EL MARESME MARINER DEL SEGLE XVIII

Laureano Carbonell i Relat
Museu Municipal de Nàutica del Masnou

Agraeixo sincerament als organitzadors d'aquesta VII Trobada d'Entitats de Recerca Local i Comarcal del Maresme la seva gentilesa per haver-me convidat a participar-hi. I certament ho faig molt satisfet, perquè si hi ha una cosa que m'agradi en aquest món és parlar de vaixells i de la mar, i més encara quan ho faig davant d'un auditori tan lloable i erudit com el que ara hi ha reunit aquí.

INTRODUCCIÓ

Com és lògic, tots tenim molt clar que per portar un vaixell calen uns coneixements i l'experiència necessaris per fer aquesta feina amb seguretat, i gaudir de la capacitat adient per superar totes les dificultats i els entrebancs que comporta la navegació. Això s'aconsegueix amb els estudis i les pràctiques adients. I com que crec que una bona part dels assistents a aquestes jornades no són gent de mar, considero necessari fer un aclariment molt superficial dels estudis de nàutica al llarg de la història.

En parlar d'estudis de nàutica, tots pensem en les escoles d'aquesta especialitat i en els seus orígens, i ens oblidem que hi ha dues menes de navegació: la que avui anomenem d'altura i la costanera.

La navegació d'altura és la que s'aplica a les travesses oceàniques, lluny de la costa, i exigeix al navegant uns coneixements molt específics. I aquests coneixements són els que permeten fer la que es diu navegació astronòmica. Es fonamenta en l'observació i la mesura de l'altura del Sol o altres astres escollits sobre l'horitzó en un instant definit per l'hora precisa del cronòmetre. Aquest mètode fou ideat per l'anglès John Harrison (1693-1776) a mitjan segle XVIII, i se'n va implantar l'ús a bord utilitzant l'instrument adient, que al llarg del temps ha anat evolucionant, de l'astrolabi, el quadrant, la ballesta o l'octant fins a arribar finalment al sextant. Amb les dades obtingudes i mitjançant uns càlculs de trigonometria esfèrica, el resultat era la situació del vaixell a l'hora de l'observació, amb un marge d'error d'una milla. Avui en dia, però, amb la difusió del GPS, o sistema de posicionament global, –iniciat el 1957 i plenament operatiu des del 1995 , aquell sistema ha quedat en segon lloc, ja que els nous aparells electrònics ens donen la situació a cada instant i amb una precisió d'uns pocs metres. La diferència en exactitud dels dos sistemes podríem dir que és secundària, perquè,

ateses les dimensions dels vaixells actuals, aquella distància és molt poca cosa, ja que un vaixell, per qüestions de seguretat, sempre navega a tres o més milles de terra o dels baixos existents quan va a prop de la costa. Aquest marge de seguretat és necessari perquè, en cas de passar fregant un perill, es corre el risc d'una avaria sobtada del sistema de propulsió o del de govern que deixi el vaixell indefens i sense temps per trobar o aplicar la solució que resolgui el problema.

L'altre sistema de navegació és el costaner, ja que la navegació es fa ran de la costa, i la pràctica del qual exigeix uns coneixements que es recolzen bàsicament en la geometria plana.

Històricament parlant, en el món occidental –Mediterrani, Mar Negre, golf de Biscaia, i mars del Nord i Bàltic la navegació era costanera, ja que les travesses directes i sense veure les costes són poques i de curta durada. Antigament, se solia navegar només de dia, ja que a la vesprada es fondejava o es treia l'embarcació sobre la platja, si era suficientment petita, per passar-hi tota la nit i reiniciar la navegació la matinada següent. Aquest sistema començà a decaure amb la descoberta del compàs nàutic o agulla de marejar, és a dir, de la brúixola, per portar el rumb a bord, cosa que succeí al segle XIII, i amb la utilització de les cartes nàutiques, al final d'aquell segle o a l'inici del següent.

Torre d'en Llobet (Arenys de Mar, el Maresme). Autor: L. Carbonell.

