

# Puixança i acabament del Temps de Mar

## 4a part

### La fi del temps de Mar a Canet

Joan Ballart Clos  
Centre d'Estudis Canetencs

*The rise and the end of 'The Times of the Sea' in Canet de Mar  
4<sup>th</sup> instalment. The end of the times of the sea in Canet de Mar*

Joan Ballart aprofundeix en els esdeveniments del segle XIX que van conduir a l'acabament del Temps de Mar, que havia marcat molt fortament la vida dels canetencs al llarg de segles. Aquest període es va esgotar a meitats del XIX i va deixar pocs rastres en la memòria col·lectiva, que tractarem de recuperar i preservar.

**Paraules clau:** Navegació de cabotatge, Revolució Industrial, Revolució Francesa, comerç colonial o d'ultramar, decadència de l'imperi colonial, batalla de Trafalgar, Guerra del Francès, drassanes, mestre d'aixa, naufragi, Illa de Pasqua, tràfic d'esclaus

#### Alguns antecedents

**D**urant el segle XVIII, el comerç colonial espanyol havia experimentat una gran empenta gràcies a les millores i ampliació de coneixements geogràfics, científics i navals, que es van posar a l'abast dels països europeus. Dins d'aquest progrés general, els navegants dels modestos vaixells catalans, van poder entrar en aquest comerç després de molts anys de prohibicions i demores. Era una situació anacrònica i injusta, ja que si per una part estàvem sotmesos a les mateixes obligacions que la Matricula de Mar imposava als castellans, per contra se'ns prohibia (o el que és el mateix, no se'ns autoritzava) l'accés a les colònies americanes. Va ser una llarga pugna que no es va resoldre definitivament fins al cap de molts anys amb el Reial Decret de 1778 de llibertat de comerç que veurem més endavant.

Aquí a casa nostra, un cop superats els estralls de la guerra de Successió, els navegants catalans van tornar a la seva feina habitual fent les rutes clàssiques del cabotatge mediterrani i mars propers amb els seus modestos vaixells, normalment barques de mitjana.

*Joan Ballart examines in-depth the events of the 19<sup>th</sup> century that brought the end of the times of the sea, which had strongly marked the life of people in Canet de Mar across centuries. This period finished in the middle of the 19<sup>th</sup> century leaving little sign in the collective memory of the town; a history that we are going to try to recover and preserve.*

**Key words:** *cabotage shipping, Industrial Revolution, French Revolution, colonial or overseas trade, collapse of the colonial empire, Battle of Trafalgar, Peninsular War, shipyard, ship builder, shipwreck, Easter Island, slave trade*

Un dels destins que llavors es va obrir amb força va ser el port de Cadis que s'havia convertit en la capital del monopoli naval espanyol. Allà, les mercaderies que arribaven procedents de la península per a ser destinades a les colònies americanes, es posaven a càrrec dels agents autoritzats de la Matricula de Cargadores a Indias, seguien els tràmits duaners, es pagaven les assegurances, la part del rei que també cobrava i es carregaven en els vaixells destinats a Amèrica.

Llavors, als voltants de 1725, és quan els navegants comerciants canetencs, es van anar introduint en el lucratiu comerç d'ultramar. D'aquell temps és quan es comencen a trobar aquells canetencs que ja destacaven en el comerç gadità, com en Gabriel Parera, instal·lat a Cadis el 1727 o en Jaume Sirés, cognom d'il·lustre família navillera canetenca que, quan va morir el 1732 fou enterrat a la mateixa catedral gaditana <sup>1</sup>.

Més endavant, aquells comerciants navillers van entrar a la Matricula de Cargadores a Indias gràcies a testaferrós interposats i després directament, de forma que a meitat de segle, la presència de canetencs i les seves cases comercials a Cadis ja era notable.

