra modesta flota marinera fou emprada en actuacions pròpies de temps de guerra, com ja hem indicat en un altre treball. Ara ens interessa recordar que amb els camps abandonats i no cultivats, més un augment de població a causa de la tropa felipista repartida per tot el Principat per controlar-lo, la principal activitat marinera és la de portar queviures, sobretot blat i cereals, a càrrec, al principi, de bastiments francesos. En algunes ocasions transportaren mercaderia de tan mala qualitat que es produïren fortes discussions amb els responsables locals del magatzem de grans.

Normalitzat més endavant el país, hi arriben les altres mercaderies corrents i necessàries d'una població com la nostra, segons ho indiquen els permisos per descarregar, a Francisco Torrent, 500 quintars de blat procedent de Marsella, 600 quintars d'arròs d'un pinc de Gènova, 24 pipes d'oli d'Almeria (regne de Granada) per al patró Nicolau Morera, que sis anys després repeteix amb 1.014 arroves de vi blanc de Salobreña, mentre que el patró Antoni Agustí desembarcà 65 arroves de vi blanc, també conegut com a "vino de Pedro Ximenez" de Vèlez-Màlaga.

La sal arribà amb certa regularitat al nostre port, procedent de les salines reials dels Alfacs, producte que quedava sota la vigilància del guarda de l'alfolí local. Igualment, està descrita l'arribada de carregaments de bacallà, arengada i altres peixos assecats i conservats, però sempre en embarcacions nòrdiques, sobretot angleses. Per exemple: el 1728 una nau d'aquesta nacionalitat desembarcà 15 bótes d'arengada per al negociant local Benet Pellisser, però destinades a uns mercaders de Girona, amb el

preu d'onze rals de vuit la bóta. També el 1738 es rebutjà una altra partida de bacallà en mal estat per "sentinado". Quan la vila tingui naus de més calat que aquestes seran les que aportaran el peix sec foraster. Però recordem que fou el peix nostre salat el que ajudà a donar vida a la població, tant als pescadors com a les persones que treballaven als salins, als barrilers i sobretot als nostres transportistes marítims.

Un altre element a exportar de temps immemorial eren les panes de suro, però ara ja s'inicia el transport de saques de taps elaborats, la fabricació dels quals va guanyant ràpidament importància perquè podem suposar que els anys que seguiren a l'amnistia i les bones relacions amb la veïna nació francesa prepararen el clima per al seu desenvolupament. Efectivament, tenim documents notariais que confirmen la presència de tapers i, sobretot, d'un obrador a la vila de Tossa, l'any 1739. Per aquest escrit ens informem que un negociant de París havia contractat, l'any anterior, amb el taper tossenc Grau Esteve Llach una quantitat de taps que, en passar a recollir-los, no trobà de la qualitat que havia acordat anteriorment, i això va motivar una reclamació davant notari⁽³¹⁾. Per tant, podem acceptar que si un negociant francès es desplaçava des de París per comprar taps fabricats a Tossa és que probablement ja coneixia o havia rebut informació de l'activitat tapera del fabricant Grau Esteve ja de temps abans i mai d'aquells moments.

Finalment, hi havia altres discretes activitats, el producte de les quals es podia exportar. Així, tenim les famoses xarxes de pesca fetes per l'element femení guixolenc; la fabricació de petites partides d'aiguarent obtingut amb el vi del terme, mercat irregular per les guerres contra els anglesos que eren els principals clients d'aquesta mercaderia, les diverses classes de la qual eren de més a menys qualitat les següents: refinat, holandà anisat i blanc, i la seva venda estava subjecta al dret d'estanc, que s'eliminà a mig segle i quedà l'anomenat «octau» sobre el dret de fàbrica i venda. Com a record d'aquesta activitat tenim que un calderer local comprà a Benet Pellisser «una olla amb ses trompes d'aram» de 164 lliures de pes i al preu de 6 sous, 6 diners per lliura, que tenia per fabricar aiguarent en una botiga de Tueda, segons manifestà quan s'establí «El Real estanco de aguardientes y otros licores»⁽³²⁾.

CORSARIS

Un dels perills greus amb què es podia enfrontar la nostra gent marinera era la seva captura per part de naus corsàries enemigues. Aquestes

(31) B. JULIÀ FIGUERAS, *La comarca de la Selva i els primers tapers catalans*. Centre d'intercomarcals de la Selva. Vol. I.

(32) Notaria 13/XII/1745.

naus eren propietat de patrons mercants que amb permís de llur sobirà podien atacar altres naus també mercants de països enemics en temps de guerra per capturar-les, apoderar-se del seu carregament i poder produir, sobretot, pèrdues en el seu comerç. D'aquestes captures podien quedar-se'n i repartir-se'n el benefici, excepte la cinquena part, que s'acostumava a entregar a l'erari reial. Aquesta actuació fou molt intensa per part dels anglesos i dels mariners de contrades mediterrànies sota la seva dependència, com foren els menorquins, els maltesos, els grecs, en l'afany per part dels d'Anglaterra d'aconseguir el domini de la Mediterrània. Però fem notar que, un cop capturada la nau i desvalisada, generalment els mariners eren alliberats.