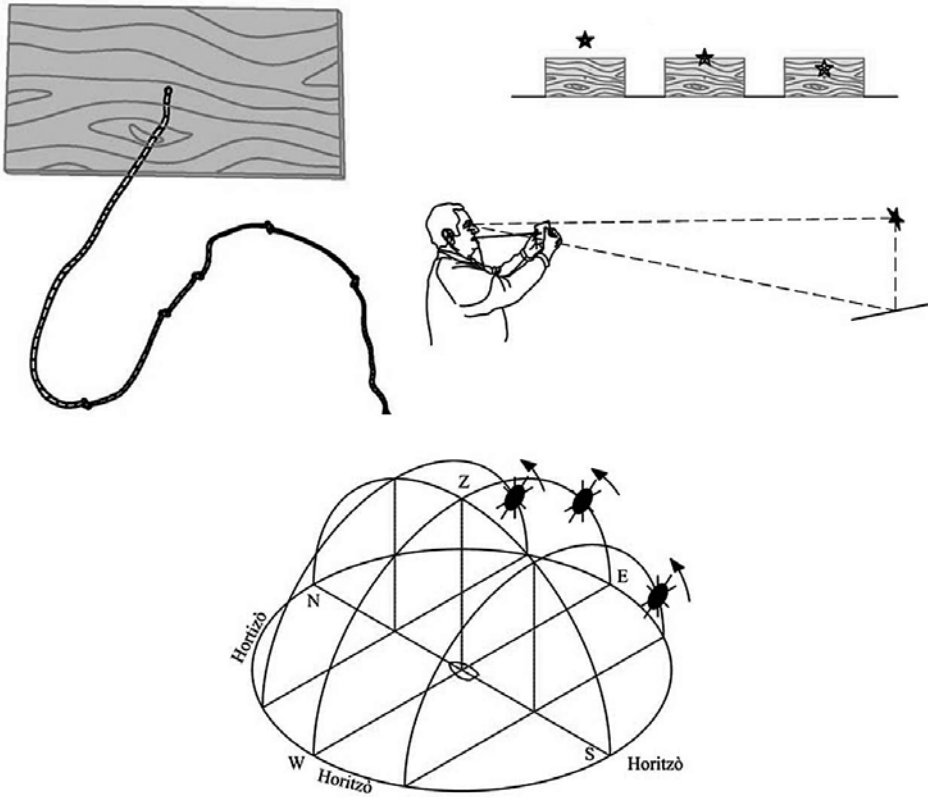
La navegació astronòmica a Europa començà quan els portuguesos iniciaren la cerca del camí de l'Índia navegant per la costa occidental d'Àfrica i els calia saber la distància a què es trobaven de Lisboa. La solució era fàcil, ja que al principi la navegació era pràcticament al rumb sud i calia només mesurar l'altura de l'estrella Polar sobre l'horitzó en graus i fracció, i poc després en graus i minuts, a Lisboa i restar-li l'obtinguda en qualsevol moment del viatge.

La diferència, en minuts, és la distància exacta en milles nàutiques, de 1.852 m. Per fer tot això calien uns coneixements nous dels navegants, de manera que l'infant Enric el Navegant (1394-1460), que fou l'impulsor dels viatges de descoberta, creà l'Escola de Sagres el 1417, la primera de nàutica que existí. El primer problema aparegué quan els navegants arribaren a prop de Sierra Leone, perquè sobre la línia de l'horitzó hi ha una franja de 10 a 15º d'alçària on les estrelles no són visibles, i això obligà a fer ús del Sol, per la qual cosa fou necessària la utilització d'un almanac nàutic que donés el valor de la declinació diària del dit astre per, així, poder fer els càlculs pertinents.

Fent un incís, cal dir que els àrabs, a l'Índic, empraven una navegació astronòmica molt senzilla, per la qual es valien d'un instrument anomenat *kamal*. Consistia en una tauleta rectangular de fusta amb un cordill ple de nusos penjant del bell mig. Cada nus corresponia a un port o illa específic, i s'emprava ficant-se el cordill a la boca, mantenint el nus adient agafat per les dents, i aleshores, estirant els braços fins que el cordill quedés ben tens davant d'un ull de l'observador, es posava la tauleta de manera que l'aresta inferior coincidís amb l'horitzó. Aleshores es mirava on quedava l'estrella Polar en relació amb l'aresta superior. Si la posició coincidia amb la dita aresta significava que el vaixell estava en el mateix paral·lel o latitud del lloc corresponent al nus del cordill, de manera que per arribar-hi només calia navegar cap a l'est o l'oest, segons calgués. En el cas que la Polar quedés més amunt o més avall de la dita aresta, el navegant havia de cercar el paral·lel navegant cap al sud o el nord, respectivament. Aquest sistema l'havien emprat els àrabs des de molt antic i no es conegué entre nosaltres fins que no l'explicà Vasco da Gama (c[1] 1460/69-1524) al retorn del viatge que el portà a completar, per primera vegada, el camí fins a Calicut (Índia), per la costa occidental d'Àfrica el 1498.