Un pas endavant significatiu i de més envergadura va ser l'organització el 1745 d'una expedició que sortí de Cadis cap a Veracruz a càrrec del patró canetenc Francesc Xiqués amb el pinc N. Sra. de Montserrat i St. Josep. L'aventura va acabar malament en ser capturats per corsaris anglesos, però va assentar les bases de la seva continuïtat, cosa que es produiria a partir de l'any 1748, amb la fragata La Perla de Catalunya a càrrec del patró Francesc Milans i Cirés<sup>2</sup>.

Des d'aquell moment, van sovintejar les rutes transoceàniques per part dels mercants canetencs i catalans, que en tot cas necessitaven de l'autorització del rei, alhora que l'embarcament de mercaderies havia de passar pel sistema monopolístic de Cadis.

### La llibertat de comerç

Aquella situació, que s'havia iniciat el 1745, es va conèixer com «l'expedició Xiqués», i es va mantenir al llarg de trenta anys, fins el febrer de 1778 en què es va publicar el Reial Decret que autoritzava als ports peninsulars espanyols la llibertat de comerç amb els ports espanyols de les colònies, naturalment previ pas per duanes i pagament de taxes. Era la llibertat de comerç, el final del sistema de monopoli.

La nova legislació va donar un fort impuls al comerç marítim, del que se'n van beneficiar les poblacions costaneres catalanes, tant per part dels navegants com dels que es quedaven a terra. Es construïen vaixells en multitud de drassanes, que es van establir sobretot a la nostra Costa de Llevant, en les que hi treballaven els mestres d'aixa, serradors, fusters, ferrers, velers, calafats, corders i tota mena d'oficis dedicats a fer els components dels vaixells, així com els articles que escassejaven o no es trobaven a l'abast a l'altre costat de la Mar Gran.

En el viatge d'anada es portaven gèneres que tinguessin la venda assegurada per la manca que hi havia en els llocs de destí, com els teixits, mitges,

tota classe d'eines, armes blanques i de foc, claus, botes de vi, molts llibres religiosos, paper, puntes de coixí, terrissa, plats, selles de muntar, barrets, etc. En el viatge de tornada el carregament principal solia ser la plata, les fustes tropicals, productes tintoris com el pal de Campeche, el tabac, el cacau, etc. El consum de la xocolata, com a producte exòtic, s'havia imposat entre la classe benestant catalana i canetenc, com podem veure en els inventaris d'aquestes famílies, on és freqüent trobar-hi la presència de nombroses xocolateres<sup>3</sup>.

Aquesta etapa fins, l'acabament del XVIII, constitueix sens dubte l'època més pròspera de la història de Canet, en el que el gran protagonista va ser el mar i la seva gent. Segons les dades de la G.E.C.: Canet, que a començaments del XVIII, comptava amb 1861 habitants, va passar a 3356 habitants en el període de vuitanta anys amb un augment del 80%.

### El segle XIX

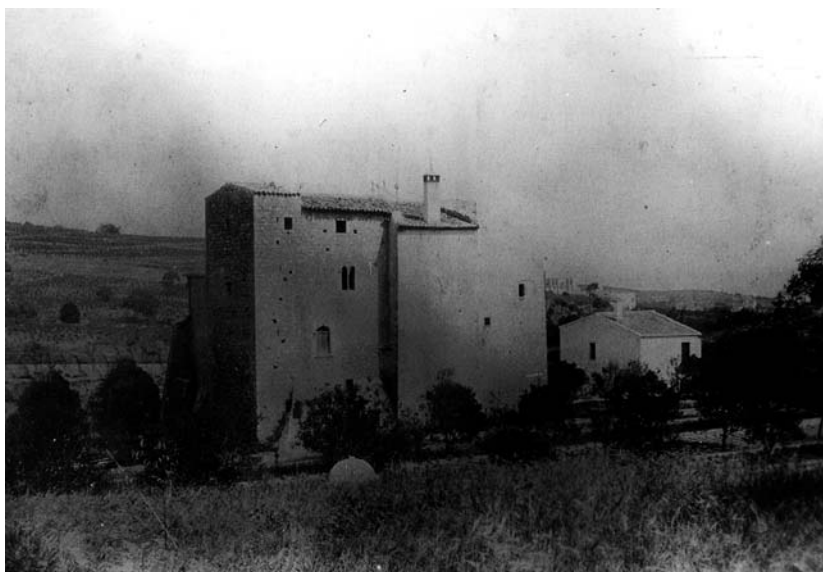
Aquella prosperitat que ens arribava de l'altra costat de l'Atlàntic no podia durar sempre i al tombant del segle XVIII al XIX va arribar la tempesta. La guerra contra Anglaterra, una altra de les moltes que hi va haver, havia estat declarada el 1796. Aquest cop però, el poder naval anglès s'havia enfortit molt, mentre l'espanyol, en crisi perpètua, s'havia debilitat. Com a conseqüència, l'esquadra anglesa va bloquejar l'entrada i sortida de vaixells de tots els ports espanyols, tant dels peninsulars com els de les colònies americanes. El comerç colonial va quedar tallat en sec, amb molts vaixells carregats amb gèneres destinats a Amèrica que no podien sortir de port i els que es trobaven a Amèrica no podien tornar.

