

Els patrons de Canet i l'expulsió dels jesuïtes l'any 1767

Ricard Cantano i Carballo

Centre d'Estudis Canetencs

The skippers from Canet de Mar and the suppression of the Jesuits in 1767

Els contractes de noliejament realitzats per la Reial Hisenda per portar a terme l'expulsió dels jesuïtes han possibilitat, per una banda, contextualitzar el fet i conèixer amb detall les condicions pactades per a la deportació; per l'altra, exposar els aspectes més destacats del currículum dels patrons canetencs que hi participaren i del seu entorn familiar més pròxim.

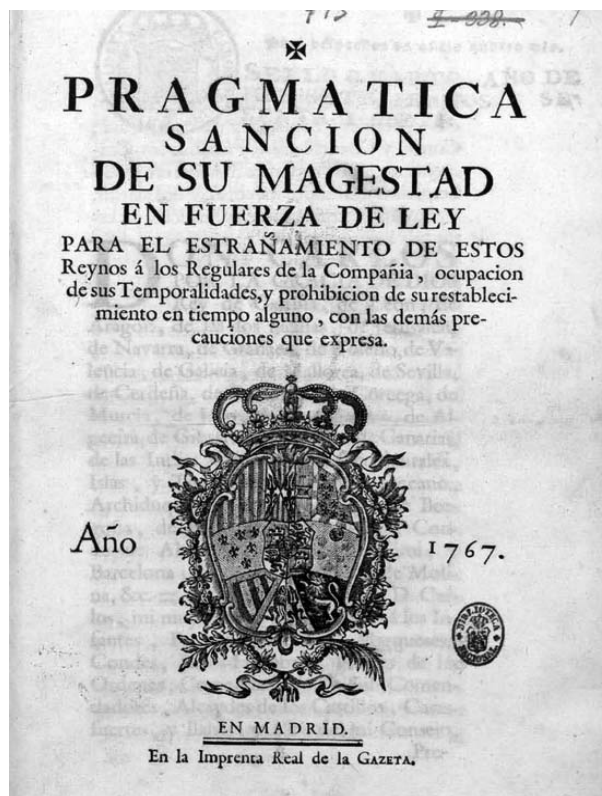
Paraules clau: jesuïtes, expulsió, nòlits, patronia, quintar, sagetia, partícip.

The freight contracts issued by the Royal Treasury to undertake the expulsion of Jesuits from Spain in 1767 make it possible to contextualise the event and develop an in-depth understanding of the conditions agreed for these mass deportations. In addition, they also demonstrate the most prominent aspects of the curricula of the skippers from Canet de Mar and their closest family members, who took part in the deportations.

Key words: Jesuits, suppression, freight rate, skippers, quintar [measure of weight], small galley, sharer.

Context històric

Era públic i notori que la Companyia de Jesús, fundada per Ignasi de Loyola l'any 1534, no comptava amb la benvolença del rei Carles III, el qual considerava els jesuïtes membres d'una organització religiosa molt rica, insidiosa i deslleial amb la corona. Els precedents internacionals no afavorien precisament els interessos de l'esmentada Companyia que havia estat expulsada de Portugal el 1759 i de França el 1762. La greu situació creada a Madrid el març de 1766, per causa de l'anomenat *motín de Esquilache*, fou el pretext perquè s'adjudiqués als jesuïtes l'autoria de la revolta. L'informe acusatori presentat pel ministre Campomanes, el desembre d'aquell any, fou determinant perquè el monarca promulgues una *Pragmática Sanción*, el 27 de febrer de 1767, ordenant l'expulsió del regne d'Espanya i dels seus dominis de tots els membres de la Companyia. El 21 de març es feu efectiva l'ordre a Madrid, traslladant tots els jesuïtes de la capital a Cartagena per a ser embarcats, la qual cosa fou el detonant per a concentrar els de tot el país (uns 3.000) en diferents ports per a portar a terme l'expulsió decretada.¹ Altres ports peninsulars on embarcaren foren Salou, el Puerto de Santa Maria (Cadis), Ferrol i Santander.