Els polinesis, per la seva part, utilitzaven un sistema de navegació astronòmica sense que els calgués cap instrument. Senzillament, tenien en ment l'estrella que passava just pel zenit, és a dir, la vertical exacta de cada illa, i això els permetia saber si es trobaven al nord o al sud de l'illa i, per tant, el camí que els calia seguir per arribar-hi (fig. 1, part inferior). Aquest sistema el coneixem per la cita d'alguns missioners i administradors d'aquelles illes de finals del segle XVIII, així

1. La c és una variant de c., l'abreujament de *circa*.

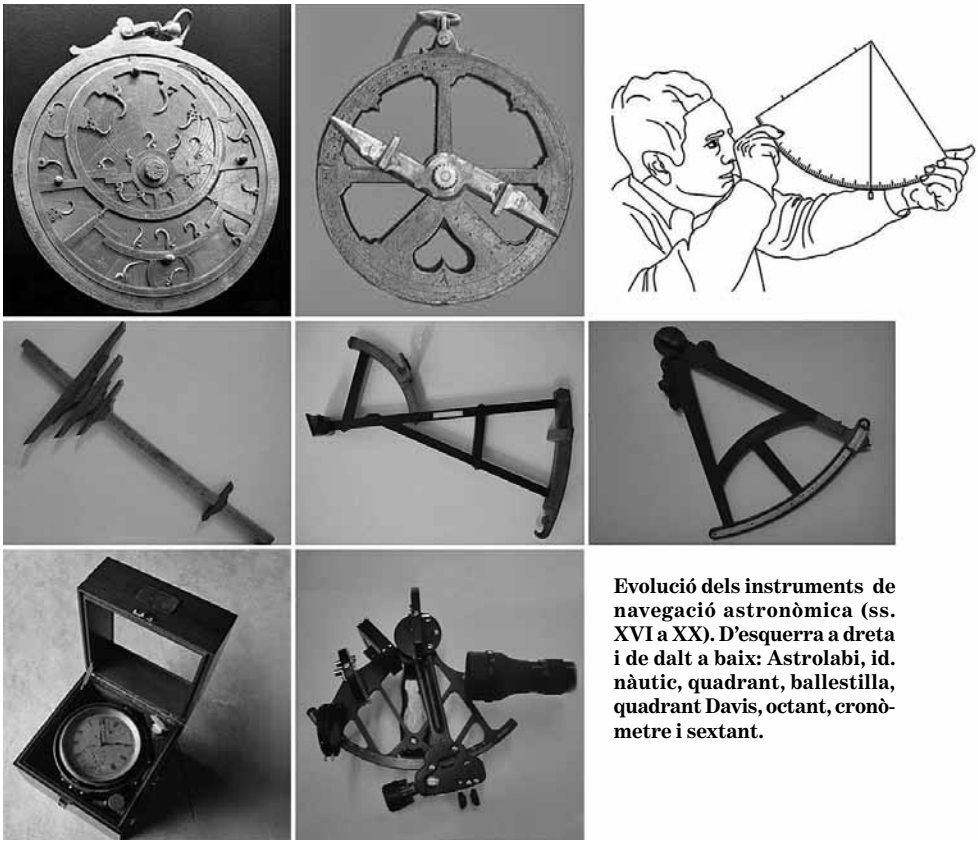


Kamal (part superior) I sistema polinesi (part inferior).

com pels estudis realitzats per etnògrafs de finals del segle XIX i principis del XX. Hi ha també algunes referències en mites i tradicions, encara que són difícils d'interpretar. A més, empraven unes cartes nàutiques molt curioses i dignes de veure's. James Cook (1728-1779), arran dels seus tres viatges al Pacífic (1768-71, 1772-75 i 1776-1779), tingué ocasió de comprovar com navegava aquella gent, encara que no ho explica.

Tornant a l'Escola de Sagres cal dir que aquí molts navegants aprengueren l'ús de la navegació astronòmica, essent un d'ells en Cristòfor Colom (1436/51-1506). Entre els professors hi hagué en Jaume Ribes –Jacome de Mallorca , nom cristianitzat d'en Jafudà Cresques (c1350-c1427), fill d'Abraham (?-1381), autors, els dos, pare i fill, del conegut Atles Català de 1375.