L'actuació de les naus corsàries mahometanes ja era més perillosa, ja que s'enduïen captius els pobres mariners o pescadors, i fins i tot s'atreïen a capturar gent en terra i poder-los vendre posteriorment com a esclaus; així, amb aquesta conducta guanyaven un doble benefici.

Al nord africà, tres nacions —Tunis, Algèria i Marroc— practicaven amb intensitat aquest procediment, però el darrer país tenia, a més, els corsaris de Salé, dedicats amb èxit a la captura de les naus que creuaven l'Atlàntic, i obtenia un gran nombre de capturats, havent-se donat xifres de 1.000 a 1.500 esclaus espanyols i de 400 de francesos. D'aquests captius, si eren de bona posició social, exigien quantitats d'uns 600 pesos més l'entrega d'un moro captiu⁽³³⁾. Un altre exemple a aportar, referent a captius de famílies o càrrecs importants, fou el dels canonges Noguer i Arrufat del Casal de Segaró, que anant per ordres sagrades des de la vila de Sant Feliu a Tarragona per mar en una falua foren capturats i conduïts com a esclaus a Alger fins que foren rescatats per 6.356 peces d'or per persona⁽³⁴⁾.

Però als captius modestos no els quedava cap més solució que esperar ser redimits per l'esforç econòmic de la seva família en un rescat laboriós portat a terme, la majoria de les vegades, pels Pares Redemptors de la Mercè, que fins i tot tenien dins de la ciutat d'Alger una casa coneguda com l'Almoïna, on es practicaven els tractes de la compra de la llibertat dels dits esclaus cristians. Aquests religiosos rebien de mà del negociant Joan Pellisser, fill de Sant Feliu però populat a Barcelona, les quantitats de diners que amb més o menys dificultat havien obtingut els familiars dels detinguts a Alger; l'esforç arribava algunes vegades a passar pels pobles sol·licitant almoïna amb permís del Bisbat per alliberar el seu detingut⁽³⁵⁾.

(33) F. de CARRANZA. *La Guerra Santa por mar de los corsarios berberiscos*. Impt. Ceuta.

(34) Fdo. VIADER i GUSTÀ. *La casa Noguer de Segueró*. Amics de Besalú, 1973.

(35) ADG. Secc. U. Reg. 277.

També coneixem que els captius a vegades disposaven de modestos estalvis. Això ens ho detalla Joan Carreras, antic rescatat, en un document notarial on explica que entre altres esclaus d'Alger hi havia el jove Jaume Moragues de Tossa, el qual li entregà 50 rals de vuit dins la casa dels mercedaris per fer-los a mà del reverend Pare Telèmac, religiós que es trobava a Algèria per tractar de la Santa Redempció i que ajudés a la seva llibertat, com així succeí, i passà igualment amb altres els diners que li encomanaren diferents presos ⁽³⁶⁾.

L'arribada dels rescatats sempre era un gran esdeveniment. Els documents de l'època citen les arribades de 1751 i les de 1752, juliol i després novembre. La primera, la de l'estiu, el corregidor de Girona informà els regidors guixolencs de l'arribada a Barcelona dels gànguils dels patrons Joan Bastida i Gabriel Geli amb 239 recuperats. Però, pel novembre, la mateixa autoritat avisà l'Ajuntament i el Capítol catedralici de Girona, del fet que estava preparat per al pas per la ciutat de 260 rescatats més una dona i dues criatures junt amb els Pares Mercedaris de la província d'Aragó, València i Catalunya que havien sortit de Barcelona el mes de maig passat, tot demanant que es portessin caritativament amb ells. Efectivament, el dia 18 arribaren junt amb quatre mercedaris: dos sacerdots i uns carros amb els seus equipatges. Anaren directament a la Mercè, on s'havien preparat taules i bancs en el claustre per donar-los dinar, ja que venien cansats per haver viatjat a peu des d'un llatzeret de França. Menjaren 6 unces de carn entre el brou i el guisat, més un pa de canonge de 14 unces a cada un. La carn fou pagada pel corregidor i l'Ajuntament, el pa pel Capítol i la verdura, els llegums i el vi pel convent.

L'escrit descriu la posterior processó cap a la catedral amb el pregoner de la ciutat al davant amb les seves trompetes, els clarinets i els tímbrals, la creu, el penó de la Redempció, la dona alliberada amb els seus dos fills -un en braços per petit- i la Verge de la Mercè portada per quatre esclaus redimits. Posteriorment, passaren a la col·legiata de Sant Feliu i després retornaren al convent mercedari, i es repartiren de dos en dos en les cases dels canonges i alguns en domicilis de cavallers i particulars per passar-hi la nit. L'endemà sortiren de la ciutat a les set del matí camí de Mallorca portant per al viatge carn i el citat pa de canonge ⁽³⁷⁾.