Decret d'expulsió. de la Companyia de Jesús. (Archivo Histórico Nacional. Madrid)

L'expulsió a Catalunya

L'expulsió s'inicià a Barcelona el dia 3 d'abril de 1767; els jesuïtes de la capital catalana, els de les altres poblacions del Principat i la resta dels de la Corona d'Aragó foren concentrats al col·legi de l'orde a Tarragona on s'aplegaren més de cinc-cents religiosos, dels quals dos-cents divuit procedien dels dotze centres que la Companyia tenia a Catalunya; dels nascuts al Maresme, tan sols n'hi havia tres de Mataró.² Foren traslladats al port de Salou d'on partiren l'1 de maig.³

Salparen tretze vaixells acompanyats per tres naus de guerra comandades pel capità de fragata Antoni Barceló; l'ordre era transportar els jesuïtes fins al port romà de Civitavecchia, per la qual cosa s'havien previst provisions per un viatge de 25 dies. Arribats a Palma el dia 3 de maig, sortiren l'endemà, després d'embarcar quaranta-un membres de la companyia, per dirigir-se cap a la península italiana, on hi arribaren el dia 13. La prohibició de desembarcar als Estats Pontificis obligà els expedicionaris a salpar de Civitavecchia el 18 de maig en direcció al port de Bastia a l'illa de Còrsega. Les dificultats d'entesa entre els governs francès i espanyol no feren possible el desembarcament ni a Bastia, on estigueren fondejats des del 22 de maig al 2 de juliol, ni a Ajaccio on romangueren fins al 9 d'agost; finalment, fou possible deixar a terra els religiosos al port de Bonifacio el 25 d'agost, és a dir quasi quatre mesos després d'haver sortit del Principat.⁴

Contracte de nòlits

Entre els tretze vaixells catalans que foren contractats per la Reial Hisenda a Barcelona, a partir del 9 d'abril, n'hi havia tres d'Arenys, tres de Calella i altres tres de Canet.⁵

El contracte de noliejament, únic per a tots els patrons, estipulava un pagament de 21 rals de plata antiga al mes per cada tona que mesurés l'embarcació, inclosa la capa;⁶ era el mateix preu que s'havia abonat a les expedicions a Itàlia des de la dècada de 1740. El dia i hora d'arribada a Civitavecchia havien de ser certificats per Josep Llauger, subdelegat de marina de Canet, encarregat de la comptadoria del viatge per l'Intendent del Principat, raó per la qual anava embarcat en el comboi militar que protegia l'expedició. En el cas que fossin capturades o enfonsades les naus pels enemics de la corona la Reial Hisenda els abonaria la meitat de la quantitat estimada com a valor de les embarcacions. Abans de sortir se'ls havia d'avançar els nòlits corresponents a un mes; per a la tornada se'ls garantia l'abonament de 25 dies dels esmentats



Deportació i embarcament dels jesuïtes

nòlits, a més de l'exempció d'impostos als ports de la corona i francs del dret de consolat als ports estrangers. El document finalitzava amb la signatura d'onze patrons car n'hi havia dos (no eren de Canet) que no sabien escriure, pels quals firmà el patró canetenc Felicià Carnesoltes en qualitat de testimoni. A totes les embarcacions hi havia mariners que no sabien llegir ni escriure; més rar era trobar patrons analfabets.

A Santander es noliejaren també embarcacions per a deportar jesuïtes a Civitavecchia; una d'aquestes fou la sagetia *Sant Vicenç Ferrer* de 253 tones comandada pel patró canetenc Josep Ros.⁷ Les condicions del contracte foren diferents, més explícites i detallades que les de Barcelona: viatge rodó (d'anada i tornada), abonant-li 60.000 rals de billó, havent de fer escala a Ferrol o La Corunya amb estades de 12 dies i 255 rals de billó per dia excedit. Se'l pagaria a qualsevol dels ports esmentats «o donde S.M. tubiese por combeniente». Havia de tornar amb tot el personal i material embarcat: cirurgia, majordom, cuiner, servei, estris de cuina i taula, queviures sobrants, etc. Els treballs de reforma de «camarotes, entarimados y demás para la mejor comodidad de los citados Padres» serien pagats per la Reial Hisenda. A la tornada li seria permès al capità un nòlit de retorn sempre i quan els gèneres anessin a regnes de la corona. Un senzill càlcul ens indica que sempre que el viatge fos inferior a sis mesos resultava més rendible que el contracte barceloní.⁸ Tot i que només l'anada durà prop de quatre mesos, en el cas de Ros és molt probable que el viatge no superés el mig any, ja que fou contractat a Ferrol, abans d'acabar el 1767, per portar tropa i pertrets a l'Havana i Puerto Rico.⁹