Per part d'Espanya, els ensenyaments de navegació astronòmica comença-



Evolució dels instruments de navegació astronòmica (ss. XVI a XX). D'esquerra a dreta i de dalt a baix: Astrolabi, id. nàutic, quadrant, ballestilla, quadrant Davis, octant, cronòmetre i sextant.

ren poc després de la descoberta d'Amèrica (1492), ja que per a la travessa de l'Atlàntic eren de gran ajut. Per això, la Casa de Contractació de Sevilla, creada el 1503, instituí el càrrec de pilot major (1508), que recaigué en Amerigo Vespucci (1454-1512), encarregat d'examinar els pilots de la carrera d'Índies i de comprovar la validesa dels instruments nàutics. Amb el temps, per Reial cèdula de 1552, es creà la càtedra de l'Art de Navegació i Cosmografia. Aquesta tasca l'heretà posteriorment, fent un bon salt en el procés i en el temps, el Col·legi de Sant Elm, de la mateixa ciutat, on s'impartiren classes de navegació fins al 1847.

Al segle XVIII, que és el que ens interessa, amb l'arribada dels Borbons al poder, i coincident amb el trasllat de la Casa de Contractació a Cadis, es fundà la Real Compañía de Guardamarinas de Cadis (1717), dedicada a la formació dels oficials de l'Armada, incloent l'art de navegar. Després, les Ordenances de l'Ar-

mada de 1748 establiren l'obligació que tots els pilots de vaixells mercants que naveguessin cap a Amèrica necessitaven haver aprovat un examen davant del pilot major, cap del Cos de Pilots de l'Armada, o de qualsevol dels directors de pilots existents a les capitals dels departaments marítims existents, la qual cosa donà lloc a la creació de tres escoles de navegació (Cartagena, Cadis i Ferrol) el 1752.

Acostant-nos una mica cap a casa, direm que el 1755 es va crear la Real Compañía de Comercio de Barcelona, que va fer fallida el 1785, i el 1758 la Real Junta Particular de Comercio, més coneguda com Junta de Comercio –que venia a fer la tasca del Consolat de Mar, suprimit pel decret de Nova Planta (1715). I el 1769, aquesta Junta creà l'Escuela Gratuita de Náutica, dirigida per Sinibaldo Mas i Gas (1736-1806), amb capacitat per 20 alumnes, repartits entre les 5 províncies marítimes catalanes (Barcelona, 4; Mataró, 6; Sant Feliu de Guíxols, 4; Tarragona, 4; i Tortosa, 2).

Poc després, el 7 de març de 1779, a petició del primer pilot arenyenc Joseph Baralt i Torras (1740-1828) i de la Confraria de Sant Elm, integrada pels navegants de la localitat, el ministre principal de la província marítima de Mataró autoritzà provisionalment el funcionament d'una escola a Arenys i, poc després, el dia 30 del mateix mes, l'intendent general del Departament de Cartagena ho féu de manera definitiva. I el 7 d'abril començaren les classes a l'Escuela Particular de Pilotos de Arenys de Mar. Inicialment es donaven a la casa de Baralt, però el 1782 foren trasllades al lloc que avui encara es coneix com a Estudi dels Pilots. I encara que per Reial ordre de 6 de febrer de 1798 es decretà el trasllat de l'Escola a Mataró, el recurs presentat per Baralt la paralitzà i aconseguí que el 12 de novembre de 1798 s'aprovés la permanència de l'escola a Arenys.

Ens queda l'Escola de Mataró, fundada per Josep Bassó (?-1811) el 10 de juny de 1781, la qual desaparegué en quedar integrada a la d'Arenys el 29 de maig de 1792. Després, el 1798, en produir-se el fallit trasllat de la d'Arenys a Mataró, aquesta tornà a aparèixer, però la major part de l'àmbit del seu estudi pertany al segle següent.

Per finalitzar aquesta llarga introducció, vull recordar que tot el que acabo de dir està relacionat amb els estudis de navegació d'altura o astronòmica, la qual exigeix uns coneixements d'un nivell superior als necessaris per a la navegació de cabotatge.