Tornant als captius guixolencs, tenim informacions que hi fan referència. El 1711 els familiars de Francisco Carreras, Antoni Perich i Josep Rovira fan gestions per alliberar-los. El 1725 s'indica l'entrega de 100 rals de vuit per alliberar Nicolau Puig. El 1726 es parla de 16 lliures i mitja per alliberar Tomàs Co, mentre que el 1728 la germandat secular

(36) Notaria 10/VI/1738.

(37) AMG. *Manual d'acords* 1752.

per redempció de captius cristians, fills de Sant Feliu, donà un adjutori al mariner Josep Llorens, fet esclau l'any anterior per una galiota corsària de Tunís, on estigué captiu fins que pogué escapar-se.

El 1729 el pescador guixolenc Josep Blanc trobà en una cala deserta de Palafrugell, anomenada Calella, fragments de la barca de Joan Malaret, el qual junt amb dos companys més fou fet esclau pels moros, i que ell reconegué l'embarcació per haver estat seva abans de vendre-la al dit Malaret. Posteriorment, el 1731, s'avisà d'un pinc morò que havia capturat quatre patrons i dotze mariners. També la muller del captiu Josep Muntada fa gestions per obtenir 25 lliures que se li devien i entregar-les a aquell destí, mentre que Madrona Recasens i Carreras, el marit de la qual està en poder dels sarraïns, fa un censal de 200 lliures de capital i 200 sous de pensió per poder ajudar a l'alliberació de l'espòs.

A són torn, les trifulgues que havien de passar en terres africanes els captius, ens les explica el testimoni de Miquel Llagostera a instàncies de Joan Feliu, germà de Jaume esclau a Alger. El dit Llagostera va estar durant dos anys i mig captiu d'un moro que el feia treballar en un molí i allí es trobà amb un altre que semblava moro i que li manifestà que era Jaume Feliu, natural de la nostra vila i germà del corder Joan. De forma plorosa explicà que, no podent suportar els maltractaments de la seva esclavitud, es féu mahometà, però que ara n'estava penedit i que només pregava a la Verge perquè li donés el camí de tornar a la terra de cristians i, per tal motiu, li va proposar que junt amb ell i un altre esclau guixolenc, Antoni Dauset, s'enrolessin en l'embarcació del seu patró per aprofitar escapar-se. No el veié més. Un altre mariner, Vicens Bou, testificà en aquest acte que un cop ocupada la plaça d'Orà en la campanya de 1732 per Cornejo, anant de mariner en el bastiment del patró Benet Caimó, saltaren de la llanxa a terra ell i Pau Bernat i foren capturats pels nadius i conduïts a Tremecen, on foren venuts, i passaren a Alger com a esclaus durant quatre anys, lloc on veié Jaume Feliu a qui ja coneixia del poble. El declarant continuà la seva explicació indicant que s'havia apuntat a un armament de tres naus per fer el cors sota el comandament del turc Axi Mustafà, per provar d'escapar-se. Ell anava a la Chulac, el patró de la qual era Mohamed Axaes. Al cap de disset dies de navegació, la nau capitana i la seva foren capturades per tres navilis maltesos (*San Vicente*, *San Antonio* i *San Juan*) entre Màlaga i l'estret de Gibraltar. Durant el combat, els 41 esclaus que hi havia a bord foren tancats a la sentina i foren alliberats posteriorment pels maltesos.

Jaume Feliu s'havia enrolat també com a soldat moro per provar d'alliberar-se. El declarant hi havia pogut parlar diverses vegades i confirmà

(38) Notaria 10/III/1737,

que, encara que exteriorment era mahometà, interiorment continuava essent cristià, però en ser renegat no pogué entrar en el grup de cristians alliberats sinó retingut com a esclau enemic.⁽³⁸⁾

Però també en altres ocasions, en ser sorpresos i perseguits per nau enemiga, els nostres mariners passaren altres angoixes. En relatem uns exemples: el 4 de juny de 1757, el patró Rafael Patxot i set tripulants partiren de Seta en el seu canari carregats sobretot de 229 quintars de cuiro al pèl. En ser de nit, de les cales de Fornells i d'Aiguablava els sortí de part de terra una llanxa sarraïna d'un pinc que els donà caça dues vegades, i foren finalment obligats a abandonar, a força de rem, en la seva barqueta, l'embarcació gran per no caure en esclavitud.

Més greu fou la topada del jove pescador de palangre Joan Forest, a qui, amb tres companys més, li tiraren trets des d'una embarcació magribina a alta mar, el feriren greument i el deixaren en perill de mort. Un altre exemple del juliol de 1763, quan l'embarcació patronejada per Nicolau Morera en sortir de cala Figuera al cap de Gata, es trobà amb una galiota mora que sortia de la badia de San Pedro, que els perseguí a la vela i a rem; per no caure presoners desepararen el bastiment en la llanxa d'ell i així es salvaren, però la seva embarcació carregada de gènere no pogué ser capturada pels corsaris, ja que s'estavellà contra les penyes del dit cap.

