

Francesc Milans i *La Perla de Catalunya*

Ricard Cantano i Carballo
Centre d'Estudis Canetencs

Francesc Milans and *The Pearl of Catalonia*

La guerra contra Anglaterra (1739-1748) provocà la suspensió de les expedicions periòdiques de flotes i galions al continent americà. La nova situació propicià, per primera vegada, les expedicions directes catalanes a les Índies liderades per l'elit comercial barcelonina, propietària i noliejadora dels vaixells construïts al Principat i comandats per patrons del país. La construcció de la fragata *La Perla de Catalunya* i el viatge a Veracruz realitzat pel capità canetenc Francesc Milans forneixen el nucli temàtic del present article al qual hem afegit dades complementàries sobre el patró i nau suara esmentats.

Paraules clau: guerra del Asiento, fragata, navilis de registre, Companyia arrendatària de l'eixàrcia, Carrera d'Índies.

The war between Spain and Britain of 1739-1748 (The War of Jenkins' Ear) caused the suspension of regular expeditions of fleets and galleons from Spain to the American continent. This situation brought forth direct Catalan expeditions to the West Indies for the first time which were led by the business elite of Barcelona, who owned and chartered ships built in, and commanded by skippers from, Catalonia. The construction of the frigate *The Pearl of Catalonia* and the trip to Veracruz undertaken by Francesc Milans, a captain from Canet de Mar, are the thematic focus of the present article, to which additional information about this skipper and the ship have been added.

Keywords: The War of Jenkins' Ear, frigate, *navíos de registro* [ships with authorisation to sail alone without military escort], company that supplied rigging for naval ships, *Carrera de Indias* [Indies Run].

Francesc Milans i Cirés (1706-1787)

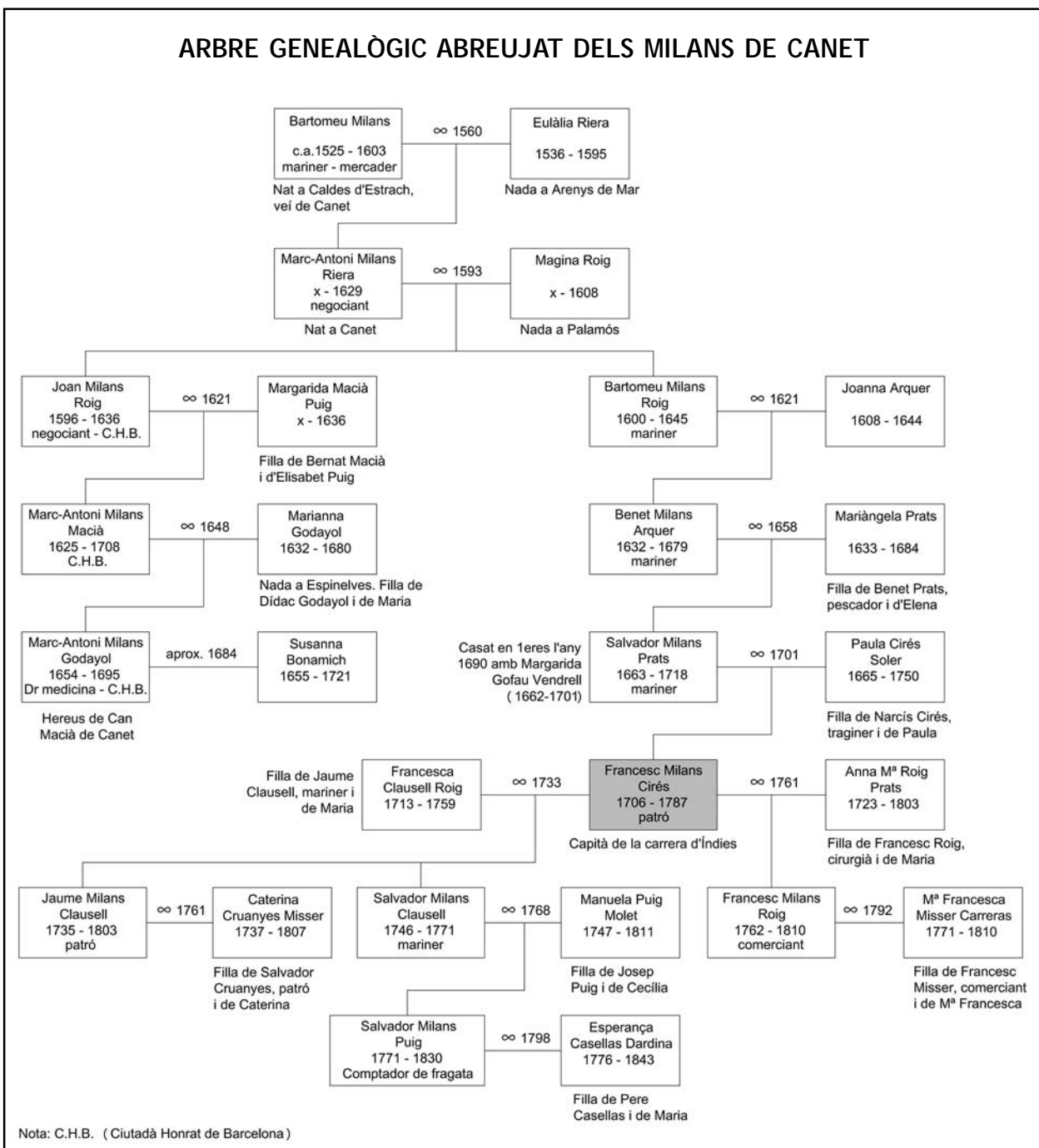
La nissaga dels Milans canetencs ha estat abastament estudiada en dos interessants articles publicats al *Sot de l'Aubó* per Jordi Soler¹ i Joan Ballart² respectivament. Així sabem que, a partir del mariner i mercader Bartomeu Milans (1525-1603), nascut a Caldes d'Estrac, van existir a Canet dues branques de Milans: la de metges, notaris i comerciants ennoblits amb el títol de ciutadà honorat de Barcelona (C.H.B.), encapçalada per Joan Milans i Roig,³ i la de patrons i mariners, el cap de brot de la qual fou Bartomeu Milans i Roig (vegeu l'arbre genealògic).⁴ Hi ha documentades dues branques més de Milans al Maresme: la d'Arenys de Mar i la de Sant Vicenç de Llaveneres, les quals podrien tenir un origen comú amb la de Canet. Els Milans d'Arenys de Mar foren ennoblits per Felip V el 1739; els de Sant Vicenç de Llaveneres foren probablement l'origen de la nissaga

