

A partir de la documentació familiar que conserva, l'estudiós mataroní Joan de la Creu Cuadrada i Gallifa explica i interpreta unes expedicions de les pollacres goletes *Reforma* i *Joven Mario*, comanades pels capitans Lluís Maristany i Pere Isern, realitzades entre els anys 1860 i 1875.

CARACTERÍSTIQUES DEL COMERÇ EFECTUAT PER NAVEGANTS DE LA PROVÍNCIA DE MARINA DE MATARÓ AMB AMÈRICA EN EL SEGLE XIX

Creiem que pot tenir interès tractar en aquests *Fulls* el tema del comerç de la nostra costa amb les terres d'Amèrica que van portar a cap els nostres navegants durant el segle passat. Per a les dades concretes i particulars que donem, ens hem valgut de la documentació que posseïm de la nostra família per part de la meva esposa, que pertanyia a un besavi, un avi, un oncle i un cosí, naturals del Masnou, tots ells amb títol de Pilot de la Carrera d'Amèrica, de la Província de Marina de Mataró.

Pels mataronins del nostre temps, parlar dels temes que referim, sembla que és parlar d'altres latituds, perquè a excepció d'unes mínimes activitats de barques de pesca, actualment, gairebé sembla que el mar no existeix ni hagi existit mai com a element de comunicació, de transport i de creació de riquesa, tot i que en temps passats va ser bàsic i fonamental per a la prosperitat del país.

Primerament hem de referir-nos als orígens i possibilitats dels contactes dels catalans amb Amèrica.

El professor Carles Martínez Shaw, en la lliçó que va donar al Curs de la Universitat Internacional Menéndez Pelayo, que es va celebrar l'estiu passat a la nostra ciutat, va referir-se a diferents aspectes d'aquell comerç i als contactes dels catalans amb Amèrica. Digué que de molts anys es creia que els catalans havíem tingut interdit el nostre contacte amb aquell Continent, però a excepció del que disposava la reina Isabel I en el seu testament, que expressament mencionava la prohibició als catalans d'anar a Amèrica, no va existir mai cap llei que així ho disposés, però que d'aquella voluntat de la reina tampoc no se'n va fer gaire cabal, ja que el rei Ferran II no era pas d'aquell parer.

Va referir-se el professor Martínez Shaw que els catalans en tot temps van acudir a Amèrica, per a la colonització, l'evangelització o el comerç i que el testimoni més antic que en tenim és el del monjo Bernat Boïl, que va anar amb Colom en el seu segon viatge al nou continent.

Bernat Boïl va ser ermità a Montserrat i va intentar formar un grup d'eremites a l'ermita de l'Abellera de la serra de Prades. En ocasió de visitar aquella ermita vam veure la làpida que recorda l'estada en aquell ermitatge de Bernat Boïl i la seva participació en el segon viatge colomí a Amèrica. Aquest monjo era d'origen aragonès i igualment li hauria afectat aquella prohibició per ser de la Confederació catalano-aragonesa.

Existien les disposicions que regulaven les comunicacions i el comerç amb les Índies, que s'havia de fer primer únicament per Sevilla, que tenia el monopoli d'aquell comerç, i més tard el va tenir Cadis, fins que el rei Carles III va promulgar distintes disposicions pels anys 1760, i la de Lluïre Comerç del 1778, en virtut de la qual Barcelona va poder tenir contactes directes amb Amèrica.

La vocació principal dels nostres homes, malgrat que fossin navegants, era la del comerç, ja que el capità de l'embarcació era el vertader negociant i depenia del seu encert en la compra i venda de les mercaderies que transportava, l'èxit de l'expedició o del negoci.

Direm que la propietat del vaixell era repartida entre moltes participacions, que eren anomenades *parts de la fusta*, que anaven aportant en construir-se l'embarcació o a la seva compra quan procedia d'una venda.



Yo el abajo firmante *Lluís Maristany* declaro haber recibido de la *Compañía de S. M. de S. M. de S. M.* la cantidad de *750 \$* de *Seiscientos cincuenta pesos fuertes* que me entrega por *cuota y cuota* que interese en el viaje que comprendo con mi *Boque* *Voluntario* nombrado *Voluntario* con destino *Surcica* en el *Quinto* *Quinto* *Quinto* obligandome a mi feliz regreso y concluido mi dicho viaje a darle puntual cuenta y razon de su resultado, y hacerle entrega en dinero metálico de oro o plata y no papel amonedado, del referido Capital de *8.520 \$* con armento del beneficio o deducción de la perdida que resultare arreglado destino *Surcica* *Surcica* *Surcica* todo lo que prometo cumplir sujetandome al *Real Tribunal de Comercio* de la presente Ciudad y para que conste firmo el presente en *Barcelona* a *3* de *Setiembre* de *1861*

Lluís Maristany y Olivé

Reproducció del document de mota, data 3 de setembre de 1861, signat per Lluís Maristany i Olivé capità de la goleta Voluntario.

