



DEL CABOTATGE MEDITERRANI A LA CARRERA D'ÍNDIES. PATRONS I COMERCIANTS DE CANET DE MAR A LA CATALUNYA DEL SEGLE XVIII

Ricard Cantano Carballo

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi doctoral i la seva utilització ha de respectar els drets de la persona autora. Pot ser utilitzada per a consulta o estudi personal, així com en activitats o materials d'investigació i docència en els termes establerts a l'art. 32 del Text Refós de la Llei de Propietat Intel·lectual (RDL 1/1996). Per altres utilitzacions es requereix l'autorització prèvia i expressa de la persona autora. En qualsevol cas, en la utilització dels seus continguts caldrà indicar de forma clara el nom i cognoms de la persona autora i el títol de la tesi doctoral. No s'autoritza la seva reproducció o altres formes d'explotació efectuades amb finalitats de lucre ni la seva comunicació pública des d'un lloc aliè al servei TDX. Tampoc s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant als continguts de la tesi com als seus resums i índexs.

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis doctoral y su utilización debe respetar los derechos de la persona autora. Puede ser utilizada para consulta o estudio personal, así como en actividades o materiales de investigación y docencia en los términos establecidos en el art. 32 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual (RDL 1/1996). Para otros usos se requiere la autorización previa y expresa de la persona autora. En cualquier caso, en la utilización de sus contenidos se deberá indicar de forma clara el nombre y apellidos de la persona autora y el título de la tesis doctoral. No se autoriza su reproducción u otras formas de explotación efectuadas con fines lucrativos ni su comunicación pública desde un sitio ajeno al servicio TDR. Tampoco se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al contenido de la tesis como a sus resúmenes e índices.

WARNING. Access to the contents of this doctoral thesis and its use must respect the rights of the author. It can be used for reference or private study, as well as research and learning activities or materials in the terms established by the 32nd article of the Spanish Consolidated Copyright Act (RDL 1/1996). Express and previous authorization of the author is required for any other uses. In any case, when using its content, full name of the author and title of the thesis must be clearly indicated. Reproduction or other forms of for profit use or public communication from outside TDX service is not allowed. Presentation of its content in a window or frame external to TDX (framing) is not authorized either. These rights affect both the content of the thesis and its abstracts and indexes.

Ricard Cantano Carballo

**Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.
Patrons i comerciants de Canet de Mar a la
Catalunya del segle XVIII**

TESI DOCTORAL



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Tarragona

2022

Ricard Cantano Carballo

**Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.
Patrons i comerciants de Canet de Mar a la
Catalunya del segle XVIII**

TESI DOCTORAL

dirigida pel Dr. Josep Fàbregas Roig i

la Dra. Judit Vidal Bonavila



UNIVERSITAT ROVIRA i VIRGILI

Tarragona

2022



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
Facultat de Lletres

FEM CONSTAR que aquest treball titulat "*Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies. Patrons i comerciants de Canet de Mar a la Catalunya del segle XVIII*" que presenta Ricard Cantano Carballo, per a l'obtenció del títol de Doctor, ha estat realitzat sota la nostra direcció en el Departament d'Història i Història de l'Art d'aquesta universitat.

Tarragona, 18 d'agost de 2022

Els directors de la tesi doctoral

Dr. Josep Fàbregas Roig

JUDIT VIDAL
BONAVILA -
DNI
39919945H

Firmado digitalmente por
JUDIT VIDAL BONAVILA - DNI
39919945H
Nombre de reconocimiento
(DN): c=ES, sn=VIDAL
BONAVILA, givenName=JUDIT,
serialNumber=IDCES-39919945
H, cn=JUDIT VIDAL BONAVILA -
DNI 39919945H
Fecha: 2022.08.18 21:25:12
+02'00'

Dra. Judit Vidal Bonavila

**«...un home que al vaixell de molts bancs es passa la vida,
un patró de marins, d'aquests traficants, que es recorda bé
del carregament i, quan torna, vigila els seus nòlits i els seus
guanyys...»**

(Carles Riba: Homer, Odissea, VIII, 161-164)

ÍNDEX

CAPÍTOL I

1. INTRODUCCIÓ	10
1.1. Prefaci	10
1.2. Justificació	10
1.3. Estructura i contingut	12
1.4. Agraïments	12
2. METODOLOGIA	14
2.1. Objectius	14
2.2. Tractament documental.	16
2.3. Tractament bibliogràfic	23

CAPÍTOL II

3. CANET I EL COMERÇ MARÍTIM CATALÀ	31
3.1. NOTÍCIA DE CANET	31
3.2. RECESSIÓ I REDREÇ DEL COMERÇ MARÍTIM.	46
3.2.1. Antecedents	46
3.2.2. Primera etapa de recuperació (1680-1720)	50
3.2.2.1. La Companyia Nova de Gibraltar	51
3.2.2.2. Rescat de captius	54
3.2.2.3. La postguerra (1714-1720)	55
3.2.2.4. Miquel Alegre i els patrons de Canet	59

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

3.3. ELS PATRONS DE CANET I LA RUTA	
BARCELONA-CADIS (1720-1736)	60
3.3.1. La companyia Alegre i els patrons de Canet	60
3.3.2. Reus-Salou: La capçalera	70
3.3.3. Cadis: Destinació final	75
3.4. PRIMERA ETAPA DEL COMERÇ COLONIAL (1740-1765)	81
3.4.1. El descobriment català de la carrera	81
3.4.1.1. Les expedicions pioneres d'ultramar	84
3.4.1.1.1. L'expedició de Francesc Xiqués	89
3.4.1.1.2. L'expedició de Francesc Milans	97
3.4.2. Patrons i vaixells	103
3.5. L'AVENTURA DE BARLOVENT (1765-1778)	118
3.5.1. Precedents	118
3.5.2. La llei de Barlovent	123
3.5.3. Expedicions catalanes al Carib.	125
3.5.3.1. Contractes de tripulació a Barlovent	132
3.6. EL LLIURE COMERÇ (1778-1800)	143
3.6.1. La navegació catalana i el reglament de Lliure Comerç	143
3.6.1.1. Procedència i nombre de patrons (1778-1785)	145
3.6.1.2. Destinacions	146
3.6.1.3. El cost dels nòlits	146
3.6.2. Contractes de nòlits i/o tripulació	148
3.6.2.1. Contractes i clàusules particulars	148
3.6.2.2. Contractes a sou	160
3.6.2.3. Comerciants noliejadors	163
3.6.2.4. Contractes de patrons canetencs	165

3.7. LA CONTRACTACIÓ AMB LA REIAL HISENDA . . .	181
3.7.1. Antecedents	181
3.7.2. Guerra contra Anglaterra i expedicions a Itàlia (1739-1748)	183
3.7.3. Reforma de la marina (1750-1768)	188
3.7.4. Expulsió dels jesuïtes (1767)	192
3.7.5. Pertrets d'artilleria a Cadis (1768)	195
3.7.6. Pertrets d'artilleria a Ceuta (1770)	198
3.7.7. Pertrets d'artilleria a Palma (1770)	199
3.7.8. Expedicions a Amèrica (1766-1777)	200
3.7.9. Expedicions des de El Ferrol (1764-1771)	201
3.7.10. Expedició a l'Amèrica del Nord (1776)	203

CAPÍTOL III

4. NISSAGUES MARINERES CANETENQUES	208
4.1. ELS PROTAGONISTES	208
4.1.1. Carnesoltes	208
4.1.2. Carreras	224
4.1.3. Clausell	233
4.1.4. Cruanyes	258
4.1.5. Ferrer	284
4.1.6. Font	311
4.1.7. Goday	319
4.1.8. Gual i Catà	332
4.1.9. Llauger	337
4.1.10. Llobet	365
4.1.11. Mallol	374

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

4.1.12. Milans	380
4.1.13. Misser	389
4.1.14. Moní	399
4.1.15. Passi	406
4.1.16. Pastor	410
4.1.17. Puig i Dori	419
4.1.18. Puig i Clausell	424
4.1.19. Rolderat	429
4.1.20. Roura	434

CAPÍTOL IV

5. COMPANYIES DE COMERÇ DE CANET	442
5.1. Precedents	442
5.2. Comerciants canetencs establerts a Cadis	442
5.3. Companyia Llauger-Roura	451
5.3.1. Estructura i funcionament de la companyia	451
5.3.2. La fragata <i>Jesús Natzarè</i> « <i>La Catalana</i> »	460

CAPÍTOL V

6. RESULTATS	472
6.1. Discussió	472
6.2. Conclusions	488
7. FONTS DOCUMENTALS	495
8. BIBLIOGRAFIA	500
9. ANNEX	521

CAPITOL I

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Prefaci

És inqüestionable que durant el segle XVIII Catalunya experimentà un remarcable progrés econòmic. Amb la nova dinastia borbònica implantada, conseqüència de la derrota de 1714, les circumstàncies polítiques i necessitats financeres de la monarquia espanyola propiciaren l'entrada del Principat en la *Carrera de Indias*. L'increment gradual des de les tímides concessions inicials de 1720 fins a la declaració del Lliure Comerç de 1778, marcà una trajectòria evolutiva ascendent de la participació catalana en el comerç colonial. És dins d'aquest marc participatiu que s'ha configurat aquest treball de tesi, focalitzant-lo en la contribució dels navegants i comerciants de Canet de Mar a l'esmentada *Carrera de Indias* al llarg de la divuitena centúria.

La recerca realitzada ha estat una continuació de la iniciada amb motiu del meu treball de fi de màster: *Contribució dels patrons i barques de Canet al comerç marítim català del segle XVIII*. Calia aprofundir en saber quins foren els protagonistes, de quina manera actuaren i en quin grau es produí la intervenció canetenca. L'estudi i anàlisi de la documentació consultada ha facilitat alhora el coneixement d'aspectes i detalls vinculats al comerç marítim de l'època que han complementat significativament la present tesi.

1.2. Justificació

La meva vinculació amb Canet de Mar s'explica pel fet d'haver-hi viscut, infantesa, adolescència i joventut fins als 27 anys, quan per motius professionals vaig haver de canviar de residència: Puertollano, primer i Reus després. Tanmateix, sempre he procurat mantenir vius els lligams familiars i d'amistat, i alhora un pregon interès per la història de la població.

L'existència d'un passat de navegants i comerciants canetencs, el qual s'intuïa reeixit sobretot al segle XVIII, m'era conegut gràcies als articles publicats per entusiastes cronistes de la vila en les revistes d'àmbit local aparegudes durant la postguerra: *Pedracastell* (1946-1954) i el postfranquisme:

La Plaça de la Llenya (1979-1988) i *Nova Plaça de la Llenya* (1992-1996). Aquests historiadors *amateurs* basaven llurs escrits, sobre el «temps de mar», en la consulta de la documentació conservada a l'Arxiu Parroquial, a l'Arxiu Municipal, a la Biblioteca P. Gual i Pujades o en la informació facilitada per algun arxiu particular. Les poques referències bibliogràfiques que citaven em descobriren les obres cabdals dels historiadors Pierre Vilar i Carlos Martínez Shaw, on es feia evident, la important contribució del Maresme, i de Canet de Mar en particular, a la navegació i comerç marítim durant el segle XVIII.

Per altra banda era palesa la migrada recerca històrica feta sobre el segle XVIII a Canet, en comparació amb la realitzada per autors com Joaquim Llovet de Mataró, o Josep Maria Pons i Guri d'Arenys de Mar; l'obra dels quals, sobre aspectes marítics de les seves respectives poblacions, és prou reconeguda i editada. Honestament creia que fora convenient portar a terme un estudi que fes conèixer amb una certa extensió l'aportació dels navegants i comerciants de Canet que, en certa manera, pogués compensar el desequilibri existent amb les dues poblacions del Maresme esmentades.

Alliberat de les meves obligacions professionals vaig decidir endinsar-me en l'àmbit de la història i en conseqüència el curs 2008-2009 vaig matricular-me a la Facultat de Lletres de la Universitat Rovira i Virgili per seguir el grau d'Història. La prova que demostra que l'experiència va ser positiva fou prendre la decisió d'ampliar la meva formació en història; per tant, l'any acadèmic 2012-2013 vaig cursar a la mateixa universitat el màster «Societats històriques i formes polítiques a Europa», al final del qual vaig presentar el treball esmentat en l'apartat anterior, «*Contribució dels patrons i barques de Canet al comerç marítim català del segle XVIII*». Malgrat la seva brevetat, i els defectes propis d'un treball iniciàtic, vaig publicar-lo en format llibre l'any 2014. Una de les conclusions que en vaig treure fou que calia seguir l'estudi sobre la marina i el comerç marítim canetenc de la divuitena centúria, continuant la recerca arxivística tot just començada. El repte, malgrat les dificultats — inclosa l'edat— m'esperonà a emprendre la realització de la present tesi.

1.3. Estructura i contingut

La tesi s'ha dividit en cinc capítols. El primer tracta la metodologia seguida amb inclusió dels objectius proposats. S'hi detalla la tipologia de les fonts arxivístiques i la bibliografia bàsica utilitzada.