militar dels Milans del Bosch, la qual tingué un heroi a la Guerra de la Independència i un general colpista l'any 1981.⁵

Bartomeu Milans i Roig (1600-1645) fou un dels signants l'any 1619 de l'acta fundacional de la Germandat de Sant Elm.⁶ El seu net Salvador Milans i Prats, pare de Francesc Milans, morí a la batalla del cap Passaro (a prop de Siracusa), l'agost de 1718, víctima de l'enfrontament contra l'esquadra anglesa que anihilà la flota de Felip V.⁷

Francesc Milans comandà a partir de 1734 la sagetia *Sant Crist* en substitució del seu sogre Jaume Clausell i Llauger.⁸ Des del 1738, amb una nova sagetia del mateix nom, de 134 tones d'arqueig i 14 tripulants, s'especialitzà en els viatges a Cadis amb càrrega d'aiguarent. L'abril de 1741, mentre es trobava a Sevilla, fou noliejat per la *Real Armada* per a traslladar tropa a Barcelona; el setembre, un cop a la ciutat comtal, se'l contractà per anar a Itàlia amb la mateixa finalitat, transportant 117 homes per uns

ARBRE GENEALÒGIC ABREUJAT DELS MILANS DE CANET



Autor: Sergi Alcalde

nòlits mensuals de 4.111 rals de billó.⁹ Un càlcul aproximat suposant una tripulació de 14 homes i el cobrament del 50% dels nòlits ens donaria que el sou mensual mitjà d'un mariner seria de 13 lliures, 10 sous, 9 ½ diners, moneda de Barcelona.¹⁰ Per tenir una idea del que representava aquest sou ens ho fa saber, per exemple, que la manutenció a bord d'un vaixell era de 3 a 4 sous per home i dia.¹¹ A primers de maig de 1744, Francesc Milans i la sagetia *Sant Crist* descarregaven eixàrcia a Cartagena per compte de la companyia arrendatària de «l'*Asiento de jarcias*».¹² A finals de l'any següent, com veurem més endavant, Milans deixaria temporalment la navegació activa per fer-se càrrec, en nom dels armadors, de la construcció d'un vaixell dedicat al comerç d'ultramar.