Per tant, el perill corsari fou sempre una intensa preocupació de la gent de la nostra costa com es comprova en les notes de seguiment de naus sospitoses, «avisos de moros» d'una població a les més veïnes, vigilància des de dalt de Sant Elm per l'ermità o pels artillers del Fortim, canonades com a senyal d'avís destinades sobretot als pescadors, i finalment les abundants notes del corregidor de Girona informant del que havia rebut oficialment sobre moviments de naus corsàries; documentació guardada a l'arxiu guixolenc, on trobem anotades les primeres noves sobre corsaris nord-africans amb les corresponents captures humanes d'aquest segle. En un d'ells, el 1730, s'informa de la sortida d'Alger d'una esquadra de sageties, pincs i quetxos per practicar el cors, cosa que motivà que es prevengués els pescadors i els habitants de cales.

De Palamós, el 1733, s'avisava de dues fragates mores, més un quetx en reserva, que havien capturat un barquet entre Treomal (Treumal) i Torre Valentina, mentre que l'endemà des de Palafrugell es donà notícia d'un desembarcament a Fornells, d'on s'emportaren un llagut de pescadors, i a Torroella de la captura d'un altre llagut amb cinc homes.

Des de Girona, el 1735 es dona compte de tres embarcacions mores, una balandra, un pinc i una barca, totes corsàries. També indiquen que una de Tunis en aigües de França ha capturat un llondro de Vilanova. Pocs anys després, a vegades els avisos no són clars sobre si es tracta de

corsaris africans o anglesos, car s'havia declarat la guerra contra aquell país. Més endavant ja tractarem de la conducta dels corsaris d'aquella nació, però podem imaginar que no tingueren cap escrúpol de permetre o ajudar a l'actuació de naus mahometanes, com ens ho fa suposar el cas de la presència a Gibraltar d'una nau turca de 34 canons acompanyada de 4 xabecs que fan pensar que devien dedicar-se al cors.

A causa d'aquesta situació, durant l'estiu de 1738, les galeres reials *San Genaro* i *Santa Teresa* junt amb les galiotes *San Luis* i *San Fernando* vigilaren la costa des de Sant Feliu.

Fou des de Roses que el 1747 un xabec eivissenc que sortí de Palamós carregat d'ordi trobà a la Meda un altre xabec gros de moros que els donà caça, però pogueren guanyar terra. També hi hagué una intensa actuació de les naus angleses, sobretot de la *Colchester* davant de Sant Feliu, com ja exposarem.

L'agost de 1749 un capità suec indicà, en arribar al port de Barcelona, haver trobat 11 vaixells algerians prop de Mallorca i amb direcció cap a ponent. Per tant, les autoritats aconsellen redoblar la vigilància. Del mateix temps són les noves d'un xabec, dues barques i una pollacra, perseguint llaguts de pesca guixolencs, mentre que el 1755 són registrades canonades contra un altre xabec moro davant mateix de la vila, entretant de Gènova se'ls informa de la presència de naus algerianes fins a les seves costes. La intensitat corsària davant de la nostra costa va augmentant confirmada pels registres de canonades d'avís des del Fortim i per les comunicacions de presència i d'actuacions de corsaris a cala Prona, Canyelles, Cadaqués, Tossa, l'Escala i, fins i tot, de Marsella per l'actuació d'una galiota de tres arbres, trenta-cinc remes, dos canons de quatre a proa i seixanta nord-africans.

Per aquest estat de coses, alguns patrons són autoritzats a portar defenses; exemple d'això en aquells dies fou l'actuació davant de cap Roig del pinc del patró Joan Balanzó de Mataró amb quatre canons, vint trabucs i divuit tripulants, que enfonsà una galiota enemiga tripulada per 110 homes, deu dels quals eren turcs, en caure una bala a la santabàrbara.

Hi ha canonades d'avís des del Fortim per la presència de naus enemigues. Era l'any 1758 quan quatre galeres de Malta atacaren un xabec corsari davant de Sant Feliu. Aprofitem de recordar el prestigi que tenia la marina maltesa d'on havien sortit marins com Grasses, Suffren, etc., els quals actuaren a l'armada francesa. Igualment, tenim que la marina corsària estava a un nivell bastant igual que la resta de pobles mediterranis amb bons vaixells, armament abundós i de qualitat, subministrats o regalats pels països europeus que en determinats moments estaven en guerra contra Espanya.

L'any 1761 trobarem documentats molts d'avisos d'amenaces corsàries, tot començant amb la captura d'un gànguil davant de Tossa; segueix amb l'actuació de dues galiotes a Torroella i a Begur. A Cadaqués intimiden la presència d'una pollacra amb un gànguil que sembla que era el capturat a Tossa. A l'Escala seran dos pincs moruns i posteriorment a Palamós, a Begur, a Torroella una altra vegada i a Roses, obligant aquest comportament a retirar el correu de Maó per por de captura. Més tard, entre Roses i la Meda foren capturades dues tartanes ancorades al golf i una davant de la nostra vila, però tota la tripulació se salvà menys una persona. I encara l'any següent entre Tossa i Sant Feliu pirategen set bastiments enemics (tres xabecs, dues galiotes i dos pincs), mentre que des de Palamós s'informa que dos xabecs nostres han capturat un pinc nord-africà.