En el temps a què ens referim el comerç de la mercaderia es realitzava en part per mitjà dels comerciants de certa importància i amb destí a consignataris determinats, però hi havia la part que era estrictament amb la responsabilitat del capità del vaixell; els capitals per a aquesta operació eren aportacions anomenades *motes* que equivalien a una quantitat de \$ (1). Generalment una mota era de 300 \$ i se'n podien aportar en quantitats superiors i fraccions inferiors.

Per assegurar el màxim possible els capitals de cadascú a aportar en aquells negocis, procuraven tenir motes en diferents vaixells perquè així podien tenir el balanç més garantit, ja que si tot el seu capital l'apostaven en un, també existia més possibilitat que la pèrdua fos més grossa en cas d'anar malament l'operació.

No estaven tampoc en relació directa els interessos de les parts de la fusta amb els de les motes, ja que la fusta havia de percebre sempre les seves parts i els de la mota estaven al resultat de l'operació. Podria donar-se el cas també, ja no tan probable, que la fusta perdés el seu valor total si el vaixell naufragués, però els de la mota el salvessin i fins tinguessin benefici si salvaven la mercaderia.

Tenim en la nostra documentació distintes relacions de les persones que havien aportat quantitats a mota per a expedicions de la pollastra goleta "Reforma" que comandava el besavi Lluís Maristany, dels anys 1860-1870, en una de les quals consten 58 persones, que sumen un total de 8.520 \$. L'imponent que hi subscriu més són 750 \$ i en general i com a mínim, 100 \$.

En una altra relació hi figuren 68 persones, per un total de 9.300 \$. L'aportador màxim és de 400 \$ i molts d'ells són pel mínim de 100 \$. Com es veu, els capitals eren ben petits, però les persones que constaven en una relació també tenien motes en altres expedicions, com ja hem referit, i el mateix capità, que també hi tenia mota, igualment les tenia en altres embarcacions.

Publiquem unes reproduccions del document de mota que va fer el seu servei. Com veiem, el responsable que les rebia era el capità, que concretava el vaixell que comandava, que eren en moneda plata o or, no paper amonedat, i que havia de liquidar, a vegades a parts estil del Masnou, de cinc, dos, o al que resultés de l'operació.

Una vegada acabat el viatge emprès, que podia ser de més d'un any, i més de dos, el capità



Yo Pedro Isern y Maristany vecino de masnou declaro haber recibido de D. Silvestre Estape y Escofet de masnou la cantidad de cinco pesos fuertes que me entrega por cuenta de la mola que interesa en el viaje que emprenda con mi Pollacra nombrada Joven Mario con destino America y demas puntos convenientes obligandome a mi feliz regreso y concluido mi dicho viaje a dar puntual cuenta y razon de su resultado, y hacerte entrega en dinero metalico de oro o plata y no papel amonedado, del referido Capital de 100 \$ con aumento del beneficio o deduccion de la perdida que resultare arreglado de cinco dos estels de masnou toda lo que prometo cumplir sujetandome al efecto al Real Tribunal de Comercio de la presente Ciudad y para que conste firmo el presente en Barcelona a 23 de Setiembre de 1875

Pedro Isern

Reproducció del document de mola, data 23 de setembre de 1875, signat per Pere Isern i Maristany capità de la pollacra Joven Mario.

feia la liquidació i el repartiment dels beneficis o pèrdues que hi hagués hagut. El resultat no era solament el dels gèneres que portava per a l'exportació i els que importava, sinó també els de les altres operacions que anava fent de compra, venda i transport entre els distints ports de les colònies o nacions d'aquell continent. Per això diem que el capità a més de bon navegant havia de ser comerciant de molta perspicàcia. Primerament la decisió era exclusivament seva, però més endavant en establir-se la comunicació per cable entre el nostre país i Amèrica, hi havia la possibilitat de consultar sobre l'última determinació.

Precisament en unes notes que tenim d'un d'aquests familiars que hem referit, ens diu que, amb motiu de la visita que va fer al Masnou el rei Amadeu I, pel setembre de l'any 1871, se li va mostrar una exposició de quadres amb els vaixells de la vila, per fer-li veure la seva importància, ja que sumaven algun centenar, i se li va explicar l'inconvenient que els era no posseir cable directe amb les terres d'Amèrica, ja que amb la urgència amb què s'havien de resoldre molt sovint els negocis de compra i venda de mercaderies, no els era possible si no tenien el cable directe. El resultat de la gestió va ser posseir el Masnou aquella comunicació; així ens ho explica. Segurament va ser en el mateix

viatge que el rei Amadeu I va venir a Mataró, que va acabar d'una manera bastant inesperada i ridícula i en canvi el Masnou en va aconseguir un benefici ben positiu.