Josep Ros i Constans (1722-1787) gaudia d'una bona situació econòmica propiciada, a més dels possibles guanys per les seves activitats marineres, pels beneficis d'una botiga de gra a Canet. Això li permeté ser partícip majoritari, l'any 1760, de la barca *Nostra Senyora del Carme* de 4.000 quintars de la qual tenia onze setzens (11/16);¹⁰ l'any 1765 havia comprat 5/16 del pinc *Sant Vicenç Ferrer* de

5.000 quintars,¹¹ del qual el mateix Ros deia que era el més gran de Catalunya;¹² finalment, l'any 1779 constava com a propietari únic del bergantí *Nuestra Señora de los Dolores* de 6.000 quintars.¹³ Els seu estatus d'home adinerat també el trobem en l'adquisició l'any 1781, per 4.000 lliures, del molí fariner de la Murtra del terme de Sant Pol «*ab son casal i torra, molas, rodets, bassa, aigua, resclosa, arbres, plantes i demás arreus concernent a dit molí junt ab un tros de terra hortiu contiguo al dit molí tot situat en el lloch dit vulgarment el Molí de la Murtra de dalt*».¹⁴

Els patrons canetencs

La següent taula ens mostra quins foren els patrons canetencs contractats que sortiren de Salou amb el detall de les seves embarcacions:

Patró	Embarcació	Tipus	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Josep Oliver	<i>N^aS^a de Misericòrdia</i>	sagetia	159 2/3	4.550
Salvador Puig Clausell	<i>N^aS^a de la Cinta</i>	sagetia	133 3/4	2.321
Joan Pastor	<i>Jesús Natzarè</i>	sagetia	175 1/4	4.186

El primer patró de la taula creiem que es tracta de Josep Oliver i Bonet (1721-1770) casat el 1744 amb Maria Fors. En morir sense fills a l'Havana l'any 1770, els seus pares, Josep Oliver i Caterina Bonet, hagueren de vendre una peça de terra al seu nebot Miquel Llauger i Bonet¹⁵ per poder pagar 200 lliures pel dot de la seva nora.¹⁶ El seu germà Francesc Oliver i Bonet (1733-X) comandà, l'any 1786, el bergantí *Nuestra Señora de los Dolores*, àlies *El Deseado*, amb destinació a Montevideo. L'esmentat bergantí, propietat de Baltasar de Bacardí, genuí representant de la burgesia mercantil de Barcelona, havia estat tripulat anteriorment pel també canetenc Francesc Llobet i Misser,¹⁷ mort a Caracas l'any 1784. Havent tornat de Montevideo, l'armador Bacardí es querellà contra Francesc Oliver per diferències en el resultat dels comptes de l'expedició mentre al mateix temps li retirava la patronia.¹⁸ El bergantí *Nuestra Señora de los Dolores*, del qual els Bacardí continuaren essent-ne propietaris, es mantingué actiu força temps. Entre 1791 i 1803, realitzà sota el comandament del patró de Canet resident a Barcelona, Salvador Ferrer i Goday,¹⁹ cinc viatges al continent americà; no foren pocs si tenim en compte que no navegà en el període comprès entre els anys 1796 i 1802, època de conflicte amb la Gran Bretanya.