Context històric

Cóm s'explica que a partir del 1740 Catalunya participés d'una manera directa en la Carrera d'Índies, tot i mantenir-se l'obligat registre a Cadis? Hom ha de tenir en compte que entre 1739 i 1748 tingué lloc la guerra de «l'*Asiento*» també anomenada de «l'Orella de Jenkins» contra Gran Bretanya, amb enfrontaments tant a l'Atlàntic (Carib) com a la Mediterrània (batalla de Toló).¹³ Les causes del conflicte, que venien de lluny, justifiquen els noms pels quals fou coneguda l'esmentada guerra. En efecte, pel tractat d'Utrecht de 1713, Espanya havia concedit a la Gran Bretanya la provisió cada any (*asiento*) de 4.800 esclaus a les colònies espanyoles durant 30 anys; a més s'atorgà a la *South Sea*

Company companyia arrendatària de l'«*Asiento*» un registre anual de 500 tones (*navío de permiso*).¹⁴ Les diferències sorgides en l'aplicació de l'«*Asiento*», els abusos en les càrregues del *navío de permiso* i actuacions corsàries en el Carib, tensaren les relacions diplomàtiques entre ambdós països fins al punt que la declaració de guerra resultà inevitable l'octubre de 1739. Per part britànica, tot i les raons suara esmentades, el detonant fou l'haver mostrat a la Cambra dels Comuns l'orella del capità Robert Jenkins, tallada prop de Florida pel capità d'un guardacostes espanyol.¹⁵

El perill dels atacs per part de les esquadres angleses obligà la corona espanyola a suspendre les expedicions periòdiques de flotes i galions a Veracruz i Cartagena d'Índies respectivament; per contra, per mantenir els intercanvis entre la metròpoli i les colònies, s'atorgaren autoritzacions als navilis de registre (*registres solts*), per dirigir-se a les destinacions esmentades, fins llavors no permeses.¹⁶ Comerciants barcelonins i patrons, bàsicament del Maresme, entre els quals destacaren els de Canet, portaren a terme les primeres expedicions catalanes autoritzades a Ultramar.

La Perla de Catalunya

Fou Milans qui l'octubre de 1745, proposà per carta des de Cadis a Agustí Gibert i Xurrich, director i administrador de la casa Alegre, la construcció d'una embarcació per fer la Carrera d'Índies. La iniciativa de Milans fou molt ben acollida dins l'àmbit del comerç barceloní, sobretot per part de Josep Puiguriquer i Clarina, el qual assumiria en nom de la Companyia d'arrendament d'eixàrcia la meitat del cost, i així li ho comunicaren a Milans: [sic] «*es que prenent vos tota la jarcia, estopa, fil per velas y demes generos que puga subministrarvos la Companyia pagareu ab diners la meytat del que importara lo tot y la meytat quedara la Companyia interesada en dita Barca*». ¹⁷ A l'acta de reconeixença de parçoners¹⁸ hi figuren la Companyia Alegre i Gibert (5/32), Agustí Gibert i Xurrich (4/32), Francesc Puget (4/32), Anton Puget i Clarina (1/32), Josep Barnola, fabricant de mitges de seda (4/32) i Josep Puiguriquer (14/32), tots ells noms destacats de l'elit comercial barcelonina. Probablement, els catorze trenta-dosens de Puiguriquer eren aproximadament la meitat aportada en nom de la companyia d'eixàrcia.

La construcció s'inicià a Barcelona a partir dels primers mesos de 1746. En un principi s'havia previst que l'embarcació fos una sagetia, però l'agent d'Alegre a Cadis, Tomàs Prats, recomanava la fessin arborar com a fragata basant-se, segons ell, en el mal resultat que havien donat les sageties en la Carrera.¹⁹ És interessant constatar que la decisió de construir una fragata fou presa quan encara no es coneixia la captura pels anglesos al Carib del pinc *Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep*, propietat de l'esmentada companyia concessionària d'eixàrcia i comandada pel canetenc Francesc Xiqués. La notícia



Actual casa núm. 16 del carrer de Vall, propietat antany de Francesc Milans.

de la presa del pinc de Xiqués, tot i que tingué lloc el 21 de desembre de 1745, no fou coneguda fins el mes de juny de 1746.²⁰

El cost de construcció de la fragata *Nostra Senyora de Montserrat i Sant Antoni de Pàdua*, àlies *La Perla de Catalunya*,²¹ fou de 26.529 lliures; és dels més alts que hem trobat documentats d'aquella època. Hom ha de tenir en compte però, que fou el vaixell més gran construït a Catalunya fins aquell moment: «*de porte según dize su capitan Milans de 360 a 400 toneladas de las de acá (catalanes) y de las de la Carrera de Indias (castellanes) 265 poco mas o menos. Armamento de 24 a 30 cañones con las demas armas correspondientes y de 45 a 50 hombres de tripulacion*». ²² A més a més, era completament *nou de trinca*, és a dir, sense aprofitar peces recuperades d'altres vaixells, cosa força habitual per tal d'abaratir costos. Una altra raó que podria justificar una despesa tan alta seria el preu excessiu que cobrava el gremi de mestres d'aixa i calafats de la ciutat comtal; aquest fet justificaria el creixement durant la divuitena centúria de les drassanes de la costa sobretot d'Arenys, Mataró, Blanes i Canet en detriment de les de Barcelona.²³ El patró Francesc Milans, capità en els documents, delegat pels parçoners encapçalats per Josep Puiguriquer i Clarina s'encarregà de supervisar, a Barcelona, la construcció de l'esmentada fragata «*a cargo del maestro mas hábil de Cataluña*», Miquel Antúnez.²⁴ Milans presentà un compte detallat de les despeses de construcció,²⁵ del qual, pel seu interès, a continuació en presentem el resum:

Els comptes els presentà agrupats en les 14 partides

CONCEPTE	Lliures	Sous	Diners	%
(1) Buc, llanxa i bot	9.652	17	4	36,4
(2) Fusteria	972	7	10	3,7
(3) Arboradura	1.595	5	2	6,0
(4) Motoneria (politges)	518	0	6	2,0
(5) Velam	2.227	18	2	8,4
(6) Eixàrcia	4.682	4	1	17,6
(7) Armament	2.940	14	0	11,1
(8) Àncores	494	14	8	1,9
(9) Banderes	96	11	10	0,3
(10) Cambra i cuina	235	7	6	0,9
(11) <i>Géneros quebrados</i>	637	8	6	2,4
(12) Despeses menors	72	11	0	0,2
(13) Carena i mantenició	577	0	6	2,2
(14) Folrat	1.826	10	4	6,9
TOTAL	26.529	11	5	100

de la taula on hem afegit els percentatges. Per a una millor comprensió de les despeses comentem a continuació alguns detalls dels principals components de les partides més significatives:

Partida (1): Inclou les despeses per mestre d'aixa (4.880 lliures), clavaó (2.250 lliures) i calafat (2.188 lliures), a més dels costos d'avarada (333 lliures).

Partida (3): Correspon al cost de 15 arbres i 32 posts (*entenas*) transportats des dels Pirineus i treballats a les drassanes, per a fabricar els pals principals i les vergues amb les peces de recanvi necessàries.

Partida (5): Es compraren per fer les veles 1.880 canes de lona (aproximadament 2.923 metres) per un cost de 1.316 lliures.

Partida (6): Es refereix a tot el cordam (fix i mòbil) de la nau. Foren comprats 435 quintars (aprox. 18.053 Kg.) per un cost de 4.461 lliures.

Partida (7): A l'armament, hi consta la compra de 24 canons de ferro de diferents calibres per un preu de 998 lliures, a més de 24 curenyes per 180 lliures; 500 bales de ferro per 214 lliures; 30 barrils de pólvora per 386 lliures; 24 trabucs de bronze per 312 lliures; 40 fusells, 20 parells de pistoles, 20 sabres i 25 piques (*chuzos*) per 357 lliures.

Partida (11): Els *géneros quebrados* són un conjunt de peces de materials diversos: 100 sacs (probablement per al llast), 38 pales i 60 cabassos (*espuertas*), entre d'altres.

Partida (13): Les despeses de mantenició, que totalitzaren 363 lliures, corresponen al cost del menjar entre el 29 d'octubre de 1747 (data de l'avarada) i el 10 de desembre de 1748 (data considerada d'inici del viatge), és a dir 407 dies; suposava una despesa diària d'uns 18 sous, suficient per a pagar el menjar de quatre mariners. Deduïm que durant aquest període de temps romandrien a l'embarcació amb funcions de vigilància, supervisió de la càrrega i feines de manteniment.

Partida (14): El folrat de les parets a base de pega,

quitrà, estopa i fusta fou una pràctica recomanada als vaixells de la Carrera d'Índies per garantir la integritat del buc i la càrrega en front de les sacsejades dels temporals. En aquesta ocasió, el folrat fou fet a Barcelona abans de salpar, tenint en compte la mala experiència de l'anterior viatge realitzat l'any 1745 per Francesc Xiqués amb el pinc *Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep*, el qual va ser folrat amb suro a Cadis amb l'inconvenient d'haver de fer-ho amb la càrrega a bord.²⁶

L'expedició²⁷

La llicència reial autoritzant el viatge a Veracruz s'atorgà l'octubre de 1748, és a dir, un any després de l'avarada. Les dificultats per aconseguir la concessió del permís, amb el conseqüent retard, irritaven l'empresariat barceloní de tal manera «...*que siempre dudamos que esta Provincia sea atendida no por otra cosa sino porque somos catalanes*». ²⁸ El lliurament de l'esmentada llicència estava condicionada al pagament de 6.000 pesos²⁹ en la *Dipositaria de Indias*, quinze dies després de la data de l'ordre reial; al cap de dos mesos el vaixell havia de ser a Cadis, en cas contrari, s'anul·lava el permís sense possibilitat de recuperar la quantitat dipositada.³⁰ A més de Francesc Milans i Tomàs Prats que encapçalaven l'expedició com a capità i mestre respectivament, fou designat com a sobrecàrrec el capità Francesc Xiqués i Giol i com a escrivà Llibori Clausell i Oller, ambdós matriculats al Consolat de Cadis amb facultats de poder actuar com a carregadors.³¹ Entre els mariners de Canet hi havia en «Jaumet», fill del capità.³²