Diguem que, malgrat el bloqueig, sempre hi van haver alguns navegants agosarats que tractaven d'esquivar el bloqueig, que aconseguien si la sort els era favorable.

Llavors, a l'octubre de 1805, el nostre aliat era França, de manera que l'esquadra franco-espanyola va presentar batalla a l'esquadra anglesa de l'almirall Nelson en les aigües gaditanes del cap de Trafalgar, amb el resultat de la destrucció total de les esquadres espanyola i francesa. Va ser el final del poder naval espanyol que no va tornar a aixecar el cap.

Després d'un desori general d'alternatives, aliances i conflictes entre Espanya, França i Anglaterra va començar la Guerra del Francès i així fins el 1815, en què es va viure en un estat caòtic.

La situació va ser aprofitada per les colònies espanyoles del continent americà que van declarar la seva independència i així va ser com l'enorme imperi colonial espanyol es va esfumar, quedant reduït a les illes de Cuba, Puerto Rico i Filipines.



Casa Forta de Canet de Mar, residència dels Montaner, bons aficionats a la xocolata que venia dels productes colonials

Naturalment, va ser un cop molt dur per les poblacions costaneres catalanes com Canet, que vivien del comerç colonial i es van haver de buscar a corre-cuita altres medis per sobreviure.

### El canvi de rumb

Com dèiem, van ser aquells uns anys molt difícils ja que si la guerra del Francès va durar fins el 1814 amb les seves càrregues d'allotjament de tropes i altres abusos com us podeu imaginar, la misèria va continuar al llarg de molts més anys i així queda senyalat en les referències i documentació d'aquell temps, com també ens ho confirma la disminució de població que Canet va experimentar.

Fins el 1830, els canetencs estàvem en l'època que podríem qualificar d'artesanal, encara que ja hi havia alguns teixidors que disposaven d'algun teler primitiu que els permetia atendre les necessitats domèstiques i per aquí van començar a redreçar la situació<sup>4</sup>.

A partir d'aleshores és quan es comencen a donar senyals d'entrar a l'etapa pre-industrial, quan alguns d'aquests teixidors decideixen que els minsos beneficis obtinguts els invertiran en l'ampliació o millora de les seves màquines rudimentàries.

El canvi de situació havia comportat, en general, passar del benestar proporcionat pel florent comerç marítim de la segona meitat del XVIII, amb tot el que això feia rutil·lar com: el treball de les drassanes, els llargs viatges dels nostres navegants, el conreu de les vinyes, l'exportació del vi, aiguardent, productes agraris etc., enfront de la nova situació.

Pocs anys després, el 1845, Pascual Madoz va publicar el seu monumental «Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico» amb la situació general d'Espanya i de cada una de les seves poblacions. El pas de Pascual Madoz per Canet detecta la nova situació, en la que l'activitat principal sembla que

s'anava consolidant al voltant del tèxtil i ens dona les dades de les empreses canetenques d'aquell temps que resumim:

Filatures: 2 fàbriques amb 61 treballadors, 1680 fusos i 12 mules de força motriu.