Això ens planteja un problema del qual no parla gairebé ningú. Avui en dia, i des de principis del segle XIX, hi ha escoles dels dos nivells, que ara són les facultats de nàutica o escoles superiors de la marina civil, d'on surten els pilots i capitans –encara que aquests càrrecs ara portin altres noms , i les escoles professionals de formació nauticopesquera, on es formen els anomenats patrons, que tenen una limitació en el tonatge del vaixell i en l'àmbit de navegació. El problema és saber com es formaven aquests darrers abans i aquells també fins a l'aparició de les escoles adients.

Abans d'esbrinar tot això, i per simplificar les coses, vull remarcar que en aquest estudi el significat dels termes *capità*, *pilot* i *patró* són els dels càrrecs

actuals en els vaixells de la marina mercant, prescindint d'altres àmbits i del que volien dir en el passat.

Al meu entendre, crec que, inicialment, tots els navegants es formaven de la mateixa manera, o sia, seguint les instruccions i normes que imposava el gremi o la confraria de navegants del lloc o port on vivien, ja que la navegació era costanera. La cosa es mantingué així fins a la descoberta d'Amèrica i l'aparició de les escoles de nàutica, que, com ja hem dit, s'encarregaven de la formació dels pilots i capitans. Els patrons, en canvi, deurien continuar en els gremis o confraries, encara que des de principis del segle XIX hi ha constància que els calia superar un examen davant de l'autoritat de Marina.

Per altra part, és bo recordar que al segle XIX hi hagué una escola de nàutica al Masnou i a Vilassar de Mar, però que queden fora de l'àmbit del nostre estudi.

A més a més, crec adient esmentar que enlloc d'aquest recull no he tractat ni tractaré de la marina de pesca, no per falta d'interès i d'importància, sinó per la necessitat de limitar l'extensió del text.

L'ESPANYA DEL SEGLE XVIII

Abans d'analitzar la marina mercant del Maresme, és convenient fer una ullada superficial a la història d'Espanya d'aleshores.

L'accés dels Borbons al tron d'Espanya comportà la promulgació d'un grapat de decrets que actualitzaren l'activitat de la marina mercant, iniciades amb l'abolició de la Casa de Contractació de Cadis, l'establiment de duanes als principals ports de la península, la qual cosa suprimia la necessitat de passar les mercaderies per aquella ciutat andalusa, i altres mesures que li donaren un gran impuls, principalment les d'alliberació progressiva del comerç amb Amèrica, que culminaren el 1778.

El principal inconvenient fou la política exterior d'Espanya, que des del 1715 fins a final del segle estigué implicada en nombroses guerres de tota mena, que pràcticament ocuparen la meitat d'aquell període.

A més, hi havia l'actuació dels pirates barbarescos al llarg de tota la costa i des del segle XVI, la qual cosa ens recorda l'abundància de torres de guaita que hi ha gairebé a cada poble, encara que aquí ens limitarem a esmentar la meritable acció del mataroní Joan Baptista Balanzó, capità del *San Antonio de Padua*, que aconseguí fer pres un galió algerià davant de Palamós, on havia arribat el 22 de juny 1757, i detenir-ne els 20 supervivents, per la qual cosa li fou atorgada una medalla[2]. L'acció dels pirates nord-africans prosseguí durant tota la resta

2. Marinos mataronenses, al diari Mataró, 17.07.1949, p. 27 i 28.

del segle –s'acabà el 1816, amb la destrucció de la flota d'Alger per una d'anglo-holandesa manada per l'almirall Edward Pellew, vescomte d'Exmouth (1757-1833) , així com la dels corsaris a favor dels anglesos quan hi havia guerra contra ells. Curiosament, quan aquests ocupaven l'illa de Menorca, eren els nadius d'allà els qui la practicaven.

Una prova ben evident del temor i la basarda als pirates era que la majoria de les localitats del Maresme estaven terra endins i no s'acostaren a la costa fins ben entrat el segle XIX.

PROBLEMÀTICA DEL COMERÇ I DEL TRANSPORT MARÍTIM A LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XVIII

La indústria tèxtil del ram del cotó del país patia per la forta competència de les manufactures estrangeres, i això va fer que el 21 de juliol de 1768, Joseph Canaleta demanés a la Junta General de Comerç el «*...traher de america Algodones de los que da aquel Pahis para ilarle en este Principado y emplearle en los texidos de estas fabricas de Indianas, ..., evitando la estraccion de mas de medio millon de pesos, que se hace preciso hacer á Pahizes estrangeros para proveherse de sus Algodones*[3]...» De totes maneres, la petició va despertar l'actitud del Govern i el 15 de setembre de 1768 va decretar que «*se prohibe, para evitar los perjuicios a las fabricas de Indianas, la introducción de lienzos y pañuelos pintados, o estampados, hechos en el extranjero, de lino, algodón o mezcla de ambos*[4]». Però els fabricants no en tingueren prou i el 20 d'octubre de 1768 demanaren «*que la prohibición de importar tejidos se amplie a los blancos, cotonadas y blauetes*[5]».