Pel que fa a la intervenció de les naus corsàries europees, les dades són més confuses. Si comencem pels corsaris francesos no en tenim cap referència, malgrat la certesa d'actuacions el 1718, que suposem que foren d'escassa importància. En el cas d'altres corsaris com els menorquins, maltesos i grecs, la seva dedicació fou estimulada pels governants anglesos, però les naus d'aquests foren les que causaren més danys als nostres marins.

Podem indicar que l'agost de 1705 fou l'inici de la seva actuació a la Mediterrània, amb la captura a la Platja d'Aro d'un bastiment carregat de diversos gèneres en no poder ser socorregut. Acabada la Guerra de Successió, encara cal avisar del perill que representa la presència de naus angleses fondejades davant del llatzeret de Barcelona en espera de capturar els pincs amb correu de Gènova, la qual cosa obligava a sortir de la nostra vila unes embarcacions per avisar-los si es veiessin passar tot navegant davant de la nostra costa.

En els primers anys d'hostilitats contra la potència anglesa s'hagué d'avisar en diverses ocasions del perill corsari d'aquell país, però fins el 1746 no hi haurà la presència més activa amb la corresponent captura de bastiments nostres. L'any anterior ja s'havia assenyalat l'existència d'una esquadra enemiga a les aigües de l'illa de Còrsega, amb el temor que alguna fragata se separés per dedicar-se al cors, i per això les autoritats ordenaren als nostres pescadors que estiguessin prévinguts prop de la costa. Malgrat que l'any següent es repetí l'avís, fou en aquest quan l'actuació corsària anglesa va ser més intensa, començant amb la captura d'una nau genovesa que van portar a la Platja d'Aro per saquejar. A continuació, en perseguiren una de francesa que pogué refugiar-se a Roses, i més tard tres barques entre la Meda i el castell de la Santíssima Trinitat. Segurament era una nau, l'anglesa, de 40-50 canons, acompanyada a vegades d'un pinc espanyol capturat a Llançà.

Pel juliol de 1747 la nau anglesa *Colchester* decidí capturar un bastiment del patró Maties Segarra ancorat a la nostra badia i carregat de material de guerra, que consistia en vestuari complet per a tres batallons d'infanteria més 1.500 fusells que importaven 574.000 rals de billó i que fou guardat i protegit a la Casa de la Vila.

Lucien O'Brian, comandant d'aquesta nau, estant davant de Sant Feliu el 12 de juliol envià als regidors locals una carta redactada en un mal italià sota l'encapçalament de «Als magistrati ed abitanti de S. Fillou», on avisava que havia entrat al port per destruir els bastiments espanyols, però que, si aportaven socors i gèneres al seu vaixell, no serien molestats. Com era d'esperar, la resposta fou negativa, començà un canoneig al matí de l'endemà a les set hores, que persistí fins a les cinc de la tarda. Disparà un total de 1.200 canonades contra la vila, el monestir i les embarcacions, i causà molts d'estralls en disparar amb bales de 24 encadenades. A més, a migdia intentaren amb llurs llanxes endur-se embarcacions, acte que fou impedit pels veïns i quatre soldats d'infanteria, i feriren alguns mariners i en mataren un. Malgrat tot, s'endugueren una tartana carregada de vi per estar situada més enfora, i posteriorment hi calaren foc. Per la seva banda, Girona envià un capità amb 50 soldats a cavall i alguns desmuntsats que s'ajuntaren al sometent per defensar els bastiments locals. Dies després, es trobà a Calasanç un «bulto» a dins del qual hi havia un mort de bala probablement anglès, segons visura del cirurgià, que se suposa que morí en el combat de dies passats.

Pocs dies després, el 17, de Barcelona s'avisà l'Ajuntament que el patró Bartomeu Bosch passaria amb el seu pinc *la Virgen del Buen Viaje* per carregar el vestuari i les armes deixades per Segarra i guardades a la Casa de la Vila. Els nostres magistrats enviaren igualment una carta a Sa Majestat informant dels danys produïts en els veïns, cosa que ens permet orientar-nos de la intensitat d'aquell bombardeig. Per exemple: a l'església de Sant Joan la pèrdua fou per valor de 50 lliures; a la casa de la vídua Quirch, 29 lliures; a la del cirurgià Joan Quintana, 5 lliures; a l'Hospital, 2 lliures i 10 sous; a Domingo Matutano, 390 lliures; al Dr. Tauler, 12 lliures; a Benet Barraquer, 29 lliures; a la Casa de la Vila, 30 lliures; al jornalera Rafael Pagès, 108 lliures; al Corral de la vila, 20 lliures; i a l'església parroquial, 80 lliures. Total 1.773 lliures (hi falten 60 lliures del mariner Joan Bartró).