La nau sortí de la ciutat comtal a finals de desembre de 1748, amb escales previstes a Vilanova i Salou.³³ Milans comunicà per carta la seva arribada a Cadis el 28 de febrer de 1749, més tard del previst degut al mal temps que l'obligà el 19 de gener a tornar des del cap de Gata a Cartagena; afegia que havia



comprovat «*que el barco es muy velero y fuerte, que es una aguila en el mar, que tiene todas las circunstancias de bueno y que solo requiere mucha carga en la estiba o bodega*». ³⁴ L'elecció d'un pilot experimentat per conduir l'embarcació per la ruta atlàntica, no s'havia fet a Barcelona per estalviar diners o no ser necessari, però era molt convenient fer-ho a la badia gaditana abans de la partença. És significativa la recomanació que feia Agustí Gibert a Tomàs Prats sobre la contractació d'un pilot: «*...pero si es posible celebraríamos que fuese catalan o vizcaíno y en ningun modo andaluz porque estos naturalmente tendran envidia a nuestra nacion rezelosos de que no vaya tomando cuerpo en la Carrera de Indias y assi estimaremos que Vm. se miren en la eleccion de esta plassa...*». ³⁵ A Cadis, el 9 d'abril de 1749, s'escripturà el contracte de nòlits entre Tomàs Prats, en representació de la companyia noliejadora barcelonina i Francesc Milans, capità de la fragata. ³⁶ L'esmentat contracte contemplava un pagament mensual a la tripulació de 1.680 pesos de 128 quarts, més 80 pesos, també al mes, en concepte de «*capa y sombrero*» (gratificació per al capità). És destacable que, en aquest cas, la retribució de la «*gent*» fou en forma de salari prefixat sense cap relació amb l'import dels nòlits contractats per la companyia armadora. ³⁷ Hem estimat, tenint en compte les dades de l'estudi de Pierre Vilar, que la tripulació, inclosos capità, mestre i oficials, cobrà entre l'anada i la tornada, uns 15.000 pesos de 128 quarts, mentre que la propietat del vaixell va percebre en concepte de nòlits 51.104 pesos de 128 quarts. És clar que la tripulació hauria guanyat uns 10.500 pesos més en cas d'haver-se pactat una retribució

equivalent a la meitat dels nòlits com era el costum. Potser per compensar al capità i a la tripulació se'ls permeté embarcar en concepte de *pacotilla* 80 barrils de vi o d'aiguardent. ³⁸

La sortida cap a Veracruz, un cop completada la càrrega, efectuat el registre i formalitzades la resta d'operacions financeres, tingué lloc el dia 12 de juliol de 1749 amb una tripulació de 58 homes. ³⁹ L'expedició arribà a Cadis de tornada, el 30 de juliol de 1750, essent la primera de la Carrera, íntegrament catalana, que finalitzà amb un resultat favorable; Pierre Vilar estimà el benefici dels interessats en un 36%. ⁴⁰

Epíleg

Francesc Milans realitzà un segon viatge a Veracruz amb *La Perla de Catalunya*; salpà de Cadis el 10 de juliol de 1753 i entrà de retorn al port andalús el 19 de juliol de 1754. L'any 1757 exercia la patronia del pinc *Sant Jaume*, del qual entre ell i el seu fill Jaume en tenien 11/16. ⁴¹ Amb aquesta nau, l'any 1770, travessà l'Atlàntic en destinació a Cartagena d'Índies formant part d'un comboi en el qual hi anaven tres patrons de Canet: Joan Clausell i Puig, Jaume Gual i Catà i Jaume Passi i Goday amb les sageties *Sant Joan Baptista*, *Sant Jaume* i *Sant Miquel*, respectivament. ⁴² Milans s'havia casat l'any 1761, en segones núpcies, amb Anna Maria Roig i Prats després de la mort de la seva primera muller Francesca Clausell i Roig, l'any 1759. Aquest fet motivà greus conflictes familiars, sobretot amb el fill gran Jaume Milans i Clausell. ⁴³ En el seu testament escripturat l'any 1787, consta que vivia al carrer de