Un altre problema era l'elevat preu dels nòlits en naus del país, segons es desprèn «*de la queja del Cónsul de Dunkerque por el hecho de que los Comerciantes del Reyno, y en especial los de este Principado, que remitan Aguardiente en Francia, no se valgan tan solo de una embarcacion de vasallos del Rey, y que empleen un crecido numero de las de los Franceses, Ingleses y Daneses, en grave perjuhicio dela Marineria del Reyno*[6].»

La resposta a la queixa esmentada del cònsol de Dunkerque diu així: «*que aunque son muchas las Causas que ocasionan la preferencia que hace el Comercio de las expresadas embarcaciones á las del Reyno en su tráfico, se reducen á una que conciste en la Paz que sus soberanos tienen con todos los Principes, y Regencias de los Turcos, y Moros, y la Guerra que subciste entre estos y los Vasallos del Rey, que de esta*

3. Libro de Acuerdos de la Junta de Comercio de Barcelona, n. 2, p. 173.
4. Libro Acuerdos n. 2, op. cit. p. 197.
5. Libro Acuerdos n. 2, op. cit. p. 212.
6. Libro Acuerdos n. 2, op. cit. p. 246.

diferencia dimana que nuestras embarcaciones han de navegar con vela latina para escaparse de la mayor fuerza que tienen los Moros; que necesitan de mucha mas gente para maniobrar dicho velamen, que de ahí viene ser los fletes mas crecidos, y mayores los peligros: proponiendo para remediar este daño el medio de hacer la paz con los infieles ó la Guerra ofensiva dando escolta á las Naves de Comercio, como lo practican las Potencias estrangeras, quando se ven precisadas á valerse de este medio de vigor, expresando que aunque esto no es de su inspeccion sino dela del Alto Ministerio, les anima á insinuar el medio de la Paz, como el mas eficaz de evitar estos daños, respeto de haver sido ya esta idea adobtada por el Superior Ministerio[7]».

El resultat de tot això, i d'altres problemes semblants, en els quals no entrarem, arribà molts anys després i fou una disposició de 1790 encaminada a implantar una economia liberal, proposada per Melchor Gaspar de Jovellanos (1744-1811), destinada a millorar la marina mercant, i entre les seves mesures hi havia l'autorització de la compra de vaixells a l'estranger, cosa que provocà greus perjudicis a les drassanes del país.

EL MÓN MARINER EN EL MARESME DEL SEGLE XVIII

A l'Escola de Nàutica d'Arenys, que fou la primera instal·lada al Maresme, hi estudiaren, segons podem extreure del llistat de Pons Guri[8], del 1779 al 1800, un total de 784 alumnes. I si d'aquests eliminem els procedents de fora del Maresme –n'hi ha de gironins, andalusos, gallecs, bascs, i un de cadascun dels llocs següents: L'Havana, San Agustín de la Florida (Amèrica del Nord), Portugal i Dalmàcia; a més quatre de francesos: dos del Rosselló, un altre del Llenguadoc, i el quart de Bordeus; i tres de Maracaibo (Veneçuela) , ens queden, exceptuant qualsevol errada o omissió involuntària, els 480 de les localitats de la comarca següents:

Alella	1	El Masnou	1
Arenys	184	Mataró	141
Arenys de Munt	1	Orrius	1
Cabrera	1	Pineda	1
Caldetes	6	Sant Pol	6
Calella	26	Sant Vicenç	3
Canet	95	Tordera	1
Llavaneres	2	Vilassar	10

7. Libro Acuerdos n. 2, op. cit. p. 360.
8.Pons Guri, J. M. Estudi dels pilots. Arenys de Mar: Archivo Histórico y Museo Fidel Fita, 1960, p. 103 i seg.