A continuació, Salvador Rovira, notari reial i públic, secretari reial de l'Ajuntament confeccionà una altra relació -avalada per Joan Mauri, mestre d'aixa, i Cristòfol Mauri, calafat, habitants a la vila- dels danys sobre les naus que hi havia tant a la badia com a la platja, els quals pujaren a unes 1.650 lliures; les naus afectades foren les següents:

1. Barca de Josep Calzada, capturada pels anglesos, carrugada de vi i aiguardent	855 lliures
2. Barca de Pius Moner, amb vi vessat	126 ll.
3. Barca de Pere Bosch	160 ll.
4. Barca de Francisco Mauri	26 ll.
5. Barca de Rafael Romeu	45 ll.
6. Barca de Miquel Cateura	90 ll.
7. Barca de Benet Baulovi	100 ll.
8. Barca de Raimon Surís	40 ll.
9. Barca de Fèlix Bosch	35 ll.
10. Barca de Felip Gorgoll	8 ll.
11. Llagut de Nicolau Mestres	16 ll.
12. Llagut de Joan Roura	18 ll.
13. Llagut de Joan Thomàs	10 ll.
14. Llagut de Raimon Forest	7 ll.
15. Llagut de Joan Malaret	18 ll.
16. Llagut de Francisco Anglada	18 ll.
17. Llagut de Feliu Thomàs	8 ll.
18. Llagut de Miquel Carreras	18 ll.
19. Llagut d'Isidre Blanch	26 ll.
20. Llagut de Josep Surís	10 ll.
21. Llagut de Bonaventura Surís	9 ll. ⁽³⁹⁾

Després dels estralls fets pel canoneig de la vila, els regidors enviaren una atenta carta al capità general del Principat explicant els fets dels dies 12 i 13, més les cartes amenaçadores del comandant O'Brien i la defensa feta per la gent de Sant Feliu de tot el que de valor portava la nau del patró Segarra. Finalitzava la missiva suplicant que davant de la persistència d'accions corsàries es posés, en el paratge on abans s'havien fabricat els vaixells de guerra, quatre canons de vint-i-quatre, però un mes i mig després es denega de Barcelona l'enviament de canons, i es promet només municions per al sometent.

Però sabem que el perill anglès continuà segons diferents avisos del marquès de la Mina als regidors. Així, a l'agost de 1758 es comunica el pas dels corsaris Champion, Liverpool o Príncep George, noms que fan sospitar ésser els dels vaixells, mentre que en altres ocasions és clar el cognom del seu capità com Littelton de Bristol, armada la seva nau amb 16 canons i 24 pedrers. Igualment, pel 1760 s'informà sobre els corsaris Robert Brown, Johan Bulls i Johan Rouls, mentre que el citat amb el nom d'Antoni Cardona fa suposar que és maonès.

Per contrarestar les actuacions corsàries d'una o altra nacionalitat es prengueren diverses mesures que més o menys hem insinuat. Localment, la constitució d'una Germandat secular de captius que es reunia, segons costum a l'església de Sant Joan, suposem d'actuació modesta, com tenim d'exemple que el juny de 1731 acordaren d'entregar una lliura i deu sous per sis esclaus redimits, a raó per tant de cinc sous per persona.

(39) J. TORRENT i FÀBREGAS. *El bombardeig de Sant Feliu*. Estudis del Baix Empordà. Vol. V. Sant Feliu de Guixols.

Segurament aquesta conducta discreta els obligà el 1734 a extingir-se i a unir-se a la fundada pel Reial i Militar Orde de Ntra. Sra. de la Mercè de Barcelona. En relació amb les gestions dels frares d'aquest orde, trobem com a procurador dels familiars guixolencs de captius el citat Joan Pellisser Bosch.

Una altra actuació fou la de passar avisos d'una població a una altra, com ja hem assenyalat. Igualment, la crida a sometent dels homes aptes més l'ajuda de soldats i naus de l'armada si es trobaven a la nostra costa com va ser el cas de les galeres i galiotes de l'estiu de 1738.

Però vindran anys de més fets bèl·lics i de més audàcia corsària, que obligaran a reforçar la costa i, sobretot, la nostra vila en haver estat declarada cap de província marítima el 1751. Llavors, els regidors reconeixen en document oficial haver rebut tres canons de ferro de calibre 16, tres curenyes també de ferro, tres jocs d'armes, etc., més 300 bales. Igualment, es començà a inscriure en una llibreta firmada pel caporal del destacament artiller més la presència d'un regidor, la quantitat de pólvora, les bales gastades i altres elements, escrit que ens permet seguir el perill que es passà segons les canonades apuntades. La primera pàgina del quadern citat, respectant l'ortografia original, comença així: *Como Cavo que soy del Reg. de la Real Artilleria y Comandante de destacamento de esta bateria, certifico que oy dia de la fiesta he recibido del Regidor Guarda del Almazan, quarenta libras de pólvora, quatro balas para quatro cañonazos que se ha ofrecido tirar con la asistencia del Señor Bayle y Regidores de esta Villa y dos libras de cuerda mecha de Adieziseis a dos embarcaciones de moros que se presentaron delante de esta Bateria. San Phelio de Guixoles y junio 4 de 1754. Cavo Garcia.*⁽⁴⁰⁾

Una revisió d'aquest armament fet el 1760 continuà indicant solament la presència dels tres modestos canons amb la corresponent quantitat de pólvora, metxa, tacos i bales.