Salvador Puig i Clausell (1734-1786) fou nomenat, l'any 1763, patró de la pollacra *Santa Llúcia i Mare de Déu del Roser* de 6.000 quintars, un dels tonatges més grans registrats fins aquell moment, de la qual el seu germà Francesc n'era l'únic propietari.²⁰ L'any 1765 es va fer càrrec de la sagetia *Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep* de

3.000 quintars; la coincidència de nom, arqueig i partícips amb la sagetia construïda a Arenys l'any 1745 ens porta a deduir que es tractava de l'embarcació que fou comandada successivament, durant vint anys, per Francesc Llobet i Puig, pel seu fill Manuel Llobet i Ferrer i pel nét Francesc Llobet i Misser, del qual hem parlat en l'anterior paràgraf. L'activitat de l'esmentada nau fins l'any 1764 fou magníficament estudiada per Pierre Vilar, basant-se en el llibre de comptes dels patrons Llobet conservat a l'Arxiu Històric de Barcelona.²¹

Mort el seu pare, Salvador com a hereu, i la seva mare com a usufructuària dels béns del seu marit, hagueren de fer front, a partir del 1764, a un deute de 981 lliures que Francesc Puig, pare i espòs respectiu, tenia amb el comerciant Joan Omedas de Manresa, guanyador d'un plet per dit motiu. Fou precís subhastar tres peces de terra heretades,

que per falta de compradors foren adquirides pels marmessors de Joan Omedas (se suposa que per pocs o cap diner).²² El 1770, per carta de gràcia, mare i fill recompraren els terrenys per 1.256 lliures (senyal de bona situació econòmica). Heus ací la transcripció de quines foren les peces de terra esmentades: «*Primo tota aquella pessa de terra herma de dotze jornals de cavadura²³ situada en lo terme de la vila d'Arenys de Mar i lloch dit lo Cavayó. Item tota aquella pessa de terra de vinya plantada de vint jornals de cavadura situats en los mateixos llocs. Item tota aquella altra pessa de terra de vinya plantada de vint jornals de cavadura situada en dita vila en lo lloch dit la Mare de Deu*».²⁴

Capità de la fragata *Nostra Senyora de Misericòrdia* realitzà, des de Cadis, dos viatges a l'Havana entre 1777 i 1778. No hem trobat documentada la tornada d'aquest últim viatge, però sí que navegava cap a Nova Orleans, l'any 1782, potser aprofitant les possibilitats de fer negoci durant la guerra de les Tretze Colònies.²⁵ L'any 1786 moria a l'Havana.

Pel que fa al tercer patró ens hem de referir a Joan Pastor i Colomer (1710-1799). D'ascendència marinera havia navegat com a escrivà, l'any 1745, amb la sagetia *Sant Crist* del seu cunyat Francesc Milans i Cirés al qual substituï més tard com a patró.²⁶ Es feu càrrec, l'any 1751, per la renúncia de Fèlix Ferrer Major i Catà, de la sagetia *Jesús Natzarè* de 3.500 quintars construïda el 1747 a Canet.²⁷ L'any 1767, poc després de tornar de l'expedició d'expulsió dels jesuïtes, va cedir temporalment la patronia al seu gendre Felicià Carnesoltes i Amat.²⁸ L'any 1777 hi ha documentada una escriptura per la qual



A l'esquerra, la Murtra (Foto CEC); dreta: Torre del Molí de la Murtra i masia (Inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya)

s'atorgava la patronia de la sagetia *Jesús Natzarè* de 4.000 quintars a Joan Pastor, amb la facultat de poder ser substituït pel seu fill Joan Pastor menor.²⁹ No hi ha dubte que el fill és Joan Pastor i Clausell; podria tractar-se d'una sagetia nova o la mateixa amb substancials millores en la cabuda, arboradura i velam, per a poder afrontar amb èxit el repte d'ultramar.