Teixits a la plana: 24 fàbriques amb 448 treballadors i 313 telers manuals.

Teixits de punt (artesans de mitges): 154 treballadors i 86 telers quadrats.

Veiem que la quantitat de «fàbriques», si se les pot qualificar així, començava a ser notable i amb bastants treballadors. No era encara una situació industrial, ja que el parc de maquinària estava format pels vetustos telers d'estructura de fusta i d'accionament totalment manual, tant els del punt com els de teixits a la plana.

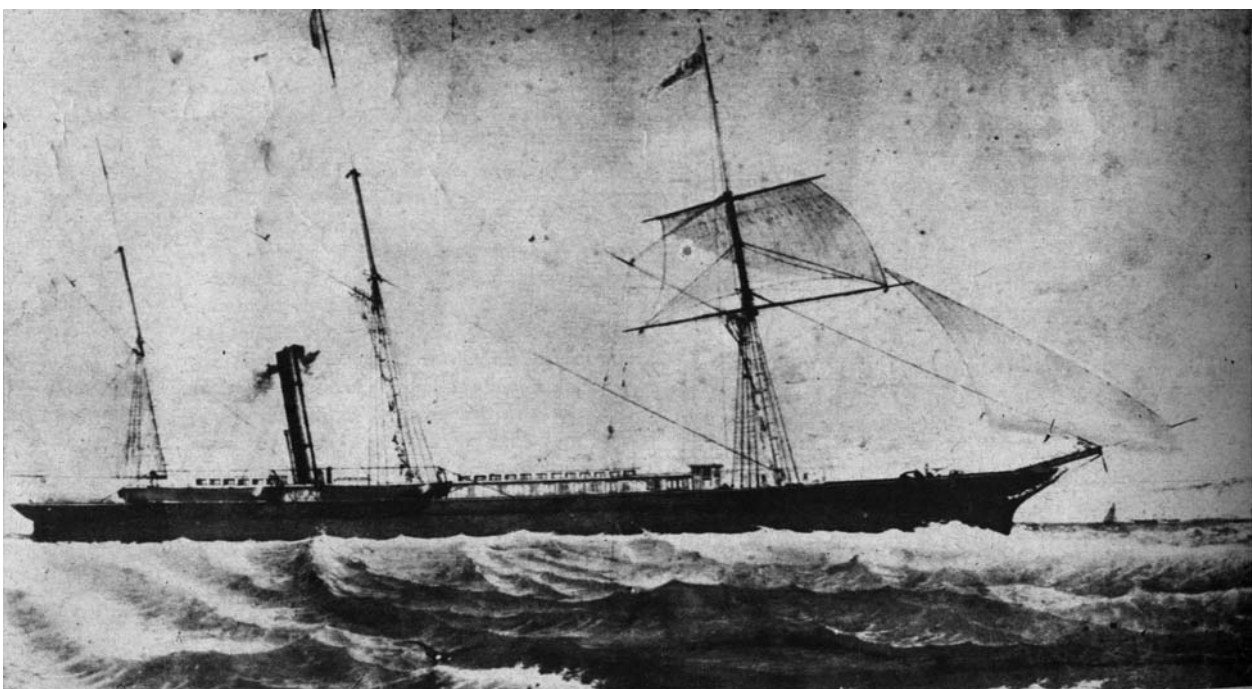
Naturalment, no podem atribuir la culpa de l'empobriment a l'inici de la industrialització, sinó que la causa cal buscar-la en l'estat general del país que era deplorable.

### El cant del cigne del Temps de Mar

L'activitat de les drassanes canetenques, després de la guerra del Francès, havia quedat pràcticament abandonada i així es va mantenir força temps<sup>5</sup>.