Finalment, uns exemples de l'actuació d'aquesta bateria: el 1754, en tot l'any es dispararen 22 canonades a bastiments nord-africans. El següent, 20 canonades de les quals solament 3 eren fumades. El 1758, l'actuació més intensa fou amb 26 trets dels quals 22 foren d'avís a naus sospitoses i d'altres per advertir els nostres pescadors.

EPIDÈMIES

En aquells anys, un dels flagells que hagueren de suportar la gent de la conca mediterrània occidental fou el de les epidèmies, sobretot la pestosa, la majoria de les vegades procedent dels ports d'Orient on n'hi havia un focus persistent. Però el desencadenant fort d'aquest segle fou l'epidèmia de 1720 al port de Marsella.

Segons la tradició local, pel mes de juny d'aquell any amb l'arribada a port del vaixell *Le grand Saint Antoine*, que procedia de Saïda, s'escampà

(40) AHMSE. Quadern del «cabo de artilleria» en la secció de papers militars.

la malaltia per la població de forma tan violenta que en pocs dies caigueren malaltes o moriren tantes persones que s'arribà a no trobar cirurgians, infermers o sepulturers per atendre les necessitats de la població, va caldre al final per ajudar a solucionar-ho d'oferir la llibertat als forçats de les galeres si voluntàriament es dedicaven a atendre els nombrosos malalts com també a enterrar els difunts. Però això no serví gaire, car la majoria d'ells moriren i d'altres, pocs, s'escaparen. Això ens ho confirmen les instruccions del baró d'Huart —tinent general i governador militar i polític de la plaça de Girona— en una carta que envià als regidors guixolencs i que, entre altres instruccions sobre les quals més endavant tractarem, explica que els forçats marsellesos a qui s'havia entregat l'assistència als pestosos acabaren assassinant, robant i despullant els desgraciats malalts i amb els vestits d'aquests s'escaparen per mar. Aquest perill de contagi portat per aquests miserables encara es repetí una altra vegada l'any següent, la qual cosa obligà a perseguir uns altres quatre presos escapats de la ciutat de Marsella.

La importància d'aquest brot contagiós en el port marsellès, a part de la seva dolorosa intensitat i malignitat, fou pel perjudici que ocasionà al trànsit d'aquesta ciutat comercial en relació amb molta part d'Europa, en ser el lloc d'arribada dels productes orientals i el de sortida pel Roine a l'interior europeu, fet que motivà una intensa crisi comercial.

Com que en aquell temps no es tenia una idea clara sobre la causa de la malaltia i, per tant, tampoc es disposava d'una terapèutica eficaç, només el coneixement per l'experiència que el contagi provenia de la relació o proximitat amb persones infectades, s'imposà com a única solució l'aïllament de tota persona sospitosa de malaltia com també de les seves cases i àdhuc de poblats enters, missió portada a terme pels guàrdies sanitaris ajudats d'unes mesures intimidatòries fortes contra els que intentessin sortir-ne. Del citat baró d'Huart són les instruccions severes per impedir l'entrada de tota embarcació procedent del país veí, on ordenava fer foc contra els que s'aventuressin a desembarcar, mentre que per als païsans i la tropa que permetessin apropar-se a qualsevol embarcació, es mereixerien la pena de forca. Per complir això situaren soldats sanitaris a totes les cales i platges del terme mentre una falua amb un patró i cinc mariners vigilava les barques que navegaven per davant de la nostra costa per obligar-les a continuar llur viatge fins al port de Barcelona, on hi havia un llatzeret destinat a practicar la quarentena si era necessària i on tenien personal especialitzat, com es comprova per les instruccions del marquès de Castel-Rodrigo, que, entre altres apartats, indiquen fins i tot les providències a complir amb les cartes arribades per mar, que s'hi ordena que siguin perfumades per un oficial comissari de Sanitat.

Al territori guixolenc es posaven barraques per als guardes als llocs següents: Urgell, Candell, Port Salvi, Garrís, Calasanc, Surís, Sant Pol i Sagaró.

De les diferents precaucions contra el contagi que encara continuaren, una tractava sobre la prohibició d'adquirir roba o altres mercaderies en alta mar, actuació que d'una forma o altra continuà, puix pel 1721 el corregidor ha d'advertir sobre l'abús que practicaven els pincs de posta genovesos que conduïen el correu des d'Itàlia, que tant a l'anada com a la tornada admetien tota classe de passatgers i gèneres per entregar als pescadors que es trobaven mar endins.

Així, tornà a haver-hi la formalitat d'obtenir el document conegut com la Patent de Sanitat. Aquest s'expedia al port de sortida de la nau amb les indicacions del nom de l'embarcació, del patró i de la seva tripulació i feia constar, a més, que partia de població neta de contagi i amb marineria sana. En retornar, si venia de país estranger, era el cònsol espanyol del port de sortida el qui estenia l'informe sanitari, puix que sense aquest tràmit no se'ls hauria admès a plàtica ni haurien pogut baixar a terra en arribar a terme.