A la de Barcelona, les dades no són completes, ja que, a causa de l'escàs interval de temps entre la rebuda de la invitació a participar en aquesta trobada i la data de presentació, no ha estat possible realitzar-ne una anàlisi exhaustiva i detallada, de manera que ens hem hagut de conformar amb les relatives als anys 1787, 1792, 1794 i 1796. El total d'alumnes d'aquests anys és de 482, exceptuant, com abans, les errades i omissions involuntàries, i entre els quals n'hi ha 108 de maresmencs, repartits així:

Arenys	32	Malgrat	4
Caldetes	2	Mataró	31
Calella	15	Pineda	4
Canet	16	Vilassar	3
Llavaneres	1		

Segons podem veure en els llibres d'actes de la Junta de Comerç, qui volia ingressar a l'escola havia de fer una petició a la mateixa Junta, acompanyada d'un certificat que acredités els seus coneixements de lletra i de les quatre regles aritmètiques, cosa que comprovaria el mestre del centre, o sia, el que avui en diríem director, per acceptar-lo. Un exemple és el següent:

«*Visto el memorial de Joseph Andreu Matriculado en la Provincia de Mataro de 19 del corriente en que incluye certificacion de aquel Ministro de Marina de haverle hallado con una suficiencia en la letra e inteligencia de las quatro reglas de la Aritmetica, y pide ser admitido en la escuela de Náutica...*[9]»

Dissortadament, hom no té dades a mà de l'Escola de Mataró. Però sí que sabem que en ésser tancada el 1792, 21 alumnes passaren a la d'Arenys; el 1793, 14; el 1794 i 1795, 4; el 1796, 8; i el 1797, 1. També hi passaren els expedients de 28 alumnes que fins aleshores hi havien estudiat[10].

Hom es pregunta quin seria el nivell dels coneixements dels qui manaven els vaixells d'aquí abans de la creació de l'Escola de Nàutica de Barcelona, ja que fou la primera de la costa catalana. És cert que n'hi hauria molts que es formaven a Cartagena o a Sevilla, per esmentar els llocs més propers on hi havia centres d'aquella mena. Però molts altres no ho degueren fer així, sinó seguint les normes del gremi, on la «*Maestría de un oficio: se obtenía mediante examen ante los prohombres del Gremio, después de 3 años de aprendiz y 1 de mancebo*[11].»

D'altra banda, la mateixa Junta de Comerç, un cop aprovada la creació de l'Escola de Barcelona, i abans que s'hi iniciessin les classes, considerà que era

9. Libro Acuerdos n. 2, op. cit. p. 356.
10. Pons Guri, op. cit., p. 113-118.
11. Libro Acuerdos n. 5, op. cit. p. 80

convenient «*que entre otras cosas se establesca que ningun Patron, ni qualquier otra Persona pueda mandar enbarcacion alguna sin ser examinado, y aprobado*[12]».

Encara que un fet no sigui una regla, tenim un cas que ens permet dubtar dels veritables coneixements dels navegants d'aquella època, segons podem veure a la notícia que segueix:

«*Visto el Memorial de Joseph Pau Bonavida de Areñs Capitan de la Fragata el Monserrat de esta Real Compañia de Comercio á Indias de 30 del pasado en que pide se le admita en la escuela de Nautica de esta Ciudad para perfeccionarse en el arte del Pilotage en que se halla ya instruido todo el tiempo que le queda hasta salir al viage. Ha acordado que el suplicante se presente al Maestro Dn. Sinibaldo Mas paraque le examine, y si le hallare con la idoneidad que corresponde le admita á la citada escuela*[13].»

Sinibaldo Mas el va admetre i segur que aquest navegant va treure molt profit del seu pas per l'escola.

El que crida més l'atenció és la gran quantitat de patrons de moltes sageties, que són vaixells petits de vela llatina molt comuns en el cabotatge de les costes catalanes, els quals anaven a l'escola a demanar que els deixessin un alumne ben format per embarcar-s'hi quan anaven a fer un viatge a Amèrica. Els cassos són bastants i això em porta a sospitar que, tot i ser patrons, deurien desconèixer totalment la navegació astronòmica i per això demanaven aquell ajut.

«*Visto el Memorial de Pedro Gatell natural dela torredenbarra y Patron dela saetia nombrada Santa Rosalia de 16 del corriente pidiendo se sirva la Junta mandar examinar á Joseph Rovira Cursante en la Escuela de Nautica de esta Ciudad, y hallandole avil se le permita seguir viage á la America con exercicio de su facultad*[14]». Després de moltes consultes i informes se li concedí.