Coincidint amb una certa represa de les activitats navilieres, l'any 1847 es van instal·lar a la platja de Canet dos mestres d'aixa d'Arenys, cadascú pel seu compte i van tornar a posar en marxa les drassanes de Canet. Aquests van ser en Marià Jaurés i en Gaspar-Baltasar Ferrer.

Marià Jaurés<sup>6</sup> tenia la drassana a Arenys, en la que ja hi treballava construïent vaixells des de feia anys i va entrar en contacte amb Rafael i Gaudenci Masó, pare i fill, propietaris d'una naviliera que feia el servei de Santiago de Cuba a Barcelona i disposaven de llicència governamental per a construir dues noves fragates. Es posaren d'acord amb les



Primer vaixell amb tracció a vela i vapor que va arribar al port de l'Havana, conegut com «embruta-veles»

condicions tècniques i econòmiques i tiraren endavant el projecte, que per fer dos vaixells alhora, necessitaven un terreny de grans dimensions, ample i pla, a tocar d'una platja amb un bon fonal per a facilitar la sempre difícil maniobra de l'avarada de vaixells de considerable envergadura. La instal·lació no requeria comoditats, ja que a les mestrances es treballava tot l'any sota les inclemències del temps sense cap resguard, estiu o hivern, fes sol o plougués o fes vent, amb fred o calor. El lloc escollit va ser la platja canetenca del Sant Crist del Pla, lloc que reunia aquestes condicions.

Aquell any 1847 es començava la construcció de les dues fragates, que va durar dos anys. La primera fragata en acabar-se va ser la petita, a la que se li va posar el nom de Nueva Teresa Cubana, nom que de segur devia ser l'escollit per l'armador Rafael Masó en honor de la seva esposa, la cubana donya Teresa Ruiz de Espejo.

La seva inscripció a la Matricula de Marina de Barcelona, un cop feta l'avarada, es va efectuar el 31 de juliol de 1849, amb un arqueig de 404 tones castellanques de capacitat.

Al cap d'anys de nombroses singladures per les rutes atlàntiques, els Masó es van vendre la fragata que va passar per diversos propietaris i va acabar desballestada a la platja de Barcelona el 1874.

L'altra fragata, la joia de la corona, va ser la Paulita, qualificada en aquell temps com el vaixell més gran fins llavors construït per la marina velera catalana, ja que el seu arqueig autoritzat era per 849 tones castellanques. Segurament se li va posar el nom de Paulita en honor de la senyora Paula Pagès, l'esposa de l'armador Gaudenci Masó.

La construcció va durar pràcticament el mateix temps que la primera fragata i la inscripció a la Matricula de Marina es va realitzar el 15 de setembre



Maqueta de la fragata Teresa Cubana

de 1849. Prèviament, un mes i mig abans, es va muntar una gran jornada festiva en motiu de la benedicció i avarada de la nova fragata amb assistència d'autoritats civils i eclesiàstiques,



Maqueta de la fragata Paulita realitzada per Manuel Masiera, oferta al Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia el 1987

bandes de música i tot el poble de Canet. Sembla que van haver-hi problemes seriosos, tal com va escriure el mestre de cronistes Josep Rovira en la revista «Pedracastell» núm. 14, amb el trencament d'uns grills que aguantaven en el moment de l'avarada i la fragata es va precipitar violentament al mar, causant l'amputació de les cames de dos operaris.

La fitxa del Museu Marítim confirma la gravetat de l'accident però sense parlar de víctimes i resumint diu: «En el moment de l'avarada, la fragata va sofrir una avaria a l'obra viva [...] un cop portada a Barcelona i examinada pels bussos, veient que l'avarada era pitjor del previst, es va decidir portar-la a Toulon, on disposaven de dics més preparats per fer reparacions importants». Vés a saber si podia ser un mal averany del final tràgic que esperava a la Paulita.