Es fa palès que la bona sintonia que hi havia entre els comerciants de Barcelona i els patrons de Canet abans de la guerra, continuà durant el conflicte fins al punt que Xiqués i Milans comandaren les primeres expedicions totalment catalanes a les colònies americanes; és a dir, amb vaixells construïts a les drassanes del país, noliejadors essencialment barcelonins, capità i tripulació natural del Principat, majoritàriament del Maresme. Tot i l'aparent obertura del comerç colonial a les expedicions dels navilis de registre catalans hom ha de tenir en compte les lentes i cares concessions de llicències per part de l'administració borbònica, a més dels requisits exigits per la *Casa de Contratación* de Cadis amb la finalitat de mantenir el monopoli de la

Vall,⁴⁴ en una casa amb celler i hort al darrere que arribava fins a la carretera.⁴⁵ Actualment la casa es correspondria amb la que ocupa el núm. 16.⁴⁶ En l'esmentat testament, Francesc Milans ignorava pràcticament els fills del seu primer matrimoni i declarava hereu el fill gran del segon, Francesc Milans i Roig. L'any 1797, un plet entre els dos germanastres per l'herència paterna acabà declarant nul el testament de Francesc Milans i Cirés perquè «*por derecho está prohibido a los padres que tienen hijos de dos matrimonios llamar herederos los del segundo en perjuicio de los del primero*».⁴⁷

Pel que fa a *La Perla de Catalunya*, fou venuda, l'any 1756, a la Reial Companyia de Barcelona per la quantitat de 19.000 pesos de 128 quarts, o sigui 26.600 lliures barceloneses, és a dir, pràcticament el mateix preu de cost de feia nou anys.⁴⁸ La fragata realitzà vuit viatges al continent americà al servei de la Companyia, els sis últims entre 1768 i 1776 a Cumanà, carregant bàsicament cacau i cuirs al pèl (pell en brut sense adobar).⁴⁹ El març de 1778 arribà a Barcelona en un estat lamentable després d'haver patit cinc «*tormentas tempestuosas*», de tal manera que, essent irreparable, l'any 1779 els directors de la Companyia decidiren desfer-se'n. Finalment, per intercessió de l'Intendent de Catalunya (*el Conde de Asalto*), la lliuraren per 1.200 lliures per a ser submergida «*rellenándola y echándola a pique en la punta de la Escollera*» amb la finalitat de protegir el port dels sediments del Llobregat.⁵⁰ Podríem dir que fou aprofitable fins i tot després de «morta».

Conclusions

El conflicte amb Gran Bretanya entre 1739 i 1748 afavorí l'entrada del comerç català a la Carrera d'Índies i amb força empenta. De fet, hem comptabilitzat que, entre 1740 i 1753, dinou expedicions comandades per patrons catalans travessaren l'Atlàntic. En aquesta comesa, destacaren els patrons del Maresme, especialment els de Canet en nou ocasions.⁵¹

Carrera d'Índies.

Pot causar sorpresa el fet que Milans no continués governant la *Perla de Catalunya* un cop adquirida per la Reial Companyia de Barcelona. El fet de ser, ell i el seu fill, accionistes majoritaris del pinc *Sant Jaume*, fa pensar que el capità canetenc preferís ser parçoner i patró d'un vaixell; així obtenia part dels beneficis de la «barca» i de la «gent» més que ser considerat només un assalariat de la companyia propietària del vaixell que comandava.

¹ SOLER MORADELL, Jordi. «Els Milans de Canet, un llinatge de la burgesia canetenc de metges, comerciants i músics», *El Sot de l'Aubó*, núm. 30, 2009, p. 24-29.

² BALLART CLOS, Joan. «Navegants canetencs. El llinatge dels Milans i la seva participació en l'aventura de la navegació», *El Sot de l'Aubó*, núm. 33, 2010, p. 21-26.

³ GREGORI I CIFRÉ, Josep Maria. *La nissaga canetenc dels músics Milans i la seva relació amb sant Josep Oriol*, Edicions Els 2 Pins, Canet de Mar, 2014, p. 58. El seu fill, Marc Antoni Milans i Macià (1625-1708), ciutadà honorat de Barcelona i veí de Canet, fou protector de sant Josep Oriol (canonitzat el 1909), el qual el 29 de juny de 1676 cantà la seva primera missa a l'església parroquial de Canet, essent apadrinat pel pròcer canetenc.

⁴ Un arbre genealògic complet del llinatge dels Milans de Canet a Gregori i Cifré, Josep Maria: *La nissaga canetenc dels músics Milans*, p. 258-269.

⁵ SOLER MORADELL, Jordi. «Els Milans de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 30, 2009, p. 24.

⁶ La Germandat, integrada en la Confraria de Sant Elm, tenia com a objectiu prioritari recollir fons per a l'alliberament dels captius agermanats.