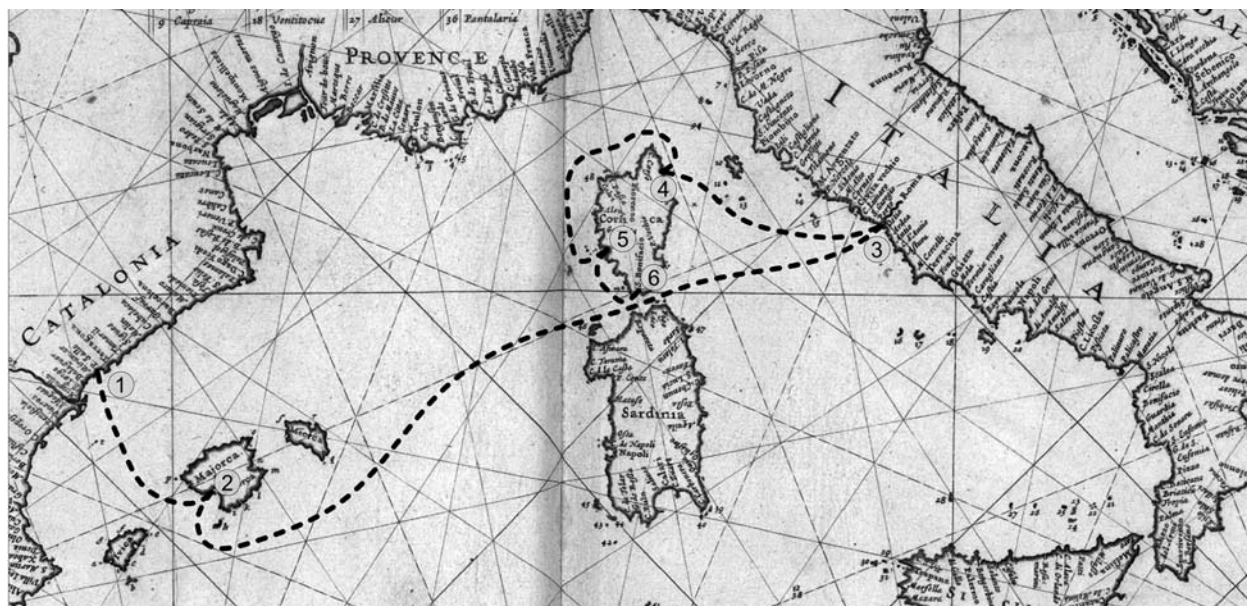
Joan Pastor i Clausell, amb la nau *Jesús Natzarè*, travessà l'Atlàntic per primer cop entre 1777 i 1778 en destinació a l'Havana. El setembre de 1779 quan es dirigia cap a Cadis, en un viatge a Montevideo, els moros atacaren el comboi del qual també formava part el patró canetenc Pau Carreras i Llobet que morí en el combat.³⁰ La documentació consultada sobre el viatge que realitzà l'any 1784 amb la sagetia esmentada per dirigir-se a Puerto Rico, Cartagena d'Índies i l'Havana ens dona una idea del diferents *tempos* d'una expedició: preparació, trajectes, estades, etc. En efecte, el contracte de nòlits³¹ signat a Barcelona el 29 de juliol, estipulava que el patró tingués disponible la sagetia per a la càrrega el 18 d'agost mentre els noliejadors es comprometien a

tenir la mercaderia estibada a bord tres mesos després de la signatura del document, és a dir el 29 d'octubre; la realitat fou que la nau no salpà fins al 21 de desembre, quasi cinc mesos després de la formalització del contracte. El 19 de febrer de 1785 era despatxada a Màlaga, un cop completada la càrrega; el 16 de març de 1786, iniciava el retorn des de l'Havana 13 mesos després d'haver abandonat la península per arribar a Cadis el 4 de maig.³²

Jaume Pastor i Clausell (1755-c.1802) acompanyà el seu germà Joan en els seus viatges fins a l'any 1786; a partir de 1788 navegà, sempre de segon, amb la sagetia *Sant Joan Baptista* del seu cunyat Felicià Carnesoltes i Amat en quatre viatges a l'Amèrica llatina, entre 1788 i 1794 i a Sant Petersburg, l'any 1796. Havent embarcat l'any 1798 al bergantí *Imperial*,³³ l'any 1802 arribava la notícia de la seva mort a Jamaica. És probable que fos capturat pels anglesos.