Per donar a conèixer els productes que s'exportaven, relacionem els de dues expedicions: una de la pollacra goleta "Reforma" de la qual era capità el besavi Lluís Maristany, corresponent al dia 14 d'octubre de l'any 1872, destinada a l'illa de Trinitat, que constava de 276 unitats, entre barrils i caixes de distints vins, 300 càntirs d'oli, 20 barrils de farina, 25 caixes de sabó, 350 caixes de pasta, 1.500 forcs d'alls, 300 caixes de panses, 6 sacs de nous, 50 quintars de cebes i 4 fardells de cànem. El total de les motes pujava 2.557'470 \$ i el valor total de les mercaderies d'aquella expedició era de 8.520 \$, corresponent la diferència de 5.962'530 \$ a vins i alcohol.

L'altra expedició de la pollacra goleta "Joven Mario", comandada per l'avi Pere Isern, de data 22 de setembre de l'any 1875, amb destí al port de Càrdenes, que constava de 405 unitats, entre pipes, barrils i quarteroles de distints vins, 400 garrafes d'aiguarent, 25 sacs de cigrons, 25 sacs d'avellanes, 1.000 forcs d'alls, 119 quintars de patates. El total de les motes era de 28.112'60 pesse-

tes i el valor total de les mercaderies ascendia a 75.055'50 pessetes, corresponent la diferència a vins de diverses qualitats.

Així mateix detallem dues importacions. La pollacra goleta "Reforma" amb l'expedició del 26 d'abril del 1867, portava de Güiria –Estats Units de Veneçuela– amb destí a Espanya, 132.115 lliures de cacau i 57 pells de cap de bestiar.

La pollacra goleta "Joven Mario" va embarcar a Pernambuco, amb destí a Barcelona, el dia 11 de maig de 1878, 881 bales de cotó per un valor de 91.037'27 pessetes.

Tant les exportacions com les importacions són molt característiques i demostren les necessitats dels mercats.

Encara hi havia el comerç de la *pacotilla* que eren mercaderies que els mariners podien portar sense haver de pagar noli però en quantitats molt modestes, que ells mateixos es negociaven.

Com que també hem fet referència al comerç que es practicava pels mateixos capitans i vaixells entre ports de les diferents repúbliques i colònies d'Amèrica, donem coneixement de la composició d'una operació que va consistir en la compra a Montevideo de 4.939 quintars de carn *tasajo* i 34 cuirs secs vacuns, per un valor de 28.507'99 \$ per a ser venuts a Rio de Janeiro.

Argentina i Uruguai eren grans productors de *tasajo*, que exportaven a nacions de més al nord, ja sigui Brasil, Veneçuela o al Carib. El *tasajo* és la carn que se sala i s'asseca per a la seva conservació.

Dels ports del Carib portaven, generalment, a les nacions del sud, sucre, canya i alcohols.

Ens diuen els escrits familiars que aquell comerç i transport, que els rendia bons beneficis, solement era fet pels catalans.

Com a anècdota que no té res a veure amb la història que referim, direm que tres anys enrera vam voler conèixer les terres de Cuba que els nostres avantpassats freqüentaven tant en la seva vida de navegants-comerciants; vam voler veure aquells ports on arribaven amb les veles desplegadas als vents, triomfants de les travessies transatlàntiques, però amb la incògnita i l'esperança pel resultat de l'operació.

Vam voler saber el sabor d'aquell *tasajo* que havíem sentit anomenar tantes vegades i havíem vist referit en els escrits; per això en un restaurant típic de l'Havana –que ja existia el segle passat– en veure que a la carta hi havia un guisat de carn *tasajo* ens vam decidir sense dubtar-ne un moment a demanar-lo, però ... quin desengany!, amb tota la bona voluntat no vam pas poder acabar-lo, la salabror que encara conservava ens ho va fer impossible, tot i que el cambrer ens va indicar que era carn ja dessalada. Tot és qüestió de costums i gustos.

Hem intentat fer unes divulgacions de les característiques de l'activitat dels nostres navegants en el segle passat, que tant van contribuir al desenvolupament de la nostra base industrial i a la creació de la riquesa que tenim. A finals del segle van haver de deixar-se les navegacions a vela perquè la competència amb la de vapor no els era pas possible. Així van acabar aquells temps d'il·lusionats i romàntics. Creiem que el nostre feroç individualisme no ens va deixar adaptar al que exigien els temps moderns, que era crear empreses col·lectives per tenir els capitals necessaris per a la construcció de les naus a vapor i per a fer el comerç a gran altura.

Joan de la Creu Cuadrada i Gallifa

NOTA:

1.- \$: Pesos forts.