Des de l'epidèmia marsellesa, les nostres autoritats van advertint contínuament els regidors guixolencs dels diferents focus de pesta coneguts als ports del mar interior i, així, indiquen a partir de 1730 els brots d'Alger, de les illes de Sant Mauro, de Corfú, de Salònica vèneto i turca, d'Albània, etc. Més tard i a la dècada dels anys quaranta, els avisen dels brots apareguts a Mostassem, Constantina, Alger i Tunis. Posteriorment, vindran els de Tremecen, Fez i Tetuan, arriscats pel fet d'estar els ports nord-africans oberts a les naus angleses corsàries que actuaven a la Mediterrània i de les quals hi havia la sospita de contagis i morts per aquesta malaltia pestosa als seus vaixells. Per aquest motiu esdevingueren perillosos en capturar bastiments catalans, pel contacte que tenien amb els nostres homes de mar en saquejar-los i deixar-los posteriorment en llibertat. Encara que practiquessin quarentena, es coneix algun cas de mort per contagi.

FINAL

Acabem la nostra exposició en arribar als anys en què s'ha recuperat el país i, amb ell, la nostra vila. En tenim un exemple en la flota mercant guixolenc, que dels 7 bastiments de principi de segle passa ara als 57 registrats en els llibres de la Comissaria de Marina local.

En entrar a la segona part de la centúria, es presenten dos camins per persistir i augmentar aquesta millora econòmica. Un d'ells és l'expansió industrial de la fabricació dels taps, iniciada tímidament a la dècada dels anys trenta. L'altra serà la participació en l'anomenada "aventura americana" a títol individual, en estar, la majoria de les vegades, enrolats en naus destinades a les Índies, com ens ho demostren les reclamacions presentades per familiars de suposats desertors de les lleves dels anys 1718 a 1721 en indicar que la seva no-presentació es deu al fet que ja estan allistats en naus camí d'Amèrica. Igualment, altres documents ens ho confir-

men, com ara un inventari de béns de Joan Prats, nauta i absent a les Índies i del qual fa molts anys que no se'n sap res. També un altre document notarial ens parla del guixolenc Pere Vidal, tinent de mar i guerra que estava navegant cap a ultramar, i de Pere Ruffí, que el 1718, als onze anys, també emigrà. Però, n'hi ha d'altres que són els clàssics emigrants a la recerca de fortuna; un d'ells va ser Joan Buscarons Pujol, nascut el 1670 i que als quinze anys ja surt de casa seva i s'embarca a Cadis, camí de les Índies, segons declaracions del patró Bernat Vidal, que el trobà en el referit port andalús esperant la travessia. Cap als seixanta anys tornà amb una bona posició econòmica que havia assolit fent de negociant a La Puebla de los Ángeles del reino de México. Arribà carregat de perles encaixades en or, robí, més dues unces de perles soltes, de les quals, venudes, en tragué uns 250 pesos amb els quals adquirí a Girona mitges de seda, entre altres coses. Retornà al país americà enduent-se dos fills del citat patró Vidal, que feren semblants compres per negociar en aquell país.

Tanmateix, serà la Marina Mercant la que permetrà el creixement i l'augment de riquesa tan destacable en aquells moments als catalans incorporats en aquells afers. Es començà portant els productes de la terra amb les nostres naus fins al port de Cadis, on amb bastiments d'aquesta plaça els productes eren transportats i venuts als ports americans. Sembla que, posteriorment, les nostres embarcacions ja foren contractades per fer la travessia en moments d'insuficiència dels armadors gaditans.

Finalment, s'arribà a iniciar comerç directe amb vaixells catalans com ens ho explica P. Vilar⁽⁴¹⁾. Així, tenim que el 1745, el pinc *N^a S^a de Montserrat y San José* amb una partida del valor de 60.000 pesos intenta arribar a Veracruz, però fracassà en ser capturada la nau pels anglesos. Citem això perquè entre els parçoners hi havia D. Francisco Lacoma, personatge que al cap de pocs anys trobarem com a ministre de Marina a Sant Feliu.

Posteriorment, s'intentà una altra expedició amb la fragata *La Perla de Catalunya*, on el dit Lacoma aportà uns 700 pesos en una partida de l'ordre de 100.000 pesos i que acabà amb un bon resultat.

Sembla que és a partir d'ara que hi ha la introducció lenta dels nostres mariners en la ruta americana amb els seus crescuts beneficis com a estímul de superació econòmica, cosa que motivà un increment i una qualitat més gran de les naus, ara més aptes, per a la travessia de l'oceà; una millor especialització dels nostres mestres d'aixa fins a arribar al prestigi que adquiriren en la centúria següent, època d'un descens de la demografia juvenil masculina provocada per la intensa emigració, aspectes que acabem d'indicar i que ens portarien a un altre extens treball.

(41) P. VILAR, Op. cit. i F. FERRER GIRONÈS, *L'economia del setcents a les comarques gironines*. Cambra de Comerç, Girona 1989.