El segon detalla en etapes cronològiques successives aspectes destacats del comerç marítim català durant el segle XVIII extrets sobretot a partir de les activitats de patrons i comerciants de Canet conegudes a partir de la documentació consultada.

En el tercer hi trobem vint monografies de les nissagues marineres canetenques, que hem considerat més destacades, les quals es complementen amb els corresponents arbres genealògics.

El quart mostra la significativa importància que tingueren els comerciants canetencs entre els catalans establerts a Cadis. Inclou un apartat sobre la fragata *Jesús Natzarè*, àlies *La Catalana*, propietat de la paradigmàtica companyia de Canet, Llauger-Roura.

En el cinquè i últim capítol presentem els resultats de la recerca: la discussió i les conclusions.

1.4. Agraïments

La realització de la present tesi doctoral no hagués estat possible sense la col·laboració de persones a les quals dedico aquest apartat.

En primer lloc vull expressar la meua gratitud al Dr. Josep Fàbregas, director de la tesi, per les seves orientacions, consells i supervisió; també pel seu suport i esperit encoratjador en els moments difícils de desànim que he viscut durant el llarg procés de gestació de la tesi. Faig extensiu el meu agraïment a la Dra. Judit Vidal, també directora de la tesi, per transmetre'm positivament les seves experiències en la realització de treballs d'aquesta mena; igualment li estic agraït pel seu impagable ajut en l'ús de les noves tecnologies per aconseguir una presentació del text més reeixida.

El meu reconeixement més pregon als membres del Centre d'Estudis Canetencs (CEC). Al seu president, Xavier Mas, sempre optimista davant la perspectiva de publicació del treball. A Sergi Alcalde, per les incomputables hores que hem dedicat a desxifrar detalls de documents relacionats amb el Canet del segle XVIII; li dono les gràcies per la seva col·laboració en la realització dels arbres genealògics. A Jordi Soler Moradell i Francesc Rodríguez Santos, per les seves aportacions en les reunions setmanals del CEC.

Agraeixo a Iolanda Serrano, responsable de l'Arxiu Municipal de Canet, les facilitats que sempre m'ha atorgat per accedir a la consulta de la documentació requerida. Molt especialment per haver-me permès accedir al fons «Llegat Josep Rovira Fors», tot i estar pendent de la catalogació definitiva.

Expresso el més sincer agraïment a l'arxiver i responsable de sala de l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), Jordi Tor, per la seva col·laboració durant els llargs períodes de consulta que he realitzat en l'esmentat Arxiu.

Vull agrair igualment a Hug Palou i Miquel, arxiver responsable de l'Arxiu Històric d'Arenys de Mar (AHAM) la seva col·laboració en la cerca de la documentació notarial de Canet.

Sense personalitzar, voldria recordar l'atenció rebuda pels tècnics dels arxius: Biblioteca de Catalunya (BC), Corona d'Aragó (ACA), Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB), General de Simancas (AGS) i Històric i Provincial de Cadis (AHPC).

A la meva dona, l'Assumpta Roig, li dono les més entranyables gràcies per la paciència tinguda i pels sacrificis i renúncies sofertes en el transcurs de la realització d'aquesta tesi doctoral. Hi afegeixo el meu reconeixement per l'excel·lent treball d'assessorament i revisió lingüístics efectuats.

2. METODOLOGIA

El gruix del treball ha consistit en l'estudi de les fonts documentals primàries procedents d'arxius nacionals, comarcals i locals de contingut relacionat amb el comerç marítim del segle XVIII. L'estratègia s'ha dirigit a localitzar i buidar els documents on hi figuraven necessàriament patrons o comerciants de Canet, sense desestimar, quan s'ha cregut convenient, els pertanyents a altres poblacions, en especial d'Arenys de Mar i Mataró.

Les dades documentals, per ser ben interpretades, han precisat d'una continuada consulta a la bibliografia, que hem considerat bàsica, d'estudiosos en el comerç marítim colonial del segle XVIII. Cal afegir una extensa relació d'autors als quals hem hagut de recórrer per a completar o aprofundir, si era el cas, per fer el més intel·ligible possible aspectes i punts concrets relacionats amb la temàtica de la nostra recerca.

2.1. Objectius

La nostra recerca pretén fer palesa la importància de l'activitat marítima (construcció, navegació i comerç) de Canet de Mar durant el segle XVIII. Ens ha de permetre, alhora, aconseguir un bon coneixement dels negocis marítims —sobretot els vinculats a la Carrera d'Índies— en cadascun dels períodes més rellevants d'aquella centúria. Per atènyer la finalitat suara esmentada ens varem plantejar assolir els objectius que presentem a continuació.

- a) Esbrinar les raons que portaren a les localitats del Maresme, i en especial la tríada formada per les poblacions de Mataró, Arenys de Mar i Canet a esdevenir importants nuclis mariners, promotors —junt amb altres sectors— del ressorgiment econòmic del Principat, iniciat a les acaballes del segle XVII i consolidat en el següent.
- b) Conèixer quins foren els canetencs que excel·liren en el comerç marítim, llurs afers, i els vincles de parentesc, tan determinants en llur esdevenidor professional i familiar.

- c) Destacar el protagonisme dels patrons de Canet en la ruta Barcelona-Salou-Cadís a partir de 1720.
- d) Copsar la importància de l'establiment dels canetencs a Cadís o altres llocs peninsulars o colonials durant la divuitena centúria: patrons, agents comercials, companyies, etc. En aquesta línia, mostrar com a paradigma la companyia Llauger-Roura.
- e) A partir de la col·laboració entre el comerç barceloní i els navegants, sobretot del Maresme, analitzar la significativa participació dels patrons de Canet en les primeres expedicions de «*registros sueltos*», autoritzades a les colònies des de 1740.
- f) Quantificar i caracteritzar els viatges a les Antilles realitzats pels patrons del Principat —encapçalats pels del Maresme— en el període comprès entre la promulgació de la llei de Barlovent (1765) i el decret de Lliure Comerç (1778).
- g) Aportar dades significatives que posin de manifest la participació maresmenca, i en especial de Canet, en les expedicions als diferents ports colonials autoritzats a partir de 1778. Remarcar, ensems, les singularitats dels diferents contractes de tripulació o de nòlits registrats durant el període 1778-1785.
- h) Posar de manifest les condicions i el nombre de contractacions de vaixells del Principat, sempre amb participació canetenca, realitzats per la Reial Hisenda al llarg del segle en les diferents conjuntures: guerra o pau.
- i) Atènyer —a partir de la documentació consultada— el coneixement necessari per entendre i interpretar correctament els diferents aspectes essencials de la Carrera: finançament de vaixells i expedicions, comptes dels patrons, mercats i preus, registres i fiscalitat, etc.

2.2. Tractament documental

La part troncal de la recerca, bàsicament d'arxiu, s'ha focalitzat en el buidatge i anàlisi de la documentació —relacionada amb Canet— conservada a la Biblioteca de Catalunya (BC), l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), l'Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar (AHAM) i l'Arxiu Parroquial de Canet de Mar (APCM). Altres consultes amb el mateix objectiu les hem realitzades a l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA) i a l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB). Tot i que amb limitacions temporals, hem consultat també documentació a l'Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC) i a l'Arxiu General de Simancas (AGS). Cal afegir que a partir del novembre del 2021 a l'Arxiu Municipal de Canet de Mar (AMCM) hem pogut accedir a documentació pertanyent a la important companyia marítima de comerç canetenca del segle XVIII, Llauger-Roura.¹ Una altra informació valuosa per a conèixer l'activitat dels patrons és la continguda en els llibres de la Confraria de Sant Elm activa a Canet des de principis del segle XVII.²

Pel que fa a la Biblioteca de Catalunya (BC), la recerca ha consistit en la localització i anàlisi dels documents relacionats amb patrons i comerciants de Canet continguts en el Fons del baró de Castellet: Llibres de comptes del comerciant Miquel Alegre entre els anys 1712-1735 i la correspondència entre 1722-1736.³ Del mateix fons, amb el mateix objectiu, hem consultat els llibres de comptes de la companyia Alegre (dirigida pel gendre d'Alegre, Xavier Gibert i Xurrich) entre 1737 i 1747 i la correspondència entre 1736 i 1755.⁴ La documentació de la companyia Alegre permet valorar la implicació dels navegants i comerciants catalans —sempre amb participació canetenca— en el

¹ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors. Aquest fons, llegat de l'historiador local Josep Rovira Fors, traspasat l'any 2020, ha estat possible consultar-lo a finals del 2021.

² Els dos llibres de la Confraria i alguns documents solts foren cedits per la família Puxan de Canet al Centre d'Estudis Canetencs (CEC), el qual l'any 2010 va procedir a la seva digitalització. Per referir-nos a l'esmentada documentació en el present treball, hem utilitzat els índexs i numeració establerts pel CEC.

³ BC, Fons del baró de Castellet, Llibretes de comptes de Miquel Alegre, Arx. 337, (1712-1735); Correspondència rebuda, 78/4-151/4, (1722-1736).

⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Esborranys de comptes de la companyia Alegre i Gibert, Arx. 357, (1738-1739); Arx. 358, (1740-1747). Correspondència rebuda per Alegre i Gibert, 93/1-106/1, (1736-1747); Copiador de cartes (cartes a Tomàs Prats de Cadis), Arx. 372-378, (1743-1755).

primer terç del segle amb el «descobriment» de Cadis i en l'obertura del comerç directe del Principat amb les colònies entre 1740 i 1755. La millora de la catalogació (quadres de classificació, índexs) en els darrers anys han afavorit una recerca que ha pogut ampliar i aportar dades complementàries a treballs realitzats amb anterioritat per eminents historiadors, el quals no gaudiren de les mateixes facilitats.⁵

Del fons Gònima–Janer conservat també a la Biblioteca de Catalunya ens ha interessat la correspondència enviada entre 1788 i 1802 al fabricant d'indianes barceloní Erasme Gònima, pels comerciants de Canet amb seu al Principat i Cadis.⁶ La informació que facilita per copsar la situació del comerç colonial en els dos períodes més transcendents de la Carrera d'Índies del segle XVIII: el més brillant (1788-1795) i el més desastrós (1796-1802), és de primera mà.

La recerca a l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB) l'hem dividit en dos grans blocs. El primer comprèn els documents registrats pel notari de Barcelona Sebastià Prats en el període 1745-1770; es tracta, majoritàriament, d'actes d'atorgament de patronia, reconeixença de partícips i de caució d'armes.⁷ El segon bloc inclou la documentació formalitzada a l'Escrivania de Marina de Barcelona entre els anys 1750 i 1786.⁸ L'estat de conservació dels manuals d'escriptures de l'Escrivania de Marina fa que siguin només consultables a partir de l'any 1754. En ambdós casos la consulta s'ha dirigit cap als protocols on hi consten patrons del Principat, aprofundint-la quan pertanyien a la matrícula de marina de Mataró o Arenys i molt especialment a la de Canet.

⁵ Ens referim òbviament a Pierre Vilar i a Carlos Martínez Shaw.

⁶ BC, Fons Gònima-Janer, Correspondència rebuda, 69/5-102/2, (1788-182).

⁷ AHPB, notari Sebastià Prats, Manuale Instrumentarum, Manuals, 2-27, (1745-1770). Sebastià Prats era germà de Tomàs Prats i Figuerola, l'agent d'Alegre a Cadis. Eren originaris de Palafrugell.

⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Manual d'Esctures, notari Vicenç Simon, 1754-1777; notari Cosme Raurés, 1778-1786. A partir de 1750 s'implantaren les Escrivanies de Marina a cada capital de Província de Marina; per tant al Principat n'hi havia a Tarragona, Barcelona, Mataró i Sant Feliu de Guíxols. Per decret, s'obligà a registrar les escriptures de patronia en les Escrivanies corresponents. Tanmateix, la presència majoritària dels comerciants barcelonins en la propietat de les naus, feu quasi inevitable que l'escriptura de patronia es registrés igualment a l'Escrivania de Marina de la ciutat comtal.