Després de la reparació realitzada a França, la Paulita va entrar al servei dels Masó i va fer un primer viatge a Cuba sense novetat. En el segon viatge, la fragata va patir un accident, del que la fitxa del Museu Marítim de Barcelona diu: «Naufragó en los arrecifes de Cayo Leña, en el pequeño banco de Bahamas, a las 11,30 de la noche del 20 al 21 de abril de 1852». No diu si es va poder salvar la tripulació.

Després de les desgràcies, els Masó van abandonar els negocis naviliers i es van traslladar a viure a Girona, on van arrelar amb força i van deixar-hi la seva empremta com a escriptors, arquitectes com Rafael Masó, del que tenim obra a Canet, periodistes, etc.

### El final de les drassanes canetenques

L'altre mestre d'aixa arenyenc que va muntar la seva drassana a Canet va ser en Gaspar-Baltasar Ferrer cap a l'any 1850. La llista dels seus vaixells construïts a Canet elaborada a partir del resum de les aportacions de les fitxes del Museu Marítim de Barcelona, i de les dades de l'obra *Constructors Navals de l'ex-província de Mataró* de Joaquim Llovet, és la següent:

El primer seria el bergantí Restaurador, amb un arqueig de 202 tones. Va ser desballestat en el port de Barcelona el juny de 1888.

Després vindria el bergantí Maria Victòria l'any 1851. Arqueig de 133 tones.

Bergantí Rosa y Carmen (qualificat també de corbeta). Arqueig de 402 tones. Va participar en l'horrible crim del tràfic d'esclaus, delmant la població de l'illa de Pasqua i fent desaparèixer la seva cultura<sup>7</sup>.

Bergantí Salvador de l'any 1854. Arqueig de 250 tones. El 1863 passà a la matrícula de l'Havana.

Bricbarca Voladora de l'any 1855. Arqueig de 300 tones.



La via del tren va impossibilitar l'avarada de vaixells

Bergantí Hernán Cortés de l'any 1856. No hi ha unanimitat de criteris en l'arqueig, que va de les 300 a les 399 tones, segurament per les moltes mans i reformes que hi van intervenir al llarg d'una vida molt dilatada, que li va permetre arribar a ser el degà de la marina velera mundial<sup>8</sup>.

Bricbarca Petronila de l'any 1857. Arqueig de 285 tones.

Pollacra Paratons de l'any 1858 (o 1859 segons fonts). Arqueig de 240 tones.

Després, l'activitat de Gaspar-Baltasar Ferrer va continuar fins el 1865, però limitada a la construcció de barques de pesca i de tràfic.

Un problema es va presentar a les drassanes de les platges: el traçat de la línia ferroviària. A Canet el ferrocarril arribava el 1859, impossibilitant l'avarada de vaixells de pes considerable.

D'altra banda, la navegació comercial transatlàntica a vela s'anava esllanguint, no podia enfrontar-se als nous vaixells de vapor, que havien començat tímidament amb una caldera de vapor cremant carbó d'hulla, als quals en deien els embruta-veles per les fumaroles que treien per les seves llargues xemeneies.

Els nous bucs es van començar a fer de planxa d'acer, en els que ni els mestres d'aixa ni els fusters de ribera hi podien treballar, quedant però el record d'aquella imatge airosa dels vells vaixells amb les veles al vent.

[1] *Sot de l'Aubó*, núm 46, p. 9 i 11

[2] *Sot de l'Aubó*, núm. 33, p. 9

[3] *Sot de l'Aubó*, núm. 46, p. 24. Inventari 11 de juliol del 1791, menjador de la Casa Força de Canet, amb set xocolateres.

[4] Els començaments del tèxtil a Canet es poden consultar al *Sot de l'Aubó* núm. 18 i 19.

[5] LLOVET, Joaquim, *Constructors navals de l'ex-província marítima de Mataró*, Premi Iluro 1970, Mataró 1971, p. 59.

[6] *Sot de l'Aubó* núm. 35, pp. 22-24.

[7] *Veure Sàpiens* núm. 116.

[8] ROVIRA FORS, Josep, *Plaça de la Llenya*, núm. 73.