Conclusions

Les condicions dels contractes de nòlits no foren



Itinerari de l'expedició d'expulsió dels jesuïtes. (Realització CEC)

1 - Salou. 2 - Palma. 3 - Civitavecchia (Itàlia). 4 - Bastia (Còrsega). 5 - Ajaccio (Còrsega). 6 - Bonifacio (Còrsega)

iguals en tots els ports habilitats per embarcar els jesuïtes expulsats. Els viatges on el preu pactat fou per tona i mes, semblen assegurar més la rendibilitat que els rodons (d'anada i tornada) a preu tancat; de fet els guanys depenien molt de la durada del viatge, que en aquest cas resultà exagerada.

Tot i que des del punt de vista constructiu les drassanes de Canet foren superades per les d'Arenys, Barcelona i Mataró, no passà el mateix amb el nombre de naus de gran tonatge governades per capitans canetencs i dedicades al comerç a gran distància.³⁴ A l'article no manquen exemples d'aquest tipus d'embarcacions: el pinc *Sant Vicenç Ferrer* de 5.000 quintars, la pollacra *Santa Llúcia i Mare de Déu del Roser* de 6.000 quintars o el bergantí *Nuestra Señora de los Dolores* també de 6.000 quintars.

És palès el lligam familiar en la continuïtat de les patronies, tant de pares a fills, com de germans, nebots o gendres. Els guanys obtinguts pels patrons en el comerç marítim eren dedicats sovint a finançar la construcció de vaixells, però destacaren també les inversions per a comprar vinyes, terrenys o cases en el terme de la vila o poblacions veïnes. És paradigmàtic el cas de Josep Ros, el qual complementà la seva botiga de gra amb l'adquisició d'un molí fariner a la Murtra del terme de Sant Pol.

Els conflictes bèl·lics foren causa de grans pèrdues en el negoci colonial. La guerra contra Gran Bretanya, entre 1796 i 1802, paralitzà quasi completament l'activitat comercial d'ultramar, a més de constituir un risc per als qui malgrat tot embarcaren. No s'ha de menystenir tampoc l'acció de la pirateria, sobretot nord-africana, a la Mediterrània, la qual continuà essent un veritable malson per a les embarcacions i poblacions del litoral durant tot el segle XVIII.

¹ Sobre l'expulsió dels jesuïtes, vegeu: John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Crítica, Barcelona, 2009, pp. 252-260.

² Enrique Giménez López, *Biografía del exilio jesuítico (1767-1815)*, Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, Alicante, 2020, pp. 348, 395 i 436.

³ Vegeu: Antoni Borràs i Feliu, «L'expulsió dels jesuïtes de la ciutat de Barcelona en el marc general del seu desterrament d'Espanya per Carles III», *Pedralbes*, 1988, núm. 8, (2), pp. 403-430.

⁴ Sobre l'expulsió dels jesuïtes de Catalunya, vegeu: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-expulsion-de-los-jesuitas-de-cataluna/html>

⁵ Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), Escrivania de marina, Vicenç Simon, 15-4-1767, núm. de foli il·legible. La resta de vaixells pertanyien: dos a Barcelona, un a Sitges i un a Vilanova.

⁶ S'entén un nòlit de 20 rals de plata més un 5% de capa (gratificació per al patró); en total 21 rals de plata.

⁷ Arxiu Històric Provincial de Cantàbria, Protocols de marina de Santander, notari Antonio Somonte, lligall 248, 22-4-1767, f.26.

⁸ 1 ral de billó = 34 maravedís de billó; 1 ral de plata antiga = 64 maravedís de billó.

⁹ Arxiu General de Simancas (AGS), Secretaria de Marina, negociat de navegació de particulars, lligall 519, 1776.

¹⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1760, f.398. L'any 1765 va cedir la patronia de l'esmentada barca a Francesc Llobet i Misser, el seu futur gendre.

¹¹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1765, número de foli il·legible. Es tracta de l'embarcació amb la qual embarcà els jesuïtes. En la documentació pot constar com a sagetia o pinc.

¹² AGS, Secretaria de Marina, negociat de navegació de particulars, lligall 509, 1768.