Les actes de patronia eren les escriptures atorgades pels propietaris d'una nau, per les quals es facultava a un determinat patró per a dirigir-la i noliejar-la a canvi d'una sèrie d'obligacions. Hi constava la població de veïnatge del patró, el nom i l'arqueig de l'embarcació, la procedència i professió dels parçoners, així com la seva part en la propietat del vaixell; no sempre hi figurava el lloc i l'any d'acabament de la construcció de la nau o la localitat de procedència dels diferents partíips. Fins l'any 1750 aproximadament, la totalitat d'escriptures de patronia es formalitzà mitjançant els notaris registrats a cada vila o ciutat. En aquest cas, l'escriptura anava acompanyada d'un altre document anomenat de «reconeixença de partíips» en el qual el patró assignat declarava reconèixer com a propietaris de la nau els diferents parçoners i la participació de cadascun en el cost de l'embarcació, el qual, a diferència de les actes de patronia, sovint no consta; el document repetia íntegrament les condicions i pactes entre el patró i els partíips continguts en la corresponent acta de patronia. Aquests dos tipus de documents, fins la data esmentada, eren redactats quasi sempre en llatí en un format fix i estandarditzat. En pocs dies de diferència, el patró formalitzava davant l'autoritat militar l'escriptura anomenada «caució d'armes» on declarava —sempre en castellà— el tipus i quantitat d'armament del qual es dotava l'embarcació, per a la seva defensa, amb el compromís de respondre'n i fer-ne un ús responsable. Hi figurava sempre el nom de la nau i el seu tonatge, que en certa manera justificava la quantitat i classe d'armes permeses; sovint hi constava també el lloc de construcció, fins al punt que aquest document ha estat el que més informació ens ha subministrat sobre el nombre i tipus de vaixells fabricats a les diferents drassanes. La fórmula de compromís emprada pel patró era invariablement aquesta: «*otorgo y prometo a D. Luis Carbonell, Teniente Coronel de Dragones y Guardia de dicho puerto [Barcelona] que siempre que será requerido dará cuenta y razón de los [nombre de canons, trabucs, fusells, sabres etc.] que se me han permitido por defensa de dicha embarcacion*».⁹ Pel que fa al desplaçament de la nau, s'observa que rarament coincideix amb el registrat en el document de patronia. De fet, el tonatge es

⁹ En totes les «caucions d'armes» documentades, entre 1744 i 1761, hi consta Luís Carbonell. En les primeres té el grau de «Teniente Coronel de Dragones» i en les últimes hi apareix com «*Marqués de la Quadra i Cavallero de la Orden de Santiago*».

declarava aproximat: «*vectura... mille et... centum pondium, parum plus vel minus*». El conjunt de dades aportat pels tres tipus de documents esmentats, ens permeten disposar d'una informació força completa sobre els patrons, armadors i característiques dels vaixells registrats. Cal dir que les actes de patronia i demás documents escripturats pel notari Sebastià Prats i després per l'Escrivania de Marina de Barcelona, representen tan sols una part de la realitat catalana, això sí, més significativa en el cas dels patrons de la Matricula de les Províncies de Marina de Barcelona i Mataró, per raons de proximitat.¹⁰

Podríem dir, *grosso modo*, que les escriptures de patronia, fins mitjan segle XVIII, podien formalitzar-se, tal com hem comentat abans, davant un notari públic de qualsevol ciutat o vila. Malgrat això, la presència dels comerciants barcelonins en la majoria de contractes, feu inevitable que l'escriptura es registrés en notaries de Barcelona, entre les quals, la de Sebastià Prats, des de 1740, fou la més representativa. A partir de la creació de les Ecrivanies de Marina, l'any 1751, les patronies havien de ser escripturades en les Ecrivanies de les capitals de les Províncies de Marina: Barcelona, Mataró, Tarragona i Sant Feliu de Guíxols.¹¹ És important afegir que les escriptures de «reconeixença de partícips» i de «caució d'armes» continuaren registrant-se exclusivament en les notaries públiques.

A les escriptures formalitzades per Sebastià Prats —notari molt actiu en qüestions marítimes a la dècada de 1740— s'hi troben bàsicament actes d'atorgament de patronia, de reconeixença de partícips i de caució d'armes, però també pòlisses de seguretat marítima, cartes de poder, àpoques, préstecs de risc, etc. Entre 1745 i 1749 hi ha registrades 306 escriptures, de les quals 120 corresponen a l'any 1748, de molt, l'any amb més documents formalitzats; no és casual que coincideixi amb l'acabament de la guerra amb Anglaterra. D'aquests 120 documents, 63 corresponen a «caució d'armes», 27 a l'atorgament de patronies, 12 a reconeixença de partícips, 4 a seguretat marítima i 11 a la resta.

¹⁰ La Provincia de Marina de Barcelona integrava a més de la capital, Badalona per llevant i Castelldefels per ponent. La de Mataró comprenia les poblacions costaneres des de Tossa fins Alella.

¹¹ L'estat de conservació dels manuals d'escriptures de l'Escrivania de Marina de l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona fa que siguin només consultables a partir de l'any 1754.

Pel que fa a la documentació de l'Escrivania de Marina de Barcelona hem dirigit la nostra recerca a la identificació i buidatge de dos tipus d'escriptures: l'atorgament de patronies i els contractes de tripulació i/o nòlits. Entre 1754 i 1777 hi ha registrats, 135 nomenaments de patrons, dels quals 50 són de la matrícula de Canet i 50 de la d'Arenys. El contingut dels contractes de tripulació coincideix amb el dels nòlits, exceptuant que en els primers hi consta el nom i signatura dels membres de la tripulació.¹² Aquests tipus de contractes, per fer un viatge al continent americà, són freqüents a partir de la promulgació del *Decreto y Real Instrucción* de 1765, coneguda com a llei de Barlovent. Hem identificat i consultat 107 contractes, registrats durant el període 1765-1777, entre patrons/capitans del Principat i la tripulació, o noliejadors en el seu cas, per dirigir-se a les colònies americanes, majoritàriament a les illes del Carib. Igualment hem identificat i buidat 48 actes de patronia i 91 contractes de tripulació i/o de nòlits registrats entre 1778 (Lliure Comerç) i 1785, corresponents als patrons de la Província Marítima de Mataró; en realitat es tracta només de cinc anys, ja que manca la documentació de 1780, 1781 i 1782. Hem procurat d'atènyer suficient informació per tal d'aconseguir un coneixement, el més pregon possible, de les condicions en que realitzaren els viatges a ultramar els navegants del Principat —especialment els del Maresme i Canet— en els dos períodes més àlgids del comerç colonial, és a dir, els emparats pel Decret de Barlovent de 1765 i el Reglament de Lliure Comerç de 1778.

L'Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar (AHAM) conserva la documentació notarial de Canet de tot el segle XVIII. Per a la nostra recerca hem consultat la documentació dels notaris: Bernat Nualart (1695-1728), Antoni Vendrell del Turó (1728-1757) i Josep Llobet (1751-1799). Hem seleccionat les escriptures on intervenien patrons i comerciants o personatges relacionats. La documentació dels dos primers notaris citats es pot considerar testimonial comparada amb la de Josep Llobet la qual omple tota la segona meitat del segle XVIII. D'aquest últim hem identificat, consultat, resumit o transcrit, 1.317 documents on predominen els capítols matrimonials, testaments i inventaris

¹² Els mariners que no sabien firmar eren majoria, fins i tot algunes vegades també hi havia el patró; en el seu nom ho feia un membre de la tripulació.

post-mortem; segueixen els establiments emfitèutics, arrendaments, compres i vendes de vaixells, immobles i vinyes; finalment, nomenaments de patrons, censals, èpoques, poders i plets. A l'arxiu s'hi troba el Registre d'alumnes i pràctiques (1779-1813) de l'Escola de Pilots d'Arenys on hi consten 113 fitxes d'estudiants de Canet.¹³ Aquests documents aporten una informació valuosa sobre el vaixell, patró, data d'embarcament i destinació de les diverses expedicions de les quals formava part l'aspirant a pilot.

L'Arxiu Parroquial de Canet (APCM) fou traslladat a l'Arxiu Diocesà de Girona, d'acord amb el decret episcopal de l'any 1986, per el qual els arxius parroquials de més de 100 anys s'havien de conservar a l'arxiu metropolità. Abans del trasllat, el Centre d'Estudis Canetencs (CEC) va poder digitalitzar entre altres, el contingut dels Llibres sacramentals: baptismes, esposalles i òbits. Els baptismes i esposalles més antics documentats daten de 1595 i els òbits de 1559. La base de dades disponible permet identificar —amb una facilitat abans impensable— pel cognom i cronològicament els diferents personatges protagonistes dels esmentats documents. Ha estat un ajut inestimable, gràcies al qual hem pogut conèixer filiacions, professions/ofici, així com les dates de cada esdeveniment. Aquesta informació ha estat determinant per a poder establir les relacions de parentesc entre les principals nissagues marineres i generar els arbres genealògics corresponents. Degut a la gran quantitat de dades que contenen, i per no excedir de manera innecessària el nombre de notes a peu de pàgina, no fem constar la referència dels documents dels Llibres sacramentals, en el ben entès que són fàcilment identificables i consultables a la web del CEC.¹⁴

Entre els altres arxius destaquem l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA). Hi són conservats els fons notariais de Mataró, entre els quals els documents de l'Escrivania de Marina (1752-1795) on hem identificat 67 documents relacionats amb patrons, mariners o comerciants de Canet. Hem consultat sobretot

¹³ AHAM, Fons 601, Reial Escola de Nàutica, Registre d'alumnes (1779-1813). L'Escola va ser fundada pel capità Josep Baralt i Torres d'Arenys l'any 1779. El 1802 va rebre la distinció de Reial Escola de Nàutica. Els alumnes després de les practiques de navegació i dels exàmens corresponents obtenien gradualment la condició de pilotí, segon pilot i primer pilot, que finalment els capacitava per a dirigir les rutes dels vaixells d'Ultramar.

¹⁴ CEC. <https://centreestudiscanetencs.cat/info/formularis-de-cerca>.

escriptures de patronia algunes de les quals es troben també a l'AHPB. Hem espigolat igualment els 25 volums del fons: Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç (1715-1800) on s'hi troben plets, per incompliment de contracte o impagament, dels patrons de Canet amb diferents comerciants i carregadors.

A l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB) s'hi conserva el Fons de Sanitat del qual hem consultat els documents que fan referència als vaixells catalans entrats al port de Barcelona, llur procedència i càrrega, entre 1744 i 1772.¹⁵ El llibre de la «Confraria dels descarregadors dels barquers nous del port de Barcelona», entre 1631 i 1632, ens facilita el detall de les mercaderies entrades i la procedència dels patrons; els del Maresme, encapçalats pels de Canet, eren els més nombrosos.¹⁶ El Fons Comercial compta amb els setze llibres de comptes de barques realitzats entre 1744 i 1798, que foren magníficament estudiats per Pierre Vilar,¹⁷ quatre dels esmentats llibres corresponen a patrons de Canet.¹⁸ El Fons Comercial conserva igualment dos llibres de comptes (1813-1822), amb les sigles MCP, els qual creiem pertanyen al comerciant canetenc Miquel Colomer i Pujades. Els nombrosos assentaments on hi figuren comerciants de Canet amb negocis d'importació i exportació a Barcelona, Cadis o Galícia fan lògic atribuir filiació canetenca a l'esmentat comerciant.¹⁹

L'extensíssima documentació continguda en els protocols notariais de l'*Archivo Histórico Provincial de Cádiz* (AHPC) del segle XVIII, el fan segurament el més important per a conèixer abastament els diferents aspectes financers de la Carrera d'Índies, sobretot, els relacionats amb els préstecs de risc (*riesgos marítimos*). L'estada d'una setmana a l'esmentat arxiu ens va permetre accedir a alguns documents protagonitzats per patrons i comerciants

¹⁵ AHCB, Fons de Sanitat, FS, X-5-C1 (1744) ... X-7-C11 (1772). És força incomplet, hi manquen molts anys i en altres les entrades són mínimes.

¹⁶ AHCB, Llibre dels Gremis, 34-2, 1631-1632, «Llibre de la Confraria de N^aS^a dels descarregadors dels barquers nous de Barcelona». Una notícia del Llibre ens era coneguda pel treball de Josep M. Delgado: «El puerto de Barcelona en la época preindustrial», *Economía e Historia del puerto de Barcelona, Tres Estudios*, Editorial Civitas, Madrid, 1992, p. 49.

¹⁷ Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, Edicions 62, Barcelona, 1968, pp. 223-344.

¹⁸ AHCB, Fons Comercial, B-379, B-381, B-387, B-392.

¹⁹ AHCB, Fons Comercial, B-629 (1813-1816), B-630 (1817-1822).

de Canet, escripturats en alguna de les vint-i-cinc notaries actives a Cadis al segle XVIII. Dedicàrem una atenció especial als registres del notari Juan Miguel de Mendívil, el més utilitzat pels canetencs establerts a la ciutat andalusa. En total, hem buidat i analitzat 103 documents que corresponen a 41 préstecs (37 de risc), 33 cartes de poder, 18 testaments, 9 àpoques i 2 de creació de companyia; som conscients, pel que fa referència a la colònia de Canet, que hi ha molta documentació que resta pendent de ser consultada.

La recerca efectuada a l'Arxiu General de Simancas (AGS), limitada també temporalment, la concretàrem en documents existents a *Secretaría de Marina: Negociado de Navegación de particulares* i en la *Dirección General de Rentas, 2ª Remesa*. A la Secretaria de Marina hem revisat els lligalls des del número 494 (any 1736-1738) fins al 519 (1769-1777), on a banda de reclamacions fetes per patrons, el més destacat són els noliejaments d'embarcacions fetes per la *Real Hazienda* per al transport de tropes, a Itàlia (any 1741) o a l'Amèrica (anys 1750-1777). Pel que fa a la Direcció de Rendes, en el lligall 574 (any 1786) hem localitzat les notes de duanes de les mercaderies registrades, els preus estimats i les impositcions corresponents, de dotze embarcacions comandades per patrons de Canet en llurs viatges d'anada i/o tornada al continent americà.