De vegades, però, la petició era deguda al cas d'extrema necessitat de l'alumne, com veiem a continuació:

«*Visto el recurso de Juan Barrals natural de Malgrat en que expone que por espacio de veinte y seis meses se halla estudiando en la Escuela de Nautica establecida en esta Ciudad, y que algunas personas compadeciendose de sus miserias le han buscado proporcion para embarcarse con la saetia del Patron Francisco Jubany de Areñs, y está proximo á salir con registro para America, suplicando se digne la Junta concederle el permiso correspondiente paraque pueda emprender dicho viage, y á su regreso ser admitido en la misma Escuela, á fin de continuar los estudios: Y una limosna para poder comprar los Instrumentos que le son necesarios en la navegacion, respeto de no poder hacerlo el suplicante por su notoria pobreza*[15]».

12. Libro Acuerdos n. 2, op. cit. p. 273.
13. Libro Acuerdos n. 3, op. cit. p. 18.
14. Libro Acuerdos n. 5, op. cit. p. 83-84.
15. Libro Acuerdos n. 4, op. cit. p. 350.

Feta la consulta a Sinibaldo, i davant la resposta favorable d'aquest, se li concedí i se li va donar, a més a més, un ajut consistent en «*...los ciento, y sesenta reales de ardites que necesita para comprar los instrumentos que debe usar en la navegacion, sin que sirva de exemplar*[16]».

MOVIMENT DE VAIXELLS MANATS PER MASNOVINS I VIATGES A AMÈRICA

Les dades tretes del *Diario de Barcelona* em permeten fer una síntesi realment curiosa. I, d'entrada, cal dir que l'escàs nombre de vaixells sortits que veurem es deu al fet que el diari no sol publicar-los. Així, i centrant-nos en els vaixells manats per masnovins, el darrer trimestre de 1792, ja que el diari aparegué l'1 d'octubre, n'hi ha 12 d'entrats i 4 de sortits del port de Barcelona, però cap no anava ni venia d'Amèrica, encara que 6 portaven o anaven a buscar a Cadis les mercaderies del Nou Món.

El 1795, dels 45 d'entrats n'hi havia 1 de La Guaira, Veneçuela, 3 de L'Havana, 1 de Veracruz i 2 de Cartagena d'Índies. En canvi, dels 38 sortits només 2 anaven a L'Havana i 1 a Veracruz. I, en total, n'hi havia 10 de Cadis.

Finalment, el 1800, amb 192 vaixells entrats i 1 de sortit, no n'hi ha cap de provident d'Amèrica i 18 són del port andalús esmentat.

D'aquí podem deduir que, a finals del segle XVIII, el tràfic dels vaixells masnovins amb el Nou Món era ben pobre i, bàsicament, els productes procedents o destinats allà els obtenien o deixaven a Cadis.

CONCLUSIÓ

Pel que s'ha dit al llarg d'aquest estudi, és obvi que els Borbons, prescindint de qualsevol punt de vista polític, propiciaren el progrés de la navegació i del comerç marítim, encara que, de fet, com ja s'ha dit abans, la problemàtica de la política exterior d'Espanya hi posà molts entrebancs. I si en el segle XVIII hi hagué moltes coses dolentes, pitjor foren al segle XIX, ja que l'ocupació francesa primer i la pèrdua de la major part de les colònies espanyoles al Nou Món després portaren gairebé a una parada total del progrés marítim que havia experimentat Catalunya, i no el tornà a reprendre fins gairebé a mitjan 1830, en bona part per la coneguda acció del masnoví Joan Mirambell Bertran (1796-1862), capità de la pollacra goleta *Constancia*, que obrí l'anomenat segle d'or de la marina catalana. I el Masnou ho recorda amb el nom dels carrers respectius.

16. Libro Acuerdos n. 4, op. cit. p. 353.

Carrers masnovins del Capità Mirambell i de la Pollacra goleta Constancia. Autor: L. Carbonell.

BIBLIOGRAFIA

ARROYO RUIZ-ZORRILLA, R. *Apunte para una historia de la náutica en España*. Madrid: Dirección General de la Marina Mercante, 1989.

Arxiu documental de la Junta de Comercio de Barcelona, Biblioteca de Catalunya, Barcelona.

CARBONELL RELAT, L. *El Maresme mariner, una terra d'empenta i bona memòria*. Barcelona: Carbonell Relat, 2008.

Diario de Barcelona de 1792, 1795 i 1800.

PONS GURI, J. M. *Estudi dels pilots*. Arenys de Mar: Archivo Histórico y Museo Fidel Fita, 1960.