¹³ Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Notaria de Mataró, Bonaventura Català, 1779, f.47. Més endavant compartiria la propietat del vaixell amb Baltasar Bacardí, el qual, l'any 1783, constava com a únic propietari.

¹⁴ Arxiu Històric d'Arenys de Mar (AHAM), notaria d'Arenys, Cristòfol Arquer, 1781, f.109.

¹⁵ Miquel Llauger i Bonet creà amb el seu cunyat Francesc Roura i Roldós la companyia Llauger-Roura; fou la més important de les societats comercials canetenques del segle XVIII dedicada al tràfic colonial amb seus a Canet, Barcelona, Cadis i Veracruz.

¹⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1770, f.43.

¹⁷ Sobre Francesc Llobet i Misser, vegeu: Ricard Cantano Carballo, «El cors català del XVIII. El cas del capità canetenc Francesc Llobet i Misser «Quirreta»», *El Sot de l'Aubó*, 51, 2015, pp. 3-11.

¹⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1789, f.305.

¹⁹ Sobre Salvador Ferrer i Goday, vegeu: Ricard Cantano i Carballo, «Un patró canetenc del segle XVIII. Salvador Ferrer i Goday», *El Sot de l'Aubó*, 66, 2018, pp. 8-12.

²⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1763, f.188-191.

²¹ Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, Edicions 62, vol. IV, Barcelona, 1968, pp. 237-253. Els mals resultats de l'últim viatge realitzat per Francesc Llobet i Misser a Caiena (Guaiana francesa), entre 1762 i 1763, provocaren segurament la rescissió de la patronia.

²² ACA, Escrivania de Marina de Mataró, Josep Serra, 1764, f.81-92.

²³ Un jornal de *cavadura* equivalia a 402 m² (Alexandra Capdevila, *Pagesos, mariners i comerciants a la Catalunya litoral*, Tesi doctoral, UB, 2003, p.196).

²⁴ ACA, Escrivania de Marina de Mataró, Josep Serra, 1770, f.2.

²⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1782, f.146. A Nova Orleans hi morí el mariner de Canet, Salvador Medir i Cruanyes; el seu pare, Francesc Medir i Rolderat, aprofitant l'anada a l'Havana del patró Joan Cruanyes i Misser, l'any 1782, el nomenà apoderat per a cobrar de Salvador Puig, 200 pesos forts pertanyents al seu fill.

²⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1745, f.245. Francesc Milans fou el capità de la fragata *La Perla de Catalunya* que l'any 1749 realitzà una de les primeres expedicions catalanes reeixides al continent americà. Vegeu: Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, Crítica, Barcelona, 1981, pp. 171-183.

²⁷ AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.210.

²⁸ Felicià Carnesoltes i Amat es casà el 7 d'octubre de 1767 amb Josepa Pastor i Clausell. Sobre Felicià Carnesoltes, vegeu: Ricard Cantano Carballo, «Navegants canetencs del segle XVIII. La nissaga Carnesoltes (2)», *El Sot de l'Aubó*, 74, 2020, pp. 24-28.

²⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1777, f.174.

³⁰ Creiem que Pau Carreras comandava la sagetia *Santa Teresa de Jesús* de 3.000 quintars construïda a Canet, l'any 1749, patronejada pel seu pare Joan Carreras i Llauger fins a l'any 1766. Pau Carreras i Llobet, es casà el 2 de setembre de 1766 amb Caterina Misser i Catà; el mateix dia se celebrà el matrimoni entre el patró Francesc Misser i Catà i Maria Francesca Carreras i Llobet.

³¹ AHPB, Cosme Raurés, 1784, f.394.

³² J. Ma. Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, Tesi doctoral inèdita, UB, 1981, vol. III, apèndix, pp. 46 i 123.

³³ AHAM, Escola de Pilots, Llibre dels alumnes, 1779-1799, f. 135.

³⁴ J. Ma. Delgado Ribas, «Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)», *Boletín americanista*, Barcelona, 29, 1979, pp. 31-64. L'any 1765 hi havia 24 embarcacions de comerç de la matrícula de Canet; seguien Blanes i Arenys amb 16 i 15 naus respectivament.