2.3. Tractament bibliogràfic

És una realitat que la bibliografia publicada sobre el comerç marítim català del segle XVIII i la seva participació en la Carrera d'Índies és força extensa. En aquest apartat reportem autors i obres que han resultat bàsics per a la realització del treball. Hem procurat, fins on ha estat possible, fer coincidir les ressenyes bibliogràfiques amb la cronologia dels diferents capítols de la tesi. En un apartat final farem esment de la totalitat de la bibliografia emprada.

Notícia de Canet

VV.AA. *L'ermita de Sant Pere de Romeguera. (Segles X-XV). Els orígens de Canet de Mar*, Canet de Mar, Ed. Els 2 Pins, 2013, pp. 27-35. Primeres notícies de l'establiment dels Canet del Rosselló, a principis del segle XI.

La nissaga dels nobles Canet, senyors de la Casa Forta de l'indret al qual acabarien donant el nom, ha estat ben estudiat per Sergi Alcalde i Vilà, «La família de cavallers Canet, propietaris de la Casa Forta de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 78 (2021), pp. 16-24. La transformació de l'esmentada Casa Forta, propietat dels Montaner, des del segle XVI, en l'actual Castell de Santa Florentina ha estat documentada per Carles Sáiz Xiqués, «De la primitiva fortalesa medieval a l'actual Castell de Santa Florentina. Mil anys d'història a la Vall de Canet», *Torres de guaita, defenses i fortificacions, Canet de Mar*, Centre d'Estudis Canetencs, 2015, 13-37.

Carme Muntaner i Alsina, *Catàleg de Pergamins de Canet de Mar, Canet de Mar*, Editors: Ajuntament de Canet de Mar, Centre d'Estudis Canetencs, Edicions Els 2 Pins, 2015. Hi figuren els registres de 462 pergamins, procedents de l'Arxiu Parroquial de Canet —avui conservats a l'Arxiu Diocesà de Girona—, de l'Arxiu Municipal, de la Biblioteca P. Gual i Pujadas i d'arxius privats de la mateixa vila. Es tracta d'escriptures, datades des del segle XIII, integrades bàsicament per capítols matrimonials, testaments i establiments emfitèutics, la majoria dels quals van ser formalitzats per pagesos i mariners, habitants de la Vall i Ribera de Canet.

Josep M. Pons i Guri, a *Origen del municipi de Canet de Mar*,²⁰ reporta la conversió de la parròquia de Canet, sufragània de Sant Iscle de Vallalta, en municipi independent l'any 1599.

L'evolució demogràfica de Canet de Mar, des de 1515 fins 1787, ens es coneguda pel llibre de Josep Iglésies Fort, *La població del Maresme a la llum dels censos generals*, Mataró, Caixa Laietana, 1971.

²⁰ Josep M. Pons i Guri, *Origen del municipi de Canet de Mar*, Canet de Mar, Edicions Els 2 Pins, 1999.

Alexandra Capdevila Muntadas, *Entre la vinya i el comerç*,²¹ ha estimat l'estructura socioprofessional de la població de Canet i Arenys des dels segles XVI al XVIII, encapçalada pel sector dedicat al comerç marítim. El treball palesa la importància de la vinya que en el cas de Canet arribà a ocupar la pràctica totalitat del terreny conreable. Molts patrons i mariners adquiriren la propietat de les vinyes per beneficiar-se del lucratiu comerç del vi i l'aiguardent.

Recessió i redreç del comerç marítim

Narcís Feliu de la Peña, *“Fénix de Cataluña, compendio de sus grandezas, y medio para renovarlas”*, Barcelona, 1683. Llibre que a banda de denunciar els mals causats per la política dels àustria, recomanava, a finals del segle XVII, les mesures a prendre —que resultaren quasi profètiques—, aprofitant el revifament del camp català i l'experiència comercial i marítima del Principat, perquè Catalunya recuperés el prestigi i glòria d'antany.

Una mostra feta realitat de les demandes de Feliu, la trobem en el llibre de Pierre Vilar, *Manual de la Compañya Nova de Gibraltar*.²² L'historiador occità ens assabenta mitjançant l'estudi del llibre de comptes d'una companyia catalana, activa durant la Guerra de Successió, d'aspectes essencials del comerç marítim català de l'època. Hem de ressenyar que cinc expedicions de la Companyia amb destinació a Tunis, entre 1709 i 1710, foren realitzades per dos patrons de Canet.

Les relacions comercials amb els països del Magreb —considerables malgrat el conflicte permanent que es perllongà durant quasi tot el segle XVIII— han estat estudiades per Eloy Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán*.²³ El llibre aporta molta informació sobre les expedicions al nord d'Àfrica, entre les quals predominen les comandades per patrons del Maresme i de Canet en particular, sobretot durant el primer terç del

²¹ Alexandra Capdevila Muntadas, *Entre la vinya i el comerç. Els orígens de l'expansió econòmica del Maresme a l'època moderna*, Girona, Documenta universitària, 2010.

²² Pierre Vilar, *Manual de la Compañya Nova de Gibraltar*, Reus, Edicions del Centre de Lectura, 1990.

²³ Eloy Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2001.

segle XVIII. L'obra de Martín Corrales facilita també dades sobre els viatges realitzats amb la finalitat de redimir els nombrosos esclaus catalans en poder dels heretges, fruit dels abordatges i ràtzies contra les poblacions del litoral. La redempció de mariners canetencs captius durant el segle XVIII, a càrrec de la Confraria de Sant Elm, ha estat estudiada per Pere Matamala, rector de Canet entre 1978 i 1986.²⁴

Comerç de Cadis

Cadis, monopolitzà durant gran part del segle XVIII el comerç de la Carrera d'Índies. Ha resultat indispensable consultar bibliografia específica per atènyer el coneixement més ampli possible sobre l'esmentat comerç a la ciutat gaditana.

Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*.²⁵ L'estudi realitzat a partir de la recerca sobre les expedicions realitzades, des de Cadis al continent americà, entre les dues significatives dates del títol, aporta dades molt il·lustratives dels diferents aspectes del tràfic colonial.

Julián B. Ruiz Rivera, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes (1730-1823)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1988. S'hi troben recopilats tots els comerciants matriculats al Consolat de Cadis, l'any d'inscripció al Llibre de Matrícula i el seu origen. Fins el 1778, el grup de comerciants canetencs era el més nombrós.

Antonio Miguel Bernal Rodríguez, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*.²⁶ Subministra una molt bona informació sobre «cambis marítims», el procediment de finançament més utilitzat en el comerç marítim. Hi hem detectat múltiples préstecs de risc atorgats a Cadis, sobretot a partir de 1778, a capitans de vaixells canetencs a les colònies americanes.

²⁴ Pere Matamala «La Confraria de Sant Elm de Canet de Mar», a J. Ma. Ainaud de Lasarte i al., *Les Torres de Moros*, Canet de Mar, Ed. Cannetum, 1982, pp.17-60.

²⁵ Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2 vols, 1976.

²⁶ Antonio Miguel Bernal Rodríguez, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Apèndix VI, Madrid, Tabapress, Fundación El Monte, 1993.

Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema Atlántico*.²⁷ Un estudi que ens aporta moltes dades sobre les principals cases de comerç de Cadis, destacant sobretot la presència francesa, dedicades als negocis marítims.

L'inici català de la Carrera

Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, analitza mitjançant l'estudi dels llibres de comptes de la Companyia Alegre la progressiva participació del capital mercantil barceloní en el comerç marítim colonial durant la primera meitat del segle XVIII i més endavant, a partir de 1756, amb la Reial Companyia de Comerç de Barcelona. A l'obra hi ha el primer intent seriós de recopilar les expedicions catalanes de la Carrera d'Índies, mitjançant la consulta de les documentacions conservades a l'Archivo General de Indias (AGI) i a l'Archivo General de Simancas (AGS). L'autor, analitzant de manera exhaustiva, els llibres de comptes de diferents embarcacions, ens il·lustra sobre un dels aspectes més rellevants del negoci marítim del Principat: el finançament de la construcció d'una nau per mitjà de la societat de partícips (la *barca*) i els beneficis dels nòlits dels viatges a repartir entre la *barca* i la tripulació (la *gent*).

La participació catalana en la Carrera d'Índies, iniciada de manera sistemàtica a partir de 1720, amb els viatges a Cadis, l'ha tractada el professor Carlos Martínez Shaw, en el seu carismàtic llibre *Cataluña en la Carrera de Indias*.²⁸ Martínez Shaw és l'autor que més notícies dona sobre l'aportació de Canet al comerç colonial durant la primera meitat de la divuitena centúria. L'autor destaca la intervenció dels patrons canetencs en l'etapa iniciàtica de les expedicions a Cadis i les primeres al continent americà. L'obra conté un apartat dedicat a la problemàtica de l'aiguardent, producte «estrella» de l'exportació catalana durant tot el segle XVIII. El comerç de l'aiguardent ha estat un tema recurrent en altres autors: Francesc Valls i Junyent,²⁹ vincula l'exportació de

²⁷ Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema Atlántico*, Madrid, Sílex Ediciones, 2005.

²⁸ Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias(1680-1756)*, Crítica, Barcelona, 1981.

²⁹ Francesc Valls i Junyent, *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo, 2004.

vins i aiguardents amb el desenvolupament de la indústria cotonera del Principat. Agustí Segarra Blasco³⁰ i Josep Morell Torrademè,³¹ han estudiat igualment la comercialització de l'aiguarent català del XVIII, negociat majoritàriament a Reus i embarcat a Salou.

Catalunya i la Carrera

L'estudi de J.M. Oliva Melgar sobre la Reial Companyia de Comerç de Barcelona,³² culmina el treball iniciàtic anterior de Pierre Vilar sobre la companyia privilegiada catalana, dirigida pels més importants comerciants barcelonins de l'època, promotors pocs anys abans de les primeres expedicions de la Carrera. L'article d'Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII»,³³ sintetitza les etapes de penetració dels comerciants del Principat des de l'inici de la Carrera a Cadis fins al Lliure Comerç de 1778. El treball inclou un llistat de les expedicions catalanes d'aquell període, amb el qual hem pogut realitzar —considerant el treball previ de Pierre Vilar i els contractes de tripulació de l'Escrivania de Marina de Barcelona— la llista, el més completa possible, de les expedicions realitzades durant el període esmentat (1740-1778).

Josep M. Delgado Ribas, en un treball primerenc, «Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)»,³⁴ s'endinsa més concretament en l'estudi de l'estructura de la marina mercant del Principat i el seu finançament. La seva tesi doctoral, *Catalunya y el sistema de libre comercio (1778-1818)*,³⁵ en el volum tercer, recull les expedicions catalanes al continent americà a

³⁰ Agustí Segarra Blasco, *L'economia de Reus al segle XVIII: el comerç de l'aiguarent, Reus*, Edicions del Centre de Lectura de Reus, 1988. *Aiguarent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*. Vic, Eumo, 1994.

³¹ Josep Morell i Torrademè, *Aproximació al comerç marítim de Reus i Salou al segle XVIII*, Barcelona, Rafael Dalmau editor, 1993.

³² J.M. Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987.

³³ J.M. Oliva Melgar, «La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII», *Actas I Congreso Historia de Andalucía. Andalucía Moderna, siglo XVIII*, 1976, pp. 113-131.

³⁴ Josep M. Delgado Ribas, «Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)», *Boletín Americanista*, nº 29 (1979), pp. 31-64.

³⁵ Josep M. Delgado Ribas, *Catalunya y el sistema de libre comercio (1778-1818)*, tesi doctoral inèdita, 3 vols. Barcelona, Universitat de Barcelona, 1981.

partir de 1778 des de qualsevol port espanyol autoritzat. En el llibre, *Dinámicas imperiales* (1650-1796) analitza la trajectòria política i comercial seguida per la monarquia borbònica pel que fa a les Índies durant tot el segle XVIII, des del sistema de port únic al de Lliure Comerç.³⁶

El llibre de Pere Molas i Ribalta, *Comerç i estructura social a Catalunya...*,³⁷ ens ha familiaritzat amb els principals personatges del comerç barceloní del segle XVIII: des de els botiguers i mercaders de Llotja a la burgesia mercantil integrada en la Junta de Comerç.

Entre les obres de temàtica més concreta, valuoses igualment per al nostre treball, destaca el llibre de Joaquim Llovet, *La matrícula de mar i la Província de Marina de Mataró al segle XVIII*.³⁸ És de consulta obligada per a conèixer la importància marítima de les poblacions del litoral compreses entre Alella i Tossa; inclou un llistat dels contractes de tripulació de les embarcacions que es dirigiren des de Barcelona al continent americà, realitzats pels patrons de l'esmentada Província, entre els anys 1770 i 1800. Més recentment i extensa s'ha publicat, sobre la mateixa temàtica, el llibre de Joan Giménez i Blasco, *La Província Marítima de Mataró. Economia i conflictes socials (1750-1870)*.³⁹ Té la particularitat d'estar basat de manera pràcticament exclusiva en la documentació consultada a l'Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» del Viso del Marqués (Ciudad Real). El llibre de Mario Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, versa sobre el comerç i la navegació a Tossa a la segona meitat del segle XVIII i primer quart del XIX.⁴⁰ És una obra que ens ha precedit en la realització del nostre treball, de temàtica comparable i de consulta molt profitosa.