⁷ L'expedició salpà de Barcelona el 18 de juny de 1718 amb la intenció de recuperar Sicília per a la Corona. Els països que formaven la Quàdruple Aliança: Anglaterra, França, les Províncies Unides i l'Imperi, s'enfrontaren a la Monarquia Hispànica en defensa dels pactes del Tractat d'Utrecht (1713).

⁸ La sagetia *Sant Crist* fou governada pel patró canetenc Jaume Clausell i Llauger (1684-1734), fins l'any de la seva mort. Com que el seu fill Francesc Clausell i Roig tan sols tenia vuit anys, es feu càrrec de la sagetia Francesc Milans, gendre de Jaume Clausell.

⁹ AGS (Arxiu General de Simancas), lligall, 497, 1741. La guerra de Successió d'Àustria (1740-1748) portà la monarquia borbònica, aliada amb França, a defensar els seus dominis en terres italianes contra Àustria aliada amb la Gran Bretanya.

¹⁰ El sou del patró i el del grumet podia ser entre dues i tres vegades superior i inferior respectivament, al sou mitjà que

hem calculat (1 ral de billó = 22 ½ diners; 1 lliura = 20 sous; 1 sou = 12 diners).

¹¹ VILAR, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, Ed. 62, Barcelona, 1968, p. 362. Vilar estimà el cost de manteniment mitjà en 3 sous i 4 diners a partir de dades compreses entre 1744 i 1758.

¹² BC, (Biblioteca de Catalunya), Fons del baró de Castellet, Arx. 372, 1744. La Companyia d'arrendament d'eixàrcia, activa entre 1741 i 1752, havia d'aprovisionar el cordam requerit per Marina. A la carta que Francesc Milans envià a Agustí Gibert, li transmetia les queixes rebudes de part dels responsables de controlar la qualitat del material; feia extensiva la informació a Josep Puigurri i Clarina, director de l'arrendament d'eixàrcia, i a Francesc Puget, accionista de l'esmentada companyia. Sobre l'arrendament d'eixàrcia, vegeu: VILAR, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 478-479.

¹³ Hom ha de tenir en compte que durant la dècada de 1740, la corona espanyola s'enfrontà a Gran Bretanya en dos conflictes alhora: al Mediterrani en la guerra de Successió austríaca i a l'Atlàntic en la guerra de «l'Orella de Jenkins».

¹⁴ DELGADO RIBAS, Josep M. *Dinámicas imperiales (1650-1796)*, Ed. Bellaterra, Barcelona, 2007, p. 88.

¹⁵ OTERO LANA, Enrique. *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 44, Madrid, 2004.

¹⁶ Els *registros sueltos* foren vaixells autoritzats per la Corona que, navegant sense escorta, es dirigien a les regions que no requerien un comerç regular o es trobaven apartades de les rutes habituals de les flotes i galions (GARCÍA BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1976, p. 167).

¹⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 373, 1745, f.67. Al patró Milans, com a part interessada en la barca, se li concedia un vuitè, creiem, de la meitat aportada per la companyia.

¹⁸ MARTÍNEZ SHAW, Carlos. *Cataluña en la Carrera de Indias*, Crítica, Barcelona, 1981, p. 172. L'acta de reconeixença de parçoners, era una escriptura notarial en la qual el patró reconeixia els propietaris de l'embarcació i llur aportació, d'acord amb la qual, i proporcionalment, els seria abonada la meitat dels nolis contractats. L'altra meitat corresponia a la *gent* (tripulació).

¹⁹ BC, Fons del baró de Castellet, 104/2, 1746. Tanmateix, les sageties foren les embarcacions més utilitzades en la Carrera d'Índies fins la dècada de 1780 (Mario Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p. 69).

²⁰ CANTANO, Ricard. «L'aventura del capità canetenc Francesc Xiqués i el pinc Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep», *El Sot de l'Aubó*, núm. 64, 2018, p. 19.

²¹ La troballa a la xarxa, <https://liburutegibiltegi.bizkaia.eus/handle/20.500.11938/71971>, del llibre, *La perla de Catalunya: historia de Nuestra Señora de Monserrate*, escrit pel frare benedictí Fray Gregorio de Argaiz el 1677 ens porta a pensar que l'àlies de la fragata podria tractar-se més d'un epítet a la Verge de Montserrat que d'una exaltació de les qualitats del vaixell, que en un principi és el que consideràvem. El llibre està dedicat a D. Juan José de Austria, fill bord de Felip IV, que conquerí Barcelona el 1652 recuperant Catalunya per a la corona espanyola després de dotze anys de conflicte bèl·lic (Guerra dels Segadors).

²² BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f.222. Dades facilitades per la companyia Alegre a Tomàs Prats de Cadis amb la finalitat d'aconseguir la millor prima per a l'assegurança.