³⁶ Josep M. Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales (1650-1796)*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2007.

³⁷ Pere Molas i Ribalta, *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*, Barcelona, Curial, 1977.

³⁸ Joaquim Llovet, *La matrícula de mar i la Província de Marina de Mataró*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 1980.

³⁹ Joan Giménez i Blasco, *La Província Marítima de Mataró. Economia i conflictes socials (1750-1870)*, Mataró, Fundació Iluro, 2013.

⁴⁰ Mario Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic. Navegació i comerç a Tossa (1759-1814)*, Tossa, Centre d'Estudis Selvatans i Centre d'Estudis Tossencs, 2004.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

CAPÍTOL II

3. CANET I EL COMERÇ MARÍTIM CATALÀ

3.1. Notícia de Canet

Després del saqueig realitzat l'any 985 per Al-Mansur, els comtes de Barcelona, Ramon Borrell i Ermessenda de Carcassona, demanaren ajuda als nobles de l'altra banda dels Pirineus per repoblar un territori que havia quedat devastat. Entre els que respongueren a la crida hi havia la Casa de Canet, del comtat del Rosselló. El primer personatge d'aquesta nissaga franca, ja establerta en territori català, probablement des de l'any 994, fou Guadamir de Canet, documentat l'any 1025. El cavaller Gilabert de Canet, de ben segur hereu de l'anterior, posseïa l'any 1041 el domini útil d'un mas, el domini directe del qual fou atorgat per la comtessa Ermessenda al monestir de Sant Pol. La descripció de la situació geogràfica del citat mas l'ubicaria a l'indret, avui del terme de Canet, coincidint amb la que seria la *força* dels Canet. Aquesta *domus* esdevindria cada cop més fortificada amb la construcció per Ferrer de Canet, a inicis del segle XIV, de dues torres de defensa.⁴¹ El suara esmentat, Ferrer de Canet, militar i diplomàtic, fou el personatge més destacat de la nissaga; el trobem exercint d'ambaixador d'Alfons el Benigne, el 1335, a la cort pontifícia d'Avinyó o com a cavaller vassall formant part de l'host de Bernat II de Cabrera, l'any 1343, en el setge d'Algesires.⁴²

L'actual vall de Canet s'anà poblant gradualment amb masos esparsos establerts en emfiteusi a redós de la *domus* o casa força dels Canet, per

⁴¹ La família Montaner ha estat propietària de la Casa Forta de Canet des del segle XVI pràcticament fins als nostres dies. L'arquitecte Lluís Domènech i Montaner –nebot de Ramon Montaner i Vila, propietari de la Casa Forta i primer comte de la vall de Canet– transformà per encàrrec del seu oncle, entre 1896 i 1908, l'esmentada Casa en l'actual castell de Santa Florentina. DD.AA. *L'ermita de Sant Pere de Romeguera. (Segles X-XV). Els orígens de Canet de Mar*, Canet de Mar, Ed. Els 2 Pins, 2013, pp. 27-35.

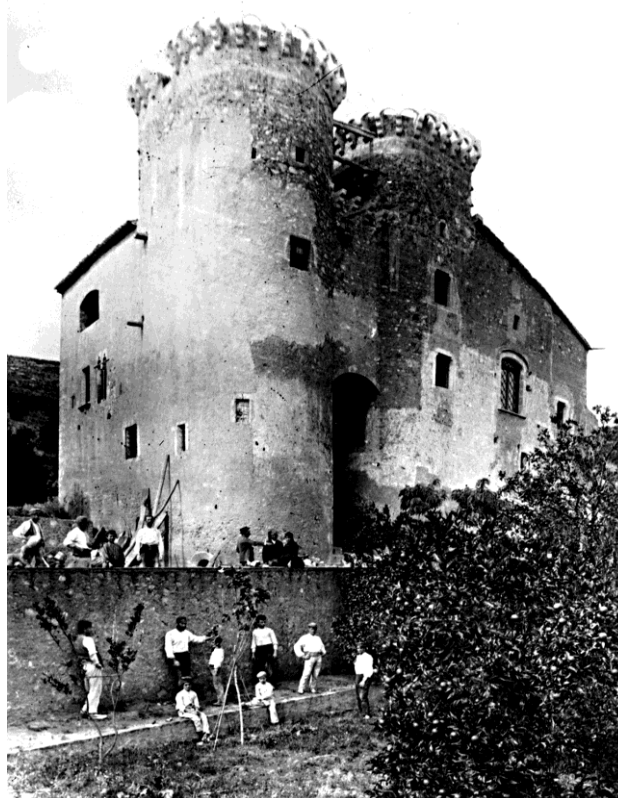
Carles Sáiz Xiqués, «De la primitiva fortalesa medieval a l'actual Castell de Santa Florentina. Mil anys d'història a la Vall de Canet», *IX Trobada. Torres de guaita, defenses i fortificacions*, núm. 9 (2015), pp. 13-37.

⁴² Sergi Alcalde i Vilà, «La família de cavallers Canet, propietaris de la Casa Forta de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 78 (2021), pp. 16-24.

pagesos procedents de les terres altes (Sant Iscle de Vallalta).⁴³ Una emigració semblant, des de la muntanya al mar, explica molt probablement l'origen d'altres poblacions costaneres del Maresme com Arenys de Mar, Vilassar de Mar o Premià de Mar. El nom de la vall i de la futura població acabarien identificant-se amb el dels propietaris de la Casa Forta. La referència més antiga documentada de Canet podria ser la que consta en el testament de Ramon Dalmau, clergue important de Barcelona, realitzat entre 1082 i 1086, on s'hi llegeix: «*et concessit Guilie uxori Dalmati Bernardi omnes domos quas habebat in Canet ex petra et cal*».⁴⁴

Durant l'Edat Mitjana tota la zona compresa entre Blanes i la riera de Caldetes (Caldes d'Estrac) —avui Alt Maresme— estava sota la jurisdicció dels vescomtes de Cabrera. El vescomtat tenia la seva capital a Hostalric —aleshores important vila emmurallada— on residien el governador-procurador general dels vescomtats de Cabrera i de Bas, el jutge ordinari i el clavari general. El territori es dividia en termes o baronies i, així, la Marina es dividia entre els termes de tres castells, Montpalau, Palafolls i Blanes, tots pertanyents al bisbat de Girona. El terme del castell de

Il·lustració 1: Casa Forta de Canet, també denominada Força de Canet, casal medieval de la família Canet. Fotografia de finals segle XIX. Arxiu (CEC).



⁴³ Carme Muntaner i Alsina, *Catàleg de pergamins de Canet de Mar*, Canet de Mar, Ed. Els 2 Pins, 2015, doc. 35-38. El domini directe dels esmentats masos pertanyia, segons els casos, al rector de Sant Iscle, al monestir cartoixà de Sant Pol o al senyor de la casa dels Canet

⁴⁴ Joaquim Pera Isern, «Trobat un antiquíssim document amb el nom de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 32 (2010), p. 24.

Montapalau comprenia les parròquies d'Arenys de Munt, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Iscle de Vallalta, Sant Pol, Sant Cebrià de Vallalta, Calella, Pineda, Hortsavinyà i part de Sant Pere de Riu. Hi havia un batlle natural que ho era dels dos Arenys i de Sant Celoni, i un altre batlle per a la resta del terme de Montpalau.⁴⁵

II·lustració 2: Castell de Santa Florentina, antiga Casa Forta de Canet reformada i ampliada per l'arquitecte Lluís Domènech i Montaner a finals del segle XIX i principis del XX. Foto: Sergi Alcalde (CEC).



Progressivament i sobretot durant els segles XIV i XV s'anà consolidant a la vall de Canet, un barri de ribera format per una població que tot i procedent de pagès es dedicava a la pesca, la marineria o la construcció naval. L'any 1460, els habitants de la vall i ribera de Canet, havent obtingut la llicència per a construir una església es constituïren en parròquia sufragània de la de Sant Iscle amb el nom de Sant Pere i Sant Pau de Canet.⁴⁶ L'any 1500, un cop acabada la construcció, l'assemblea de veïns del poble instituï un benefici perpetu per a la rectoria de l'esmentada església: el beneficiat a més de viure al terme, hi havia de dir una missa setmanal i la de les quatre festivitats anuals de precepte. Per al sosteniment d'aquest benefici s'assignava la trentena part de

⁴⁵ Pons i Guri, *Origen del municipi de Canet de Mar*, p. 8.

⁴⁶ Pons i Guri, *Origen del municipi de Canet de Mar*, p. 7.

les collites del terme de Canet, amb la possibilitat de substituir-lo per un censal mort de pensió anual de 25 lliures. Els representants del poble reunits foren trenta-nou, entre els quals la majoria eren pagesos, però també s'hi troben els oficis de mariner, carnisser, sabater, hostaler, pescador, ferrer, boter, teixidor de draps de lli, mercader i sastre. Apareixen cognoms com Llauger, Goday i Carnesoltes, els descendents dels quals al segle XVIII seran destacats personatges del comerç marítim.⁴⁷ La població va créixer de tal manera que l'any 1579 hi havia més de cent-vuitanta focs. Per aquest motiu el rector de Sant Iscle donà llicència als habitants de Canet per bastir una nova església dedicada a Sant Pere, Sant Pau i Sant Benet, i mentre no fos edificada, a ell o al seu vicari se'ls proveiria d'una casa a la vila fins que se'n tingués una altra al costat de l'església nova.⁴⁸ L'antiga església, de petites dimensions (12,40 x 6,80 metres) situada a la part alta de la vila acabaria convertint-se en ermita dedicada a la Mare de Déu de la Misericòrdia,⁴⁹ a la qual la gent de mar, especialment, li tingué una gran devoció, de tal manera que l'any 1703 fou declarada patrona de la vila.⁵⁰

Entre 1566 i 1574, Luís Enríquez de Cabrera, almirall de Castella, aleshores titular del vescomtat, vengué els seus drets, junt amb els del comtat d'Osona, a Francesc de Montcada, comte d'Aitona, cap d'una de les més poderoses senyories jurisdiccionals del Principat; mort el 1594, l'heretà el seu fill Gastó, aleshores virrei del regne de Sardenya. El 14 de gener 1599 es congregà la Universitat de Canet —assemblea de caps de família de la població—, la qual, atenent al privilegi concedit per Gastó de Montcada de

⁴⁷ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, doc. 108.

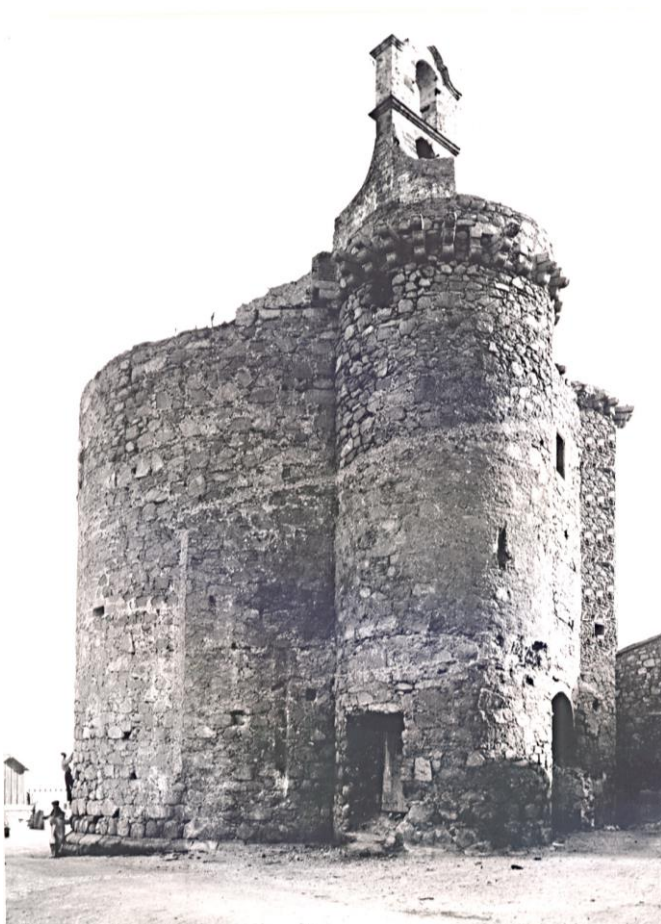
⁴⁸ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, doc. 305. La nova església s'erigí en el lloc on avui hi ha l'església actual, hereva d'aquella reformada i ampliada.

⁴⁹ Josep Comerma, Prev. *Novena, Història i Cançoner de Ntra. Sra. de la Misericòrdia de Canet de Mar*, Barcelona, Editorial Vilamala, 1933, pp. 77-110. Entre 1853 i 1857, en el lloc on s'ubicava l'ermita, s'hi construí un temple neogòtic que ha esdevingut l'actual Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia. Vegeu, Sergi Alcalde i Vilà, «El projecte inicial del Santuari de la Misericòrdia de Francesc Daniel Molina», *El Sot de l'Aubó*, núm. 36 (2011), pp. 23-26.

⁵⁰ AMCM, Consell Municipal, Llibre 3, 1691-1729, pp. 61-62. L'acta del dia 28 d'abril de 1703 registra la realització d'unes pregàries a la Verge durant cinc dies demanant-li que s'acabés una gran sequera, alhora que la imatge de la Mare de Déu era traslladada en processó des de l'ermita a la vila. Arribada la pluja, en acció de gràcies, el Consell de la universitat de Canet, mitjançant document notarial, nomenà a la Verge, «protectora i especial advocada». L'any 1957 fou proclamada patrona del Maresme.

poder reunir-se en consell reduït presidit per tres jurats, elegí per insaculació els seus representants.⁵¹ Poc després, el juliol del mateix any, Felip III atorgà als jurats de Canet llicència per al cobrament de drets sobre el pa, vi, forment i altres mercaderies, els quals podien ser venuts i arrendats en encant públic pel temps de vint anys.⁵² Amb la concessió dels dos privilegis suara esmentats podem considerar que a partir de l'any 1599 la vila de Canet es constituí oficialment en municipi.

Il·lustració 3: Torre de Mar de Canet, també dita del Consell, fou enderrocada l'any 1937. Foto: Arxiu (CEC).



Pel que fa a l'evolució demogràfica, basant-nos en l'estudi de Josep Iglésies,⁵³ fins l'any 1515 no es disposa d'un fogatge de Canet, separat de Sant Iscle, el qual donà 50 focs —estimats en uns 250 habitants— a la localitat propera al mar i 19 a la de muntanya. El fogatge posterior de 1553 i el cens d'Aparici el 1708, ens indiquen una població de 79 focs i 287 cases respectivament, és a dir un creixement del 263% entre les dues dates. Aquest increment poblacional, durant els segles XVI i XVII, comú a la majoria dels municipis costaners, pot ser explicat en part per les

⁵¹ AMCM, Llibre de Privilegis. També a Pons i Guri, *Origen del municipi de Canet de Mar*, pp.17-28. Entre els 47 caps de casa congregats, 22 eren mariners.

⁵² Muntaner, *Catàleg de pergamins*, doc.354. El document especificava que els diners recaptats havien de servir per obtenir recursos per a la construcció de l'església parroquial i el manteniment i conservació de la torre que la vila tenia a primera fila de la costa, excepte una cinquena part destinada a la tresoreria reial.

⁵³ Josep Iglésies Fort, *La població del Maresme a la llum dels censos generals*, Mataró, Caixa Laietana, 1971, pp. 31-92.

conseqüències que tingué la Sentència de Guadalupe de 1486, pel que fa a les possibilitats d'emancipació dels serfs; també més tard, la victòria de Lepant i la construcció de torres de defensa donaren més seguretat per poder establir-se a les zones del litoral. La torre de Canet, també coneguda com a torre de mar, construïda entre 1551 i 1554 a prop de la platja, fou també el lloc de reunió del Consell de la vila i al segle XVIII la seu de la confraria de Sant Elm.⁵⁴

L'activitat agrícola dels pobles de la costa, com Canet, anà minvant a favor de les feines relacionades amb el mar, les quals ja eren clarament majoritàries als segles XVI i XVII. Les dades subministrades per Alexandra Capdevila, a partir dels llibres d'esposalles, són prou explícites:⁵⁵

Taula 1. Estructura socioprofessional de les poblacions de Canet i Arenys de Mar als segles XVI i XVII. Font: Alexandra Capdevila.

Activitat	Canet de Mar	Arenys de Mar
Sector Primari	23,5%	21,0%
Pagesia	20,9%	19,1%
Pesca	2,6%	1,9%
Sector Secundari	29,6%	27,9%
Teixits i confecció	6,6%	6,5%
Cuir	2,6%	2,7%
Construcció	2,6%	2,3%
Fusta	6,7%	4,2%
Metall		2,3%
Construcció naval	10,0%	4,1%
Cànem	1,1%	5,8%
Sector Terciari	46,9%	48,7%
Professions liberals	0,6%	1,5%
Transport		1,3%
Comerç	46,3%	45,9%
Privilegiats		2,4%

⁵⁴ Sergi Alcalde i Vilà, «Les torres canetenques a l'entorn de la zona urbana del Castellet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 56 (2016), pp. 8-18.

⁵⁵ Capdevila, *Entre la vinya i el comerç*, p. 112.

Constatem que Canet i Arenys tenen un comportament molt semblant en quant a l'activitat per sectors. És destacable que en els dos municipis pràcticament la meitat de la població activa (masculina) es dedicava al comerç, el qual era exercit majoritàriament per mariners. Aquest col·lectiu tan nombrós no podia tardar en associar-se i ho feu fundant la Confraria de Sant Elm, de la qual el 1616 en tenim constància documental.⁵⁶ L'any 1619 la Confraria fundà la Germandat de Sant Elm amb l'exclusiva finalitat de rescatar els confreres esclaus o captius en poder dels moros. Els agermanats havien de pagar cadascun 10 rals per cada confrare —inscrit en el llibre de la Germandat— que es trobés en captivitat.⁵⁷ Per tal de satisfer les necessitats de la Confraria, dels nòlits cobrats en cada viatge, per la *gent* (patró més tripulació), es reservava l'import d'un quartó (*curtó*) que el patró feia efectiu als administradors de la Confraria.

El retrocés experimentat pel port de Barcelona durant l'època Moderna resultà en benefici dels ports del litoral; els vaixells del Maresme dedicats al cabotatge mediterrani, encapçalaven les descàrregues al port de Barcelona, essent els de Canet els més nombrosos; així ho palesen les dades registrades entre el setembre de 1631 i el setembre de 1632.⁵⁸

Taula 2. Procedència del vaixells arribats al port de Barcelona (1631-1632).
Font: AHCB, Llibre dels Gremis, 34-2. Elaboració pròpia.

Ports	Percentatge
Barcelona	9,5
Canet	20,2
Mataró	17,0
Arenys de Mar	14,3

⁵⁶ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, doc. 397. El document, amb data del 19 d'octubre de 1616, fa referència al pagament de 128 lliures que la Confraria de «Sant Telm» ha de pagar per a la construcció i pintat d'un retaule. Hi consten un total de 35 confreres, suposadament tots patrons mariners i fundadors de l'esmentada Confraria.

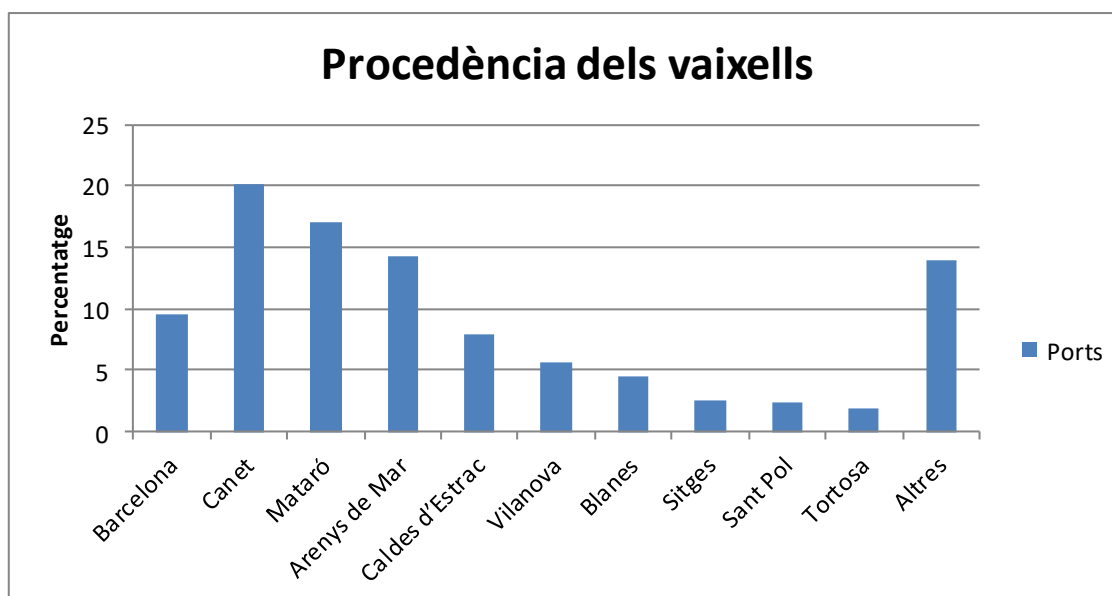
⁵⁷ CEC, Arxiu Puxan, Confraria de Sant Elm, documents solts, Plec N° 1, fulls, 02-11.

⁵⁸ AHCB, Llibre dels Gremis, 34-2. Llibre de la Confraria de Nostra Senyora dels descarregadors dels barquers nous de Barcelona. S'ha d'entendre que l'esmentada Confraria només realitzaria la descàrrega d'una part dels vaixells arribats probablement a un moll determinat del port.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Caldes d'Estrac	8,0
Vilanova	5,6
Blanes	4,5
Sitges	2,6
Sant Pol	2,4
Tortosa	1,9
Altres	14,0

Gràfic 1. Procedència dels vaixells arribats al port de Barcelona (1631-1632). Elaboració pròpia.



Sobre un total de 850 descàrregues, 172 (20,2 %) foren realitzades per 35 patrons de Canet. Les xifres evidencien la importància de la flota canetenca en aquell moment.

Durant la guerra de Successió (1705-1714) Canet restà fidel a la causa austriacista. Els mariners de la vila tingueren una destacada actuació en l'aprovisionament de queviures a Barcelona i altres poblacions del Principat; entre 1709 i 1712 hi ha documentats set viatges al port de Càller i dos al

d'Oristany, ambdós a l'illa de Sardenya, on carregaren sobretot blat.⁵⁹ La guerra no provocà una caiguda de població, car el cens de 1719 atribuï a Canet 1.861 habitants, xifra que convertia la vila en la localitat més poblada del Maresme, després de Mataró.⁶⁰

En el registre de la flota canetenca del 1728 hi consten 22 embarcacions, de les quals una era de 2.800 quintars i set de 2.000 (veure Annex, doc. 1, p. 543).⁶¹ Es fa palès que a les drassanes de la vila s'hi construïen vaixells de més arqueig per incorporar-se, cada vegada més, sense oblidar el cabotatge mediterrani, a les transaccions comercials entre el Principat i Cadis, seu del monopoli amb les colònies. Com veurem al llarg del nostre treball, els patrons canetencs formaren part a partir de la dècada de 1740 de les primeres expedicions catalanes al continent americà.⁶² L'any 1754 la vila tenia registrats 19 patrons de comerç (navegació d'altura) i 18 de tràfic (comerç de proximitat), mentre que el nombre de mariners l'any 1765 era de 244 i 63 el de nois mariners (grumets).⁶³ Un document de l'any 1766, en el qual hi constaven el nombre de naus de les localitats catalanes, n'adjudicava a Canet les següents:⁶⁴

Taula 3. Flota de Canet, l'any 1766. Font: Josep Iglésies, *La població del Maresme*, p. 61.

Arqueig (quintars)	Naus
5.000	1
4.000	12
3.000	20
200	12

⁵⁹ Francesc Forn i Salvà, *El Corpus de 1714*, Mataró, Fundació Iluro, 2016, p. 67.

⁶⁰ Iglésies, *La població del Maresme*, p. 56.

⁶¹ AHAM, notaria de Canet, Bernat Nualart, 1728, f.109.

⁶² Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 144-198.

⁶³ Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 57-58. Tan sols Mataró superava Canet en nombre de patrons (21 de comerç i 29 de tràfic) i marineria (324) mentre l'igualava en grumets (63). En canvi, Arenys de Mar disposava, l'any 1765, de la mestrança amb més recursos del Principat: 98 efectius entre mestres d'aixa i calafats.

⁶⁴ Iglésies, *La població del Maresme*, p. 61. El document en qüestió apareix en el llibre segon de la *Història Natural de Catalunya* del pare jesuïta Mateu Aymerich conservat a la Biblioteca de la Real Academia de la Historia de Madrid (Ms. 12-11-1-712).