²³ CANTANO, Ricard. «Navegant canetencs del segle XVIII. La nissaga Carnesoltes (1)», *El Sot de l'Aubó*, núm. 69, 2019, p. 33. El desprestigi dels gremis barcelonins el confirma la queixa presentada a l'Intendent del Principat l'any 1757 pels patrons Fèlix Misser, Felicià Carnesoltes ambdós de Canet, Gabriel Miró de Barcelona i altres.

²⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 373, 1746, f.84. Miquel Antúnez pertanyia a la coneguda nissaga de mestres d'aixa establerts a les drassanes barcelonines situades al lloc més tard conegut com a «Can Túnis».

²⁵ AHPB (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona), notari Rojas Albaret, Manual núm. 8, 1748, f. 94.

²⁶ Vegeu CANTANO, Ricard. «L'aventura del capità canetenc Francesc Xiqués i el pinc Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep», *El Sot de l'Aubó*, núm. 64, 2018, p. 19.

²⁷ El viatge a Veracruz de «La Perla de Catalunya» fou molt ben estudiat per Pierre Vilar a *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 505-515. També per Carlos Martínez Shaw, a *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 171-183.

²⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1747, f. 90. Carta del 9 de setembre de 1747 dirigida per Agustí Gibert i Xurrich al comerciant barceloní Francesc Fàbregas i Clarina, cosí de Josep Puigurri.

²⁹ 1 pes de 128 quarts = 1 lliura, 8 sous.

³⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f. 264.

³¹ Llibori Clausell i Oller (1729-1790) era fill del patró canetenc Francesc Clausell i Xifré; inicià amb aquest viatge la seva vida professional dedicada al comerç colonial. Qualsevol individu que volgués negociar amb les Índies havia d'estar matriculat a Cadis en el *Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias*.

³² BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f. 34. Es tracta de Jaume Milans i Clausell de 14 anys d'edat en aquell moment.

³³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f. 284.

³⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f. 12.

³⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f. 323.

³⁶ AHPC (Archivo Histórico Provincial de Cádiz), 766, 1749, f. 154.

³⁷ El costum en la navegació catalana era que l'import dels nòlits es repartís al 50% entre la propietat de la barca i la «gent» (tripulació), pràctica que continuà essent majoritària en els vaixells catalans de la Carrera d'Índies, tot i que cada vegada més s'anà consolidant la retribució en forma de salari.

³⁸ O'SCANLAN, Timoteo. *Diccionario marítimo español*. Madrid: Imprenta Real, 1831. La *pacotilla* eren les mercaderies que els oficials i mariners podien embarcar sense pagament de nòlits fins un valor equivalent a llur salari en aquell viatge.

³⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f. 76. Agustí Gibert es queixava en la carta per l'excessiu nombre de mariners contractats argumentant que no hi havia guerra i que la tripulació prevista era de 50 homes.

⁴⁰ VILAR, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 513.

⁴¹ És destacable que persistia la bona relació del capità Milans amb les figures més representatives del comerç barceloní; Josep Puigurri, Francesc Puget i la companyia Alegre i Gibert interessaven cadascú 1/16 en el pinc *Sant Jaume* de Milans.

⁴² AGS, Secretaria de Marina, navegació de particulars, lligall, 519.

⁴³ AHAM (Arxiu Històric d'Arenys de Mar), notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f. 105.

⁴⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1787, f. 388.

⁴⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1794, f. 181.

⁴⁶ ALCALDE VILA, Sergi. *Estudi de les fitxes de propietaris rústics i urbans de Canet de Mar de 1846*. Projecte d'investigació Centre d'Estudis Canetencs. Any 2017.

⁴⁷ ACA (Arxiu de la Corona d'Aragó), Real Audiencia, Pleitos civiles, 489, 1797. La nul·litat del testament la recollia una sentència del 25 d'octubre de 1799.

⁴⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1756, f. 31. Tingui's en compte que Josep Puigurri i Clarina, Agustí Gibert i Xurrich i Francesc Puget, anteriors propietaris, eren membres de la Junta directiva de la Reial Companyia de Barcelona, acabada de crear; Agustí Gibert, a més, era un dels tres directors.

⁴⁹ OLIVA MELGAR, José María. *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987, p. 123-129.

⁵⁰ OLIVA MELGAR, José María. *Cataluña y el comercio privilegiado*, p. 188-189.

⁵¹ Concretament, en el període esmentat: Joan Cruanyes i Gispert, Francesc Xiqués i Giol, Francesc Milans i Cirés, Fèlix Misser i Oller, Fèlix Ferrer Major Catà i Salvador Cruanyes i Castanyer, els tres primers dues vegades cadascun i els altres tres, una.