La relació pot ser poc precisa; el mateix Josep Iglésies comenta que la font no ofereix massa garanties. De fet, s'imputava a Mataró només deu naus de 3.000 quintars, vuit a Arenys i cap de 4.000 o 5.000 quintars, cosa difícilment acceptable; tanmateix, les dades ens permeten suposar que la flota d'ultramar canetenca era una de les capdavanteres del Principat; així ho confirmaven els registres de la Matrícula de Marina de 1765, on Canet, amb 24 vaixells figurava com el «port» amb la flota de gran comerç més important de Catalunya.⁶⁵ El *Reglamento de Libre Comercio* de 1778 estimulà la construcció d'embarcacions més adients que les sageties per travessar l'Atlàntic, de tal manera que les naus de vela llatina anaren essent substituïdes principalment per bergantins, pollacres i fragates. L'any 1796, Canet comptava amb sis fragates en la Matrícula de Marina de la Província de Marina de Mataró, seguien Arenys i Mataró amb tres.⁶⁶ Coincidiren les sis fragates canetenques en viatjar el 1796 al continent americà: Bartomeu Roig amb la *Sant Antoni de Pàdua*, de 200 tones, i Francesc Jover amb la *Jesús Natzarè* de 250, a Veracruz; Pere Sabater amb l'*Ecce Homo* de 180 tones, a La Guaira; Josep Carnesoltes amb la *Sant Diego* de 200, Pau Carreras amb la *Santa Teresa de Jesús* de 160 i Joan Font i Mallol amb la *Santíssima Trinitat*, també de 200 tones, a Montevideo.⁶⁷

La millora de les comunicacions i el comerç marítim durant el segle XVIII provocà una explosió demogràfica confirmada pels cens de Floridablanca de 1787: Canet amb 3.356 habitants ocupava el tercer lloc de la comarca, darrera de Mataró i d'Arenys de Mar, que en registraren 9.943 i 4.253 respectivament. La gent ocupada en les feines del mar, mariners, mestres d'aixa i calafats eren 625; Arenys en tenia 804.⁶⁸ Una visió de l'estructura socioprofessional de la població de Canet durant aquest segle la tenim també mitjançant l'estudi realitzat per Alexandra Capdevila, de manera semblant als presentats més

⁶⁵ Roberto Fernández Díaz; Carlos Martínez Shaw, «La gente de mar en la Cataluña del XVIII», a *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, vol. I, Barcelona, 1984, p. 559. Darrere Canet, en nombre d'embarcacions de gran comerç se situaven Blanes amb 16, Arenys amb 15 i Barcelona amb 11.

⁶⁶ Giménez Blasco, *La Província marítima de Mataró*, p. 181.

⁶⁷ Llovet, *La matrícula de mar*, p. 189.

⁶⁸ Iglésies, *La població del Maresme*, pp. 68, 86 i 89.

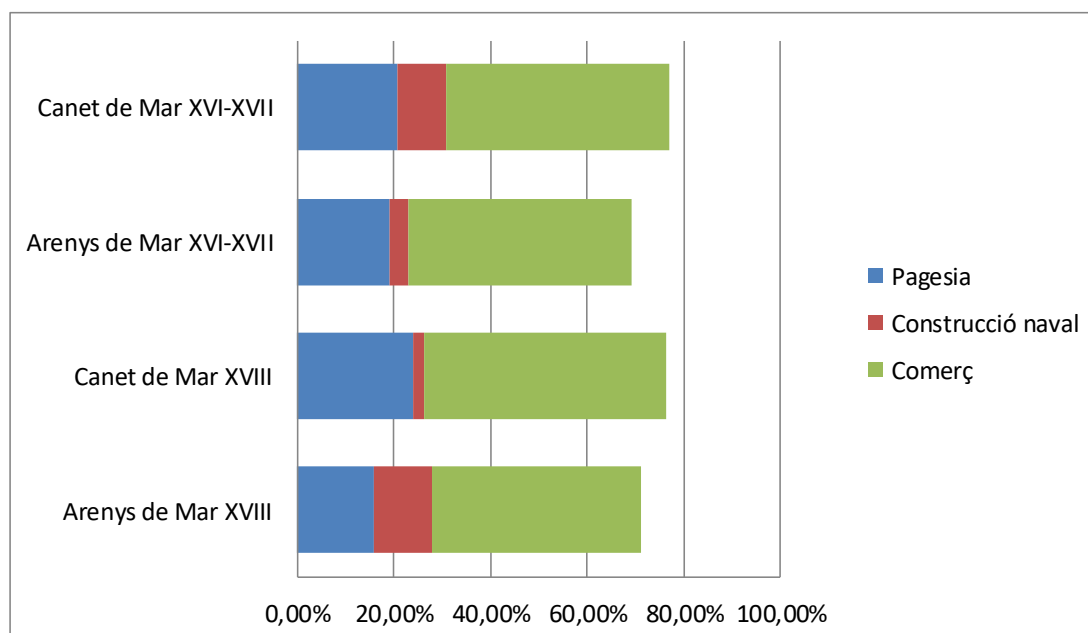
amunt per als segles XVI i XVII, comparant igualment els resultats d'Arenys i de Canet.⁶⁹

Taula 4. Estructura socioprofessional de Canet i Arenys de Mar al segle XVIII. Font: Alexandra Capdevila.

Activitat	Canet de Mar	Arenys de Mar
Sector Primari	25,2%	16,5%
Pagesia	23,9%	15,8%
Pesca	1,3%	0,7%
Sector Secundari	19,5%	35,4%
Teixits i confecció	4,4%	6,8%
Cuir	2,4%	3,2%
Construcció	4,5%	3,6%
Fusta	3,7%	6,4%
Metall	0,7%	2,4%
Construcció naval	2,5%	12,1%
Cànem	1,3%	0,9%
Sector Terciari	55,3%	48,1%
Professions liberals	1,4%	2,2%
Transport	4,0%	2,5%
Comerç	49,9%	43,4%

⁶⁹ Capdevila, *Entre la vinya i el comerç*, pp. 118-119.

Gràfic 2. Comparativa de la evolució de l'estructura socioprofessional de Canet i Arenys de Mar entre els segles XVI, XVII i XVIII. Elaboració pròpia.



Les dades mostren fins i tot un increment de la pagesia a Canet, que es corrobora amb la importància que la vinya hi tingué, incentivada per l'exportació de vi i aiguardent. L'extensió de vinya registrada a Canet la primera meitat del segle XVIII fou de 1.456.018 m² (145,6 Ha) corresponent al 81,2% de la superfície declarada.⁷⁰ La construcció naval perdé força en favor d'Arenys, població on, sobretot a partir de la segona meitat del segle, s'hi trobaven les drassanes de més entitat del Principat. En canvi, Canet reeixia en quant al nombre de gent dedicada als afers marítims: patrons, mariners i comerciants relacionats sobretot amb els negocis d'ultramar. És interessant constatar que fou vint el nombre de canetencs matriculats al Consolat de Cadis com a carregadors a Índies, entre 1744 i 1778, el més alt del Principat.⁷¹ Per tant, tot i que portat per un excessiu amor local, té un cert sentit el que digué l'any 1880 l'apotecari de Canet, Magí Xiqués i Soler: «*Les principals cases de comerç de*

⁷⁰ Capdevila, *Entre la vinya i el comerç*, p. 140. L'autora ha transformat les diferents unitats de mesura (jornal de bous, cavadura d'home, milers de ceps, etc.) en metres quadrats (p. 135).

⁷¹ Julián B. Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes (1730-1823)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1988, pp. 282-284. Tingui's en compte que a partir de 1778 no calia l'obligat registre a Cadis i per tan es podia prescindir de la figura del *Cargador de Indias*.

*Cadis foren un dia propietat de fills de Canet».*⁷² El lligam comercial entre Canet i Cadis el manifesta també Josep M. Delgado Ribas: «*En el Cádiz del último tercio del siglo XVIII quedaban perfectamente delimitadas cuatro colonias mercantiles catalanas paralelas, que respectivamente velaban por los intereses de los principales establecidos en Barcelona, Mataró, Canet y Reus-Valls-Tarragona*».⁷³

Exposem a continuació els comentaris sobre Canet realitzats per diferents viatgers que passaren pel Maresme la dècada de 1780.

Baró de Bourgoing:

«*Canet de Mar, bourg très agréablement situé, dont les habitants commercent non seulement avec toute l'Espagne, mais jusqu'aux Indes occidentales, et s'occupent avec beaucoup de succès de la fabrication des dentelles*».⁷⁴

Arthur Young:

«*Canet another large town, employed also in ship-building, fishing, and making lace. All these towns [des de Mataró fins a Canet] are well built; the house white, clean, and very good, with an equal appearance of general industry, and its right concomitant, private comfort. Every scrap of flat land about them well watered from wells and reservoirs; the hills covered with vines*».⁷⁵

⁷² Magí Xiqués i Soler, *Ressenya històrica de Canet*, Canet de Mar, Els 2 Pins, 1995, p. 42. Es tracta d'una traducció al català de l'original de Xiqués escrit en castellà, l'any 1880.

⁷³ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, p. 17.

⁷⁴ Jean François de Bourgoing, *Tableau de l'Espagne Moderne*, Tometroisieme, Paris, Chez Levrault, Libraires, 1803, pp.287-288. Literalment, el mateix text es troba a Víctor Delpuech de Comeiras, *Abrégé de l'histoire générale des voyages faits en Europe*, tome IX, Paris, Chez Moutardier, 1805, p. 466. Bourgoing realitzà diversos viatges per Espanya a partir de la dècada de 1780; tanmateix passà per Canet l'any 1793 durant un recorregut des de Barcelona als Pirineus.

⁷⁵ Arthur Young, *Travels during the years 1787, 1788, and 1789 in Kingdom of France. Including Tour in Catalonia*, Dublin, 1793, pp. 644-645.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Antonio Ponz:

*«Siguiendo la marina [des d'Arenys] se encuentra Canet de mar, ventajosamente situada, y de comodis edificios. Sus naturales estan muy dedicados al comercio de Indias y al del continente de toda España. Se trabajan encages de todos géneros; industria general en toda la Costa, que ha dexado y dexa buenas ganancias. Se ocupan en ella las mugeres y hasta las niñas de la más tierna edad, que los hacen tambien como los grandes, y acaso mejor por la perspicacia de su vista. Aunque la Parroquia era espaciosa se le ha dado el aumento de Presbiterio y Crucero a causa del mayor vecindario, que puede reputarse como el de Areñs de mar».*⁷⁶

Francisco de Zamora:

«Canet está situado en una pendiente suave a orilla del mar, pasando por el tres rieras que, aunque sólo llevan agua cuando llueve, ocasionan mucho daño al pueblo.

El Dr. Melcior Costa nos acompañó a ver el pueblo, y nos fue dando algunas noticias. Es lugar muy gracioso, de buen caserío y todo blanco. Tiene un hospital con una buena capilla.

La iglesia se está ensanchando, y el altar mayor, antiguo, es muy arregado. Hay una capilla de la Virgen de la Misericordia, con un ermitaño.

Se coge muy poco trigo y aceite, mucho vino, y sólo del que se pierde se hace aguardiente.

La principal ocupación de este vecindario es el comercio de Cadiz, Madrid y Galicia, y los patrones en derecho a América; y son muy pocos los que se dedican a la pesca.

Hay dos molinos con agua de minas profundas, y uno de viento.

Se bebe agua de pozo, pero podría haberla de mina. Las mujeres trabajan encajes, no siendo extraordinario el que se mantengan sólo con esta hacienda algunas viudas cargadas de hijos.

⁷⁶ Antonio Ponz, *Viaje de España*. Tomo decimoquarto. Trata de Cataluña. Madrid, Vda. de Ibarra, Hijos y Compañía, 1788, p. 100.

En este pueblo se viste generalmente con más decencia que en el resto de la costa.

El rector de esta parroquia estaba antes en la de San Acisclo y Victoria de Vallalta, pueblo de 200 casas, de donde se pasó aquí por el crecimiento que tuvo Canet; y ahora tiene un vicario en Vallalta; pero la justicia es separada.

En Canet hay 800 casas, y la más antigua de ellas se llamaba años atrás Casa de Canet, de donde se cree tomó el nombre este pueblo. Tiene capilla pública.

Casi todas las casas tienen su huertos. Hay muchas ricas y todas han hecho esta fortuna en muy pocos años. En la playa hay una torre fuerte con algunos cañones, y en ella está la casa de Ayuntamiento, y una campana para avisar las necesidades de mar.

El vicario tiene observado que todos los ricos actuales del pueblo han sido ellos mismos pobres. Me dijo tambien que en Calella había mucho dinero, pero que gastaban poco. Se trabajan algunas embarcaciones. No hay puerto.

El mismo vicario me aseguró que esta villa es muy sana, y templada en invierno y verano; y yo noté que es población muy graciosa, pero falta de llanura en sus inmediaciones.

Aunque hemos dado una idea en general de este pueblo, no dañaría apuntar más pormenor algunas particularidades que nos han dicho de él y son: que sus habitantes hacen el comercio en las cuatro partes del mundo, a fin de exaltar más y más el comercio, aunque no hay en él fábricas. Su fruto consiste en ocho mil cargas de vino. Tiene suficiente número de embarcaciones de comercio de ciento y cincuenta y más toneladas; matriculados llegan a quinientos hombres. Las mujeres que trabajan encajes pan de mil, reditúa su labor de 38 a 39 mil libras anuales. Aceite y pesca, mil quinientas libras. Tiene una sola iglesia parroquial con su cura párroco, teniente de cura y doce beneficiados de su residencia, y de estos doce hay dos para enseñar, el uno leer, escribir y contar, y el otro gramática, aplicándose algunas mujeres a ensenyar a las niñas de coser y hacer encajes mediante una módica paga mensual.

*En su mismo término y al lado de la real carretera tiene un molino harinero, pero de poco producto, por ser muy falto de agua; y encima de la villa, en un montecito, se ha construido de unos dos años a esta parte un molino de viento».*⁷⁷

3.2. Recessió i redreç del comerç marítim

3.2.1. ANTECEDENTS

El potencial marítim de la Corona d'Aragó, i més concretament del Principat de Catalunya, fou un dels hegemònics en el Mediterrani al llarg de l'Edat Mitjana. Patrons de barques i mercaders catalans maldaven per imposar-se als seus homòlegs de les repúbliques de Gènova, Pisa i la més llunyana, Venècia. La supremacia que tingueren per exemple, els ports de Barcelona i Tortosa en l'època medieval es veié superada, a partir sobretot del descobriment del continent americà, per altres ciutats portuàries del litoral atlàntic europeu com Sevilla, Lisboa, Anvers, Amsterdam o Hamburg. Tot i que no es prohibia als catalans comercialitzar amb les Índies, el fet és que el monopoli de port únic imposat per la corona espanyola —Sevilla primer i Cadis a partir de 1717— dificultà la participació catalana en el negoci colonial, fins al punt que les ciutats esmentades no eren destinacions preferents de les flotes del Principat. Igualment perjudicials per a les exportacions catalanes fou la persistència de les duanes interiors que gravaven amb forts recàrrecs —de fins el 50 %— les entrades dels productes catalans a Castella, els quals la burocràcia imperial qualificava d'estrangers.⁷⁸ L'Espanya vella castellana i l'Espanya nord-atlànica foren les grans beneficiades del comerç amb les Índies; la costa cantàbrica forní fins a 1580 el 80% de les naus de flotes i galions dedicades al comerç americà.⁷⁹

⁷⁷ Francisco de Zamora, *Diario de los Viajes hechos en Cataluña*, Barcelona, Curial, 1973, pp. 389-390. Zamora passà per Canet el dia 5 de febrer de 1790.

⁷⁸ Josep M. Delgado Ribas, «El puerto de Barcelona en la época preindustrial», *Economía e historia económica del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Barcelona, 1992, p. 41.

⁷⁹ Pierre Chaunu, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983, p. 18.

La fase expansiva de la Carrera d'Índies es perllongà fins al primer terç del segle XVII; cap al 1620-1630, les xifres oficials, ja sigui el nombre d'embarcacions, ja sigui el tonatge o les mercaderies, especialment les remeses de plata, varen caure estrepitosament. Segons afirma Oliva Melgar, la situació arribà a ser tant greu que feu pensar a Chaunu en «la desaparició virtual de la Carrera d'Índies».⁸⁰ Seguint Oliva, és interessant constatar, malgrat el fet anterior, que la producció de plata americana tingué una tendència a l'alça gran part del segle XVII, la qual cosa no es correspon amb la caiguda registrada dels retorns a la metròpoli. Les causes de la diferència entre el consignat en el registre oficial i el valor real de la càrrega foren sens dubte el contraban i el frau. El contraban fou degut essencialment al comerç il·legal practicat al marge del monopoli per les potències rivals de la corona espanyola. El frau consistia bàsicament en esquivar al màxim els impostos que gravaven el comerç amb les Índies.⁸¹ Totes les propostes de reforma per reduir els efectes d'aquestes pràctiques trobaren una forta oposició per part del Consolat de Cadis, sempre intransigent davant qualsevol intent que pogués disminuir el seu lideratge en la gestió del monopoli.⁸² Caldria esperar fins l'últim terç del segle XVIII perquè la incorporació de les perifèries peninsulars —Catalunya al capdavant— al comerç directe colonial propiciés un revifament de la Carrera.

Durant els segles XVI i XVII, els vaixells catalans seguiren practicant la navegació de proximitat a la Mediterrània occidental, tal com feien des de l'època medieval. Les naus de cabotatge, dites de tràfic, com els llaguts o tartanes, que desplaçaven com a màxim 40 tones, recorrien el litoral català, el llevant peninsular (País Valencià i les Balears) fins a Màlaga, de manera genèrica; cap al Nord fins al Rosselló a poblacions com Canet del Rosselló, Cotlliure, Portvendres i, seguint la Provença, dirigint-se a Belcaire i Marsella com a destinacions principals. Els intercanvis comercials entre les poblacions

⁸⁰ J.M. Oliva Melgar, «La metròpoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?» dins Carlos Martínez Shaw, J.M. Oliva Melgar (eds). *El Sistema Atlántico español, Siglos XVII-XIX*, Madrid,, Marcial Pons, 2005, p. 20.

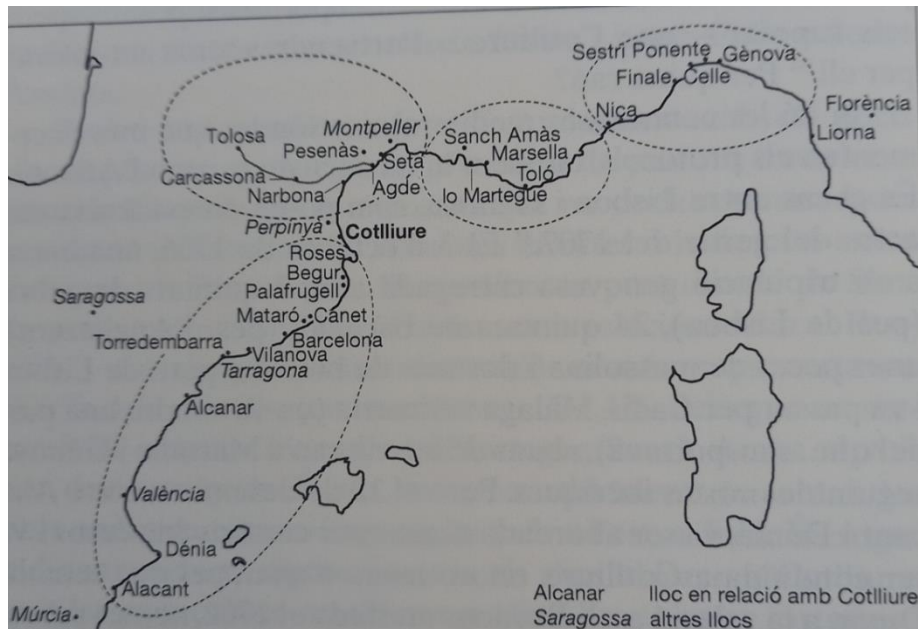
⁸¹ Oliva, «La metròpoli sin territorio», pp. 36-37. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, pp. 215-224.

⁸² El Consolat era la corporació integrada per la “universidad de cargadores a Indias” la qual per delegació de la Corona exercia funcions administratives, fiscals i de tribunal competent en tot el referent al tràfic de la Carrera. Tingué la seu a Sevilla des de 1543 i a Cadis des de 1717.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

del litoral català —Canet en fou una— i les de la Catalunya Nord romangueren actius almenys fins al segle XVIII.⁸³

II·lustració 4: Mapa de les connexions de Cotlliure a començaments del segle XVIII. Font: Patrici Pujada, «L'articulació territorial del Rosselló



El cabotatge de mitja i llarga distància, practicat per les embarcacions dites de comerç com els pincs i sageties, s'estenia fins a les poblacions italianes de Gènova —l'altre gran port i centre financer, on hi retornava l'or espanyol de les colònies, com a paga dels crèdits concedits a la monarquia hispànica—,⁸⁴ Liorna, Roma (Civitavechia), Nàpols —llavors pertanyent a la corona espanyola—; el circuit podia incloure les illes de Sardenya (Càller) i Sicília (Palerm), illa que continuava essent la gran exportadora de blat, com ho havia estat en temps de l'antiga Roma. Finalment, s'arribava al nord d'Àfrica; Tunis, Alger i Orà foren també centres on s'hi comprava cera o cuirs, entre altres, o s'hi rescataven esclaus. Resseguint la costa oriental espanyola s'arribava fins l'estret de Gibraltar. La procedència dels vaixells d'aquesta flota catalana, que navegava pel litoral l'encapçalaven les poblacions del Maresme i

⁸³ Patrici Pujada, «L'articulació territorial del Rosselló entre terra i mar» a Jaume Dantí (coord.), *Relacions mediterrànies a la Catalunya moderna*, Barcelona, Rafael Dalmau, Editor, 2018, pp. 79-108.

⁸⁴ Sobre l'enviament de diner, des de Barcelona a Gènova, vegeu: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de cultura económica, vol. I, 2019, pp. 644-653.

més concretament la tríada representada per Canet, Mataró i Arenys. Aquesta hegemonia l'anticipàvem en el capítol anterior en comentar les entrades al port de Barcelona entre 1631 i 1632 (veure p. 37). Allí fèiem palesa la participació majoritària de Canet amb 35 patrons diferents. Hi trobem cognoms pertanyents a les nissagues marineres més conegudes: Llobet, Moní, Cruanyes, Goday, Llauger, Pastor, Puig, Jover, Roig. No hi són, entre altres, Clausell, Rolderat, Misser, Milans, Xiqués, Carnesoltes, també patrons i capitans canetencs destacats del segle XVIII.

Tot i el manteniment d'una certa activitat marítima comercial a la Mediterrània, el cert és que s'arribà a l'últim terç del segle XVII sense que la navegació i el comerç del Principat haguessin recuperat el prestigi de temps passats.⁸⁵ Les causes d'aquesta situació i les mesures per a superar-la foren exposades per Narcís Feliu de la Penya, molt realista i crític en les denúncies i encertat i quasi profètic en les mesures a prendre. En el *Fénix*,⁸⁶ al principi no s'està de recordar les glòries d'antany elogiant «*el ingenio, habilidad, y natural inclinación de los Catalanes a las ciencias, arte de marear, y mercancia*» per a continuació blasmar la marginació de Catalunya propiciada pels Àustries «*des del tiempo del Señor Rey Phelipe Primero no ayan continuado la asistencia en esta Provincia*». La recepta —deia— perquè Catalunya torni a ser el que era consisteix en poder valer-se com abans de «*la cercania del mar, frutos de la tierra, ejercicio de las artes, navegación y comercio*». Tanmateix, Cataluña no disposava de grans capitals per a poder emprendre una persona sola negocis de certa entitat, però sí «*si se juntan muchos, formando compañía, y uniendo los caudales en un solo caudal*». Proposava la creació, sota el patrocini reial, de la Companyia de la Santa Creu de Barcelona, idea que quallaria més endavant, al segle XVIII, amb l'autorització per la Corona de les companyies privilegiades.⁸⁷

⁸⁵ Braudel, a *El Mediterráneo*, p. 190, fa coincidir l'inici de la decadència del comerç marítim català amb la pèrdua de la independència de Barcelona, com a resultat de la guerra contra Joan II.

⁸⁶ Narcís Feliu de la Penya, *Fénix de Cataluña, compendio de sus grandezas, y medio para renovarlas*, Barcelona, 1683.

⁸⁷ Feliu de la Penya, *Fénix de Cataluña*, pp. 23, 66, 71, 81, 88.

Tot i el domini hegemònic del Camp de Tarragona en el mercat de l'aiguardent no s'ha de menystenir la producció de vi i del destil·lat en altres indrets del Principat, bàsicament costaners, com el Penedès, el Garraf i també el Maresme. Al segle XVII, un 80% del vi que arribava a Barcelona, provinent de la costa més propera a la capital, procedia de Mataró (25,8%), Canet

50

(19,6%), Arenys (18%) i Caldes d'Estrac (17,3%).⁸⁹ Salou, lògicament, era també port de càrrega dels patrons catalans. El 1692, el patró canetenc Josep Clausell⁹⁰ hi carregà 41 pipes d'aiguarent, 300 sacs d'avellana i 20 sacs d'arròs; el febrer de 1693 ho feia el també canetenc Gabriel Goday⁹¹ amb càrrega de vi, aiguarent, avellana, sardines, ametlla i malvasia.⁹²

3.2.2.1. La Companyia Nova de Gibraltar

Durant la guerra de Successió (1705-1714) trobem activa la Companyia Nova de Gibraltar (1709-1712), molt ben estudiada per Pierre Vilar, la qual pot considerar-se un dels paradigmes de la recuperació abans comentada.⁹³ És interessant constatar, a partir de les dades subministrades per l'historiador francès, el que serà una constant al llarg del segle XVIII: una estreta simbiosi entre els comerciants barcelonins i els pobles de la costa del Maresme; els primers seran els promotors de les diferents companyies i els grans aportadors dels recursos financers; els segons destacaran com a constructors de vaixells i seran bressol d'experts mariners. No hi ha dubte que l'objectiu principal de les exportacions de la Companyia Nova era el mercat atlàntic, tot aprofitant l'ocupació de la plaça de Gibraltar pels anglesos, aliats del Principat durant la guerra de Successió. El carregament de vaixells per compte de la Companyia es feia a Mataró, Barcelona i Salou i consistia quasi exclusivament en vins i aiguarents amb destinació a Gibraltar i Lisboa. El transport des de Salou era realitzat majoritàriament per naus angleses, tot i que el 1709 n'hi destacaren dues de catalanes comandades per Amer Carbonell⁹⁴ i Geroni Carbó, que

⁸⁹ Capdevila, *Entre la vinya i el comerç*, p. 133.

⁹⁰ Ens referim a Josep Clausell i Ferran (1653-1709).

⁹¹ Es tracta de Gabriel Goday i Aulet, mort a Nàpols l'any 1711.

⁹² Jordi Andreu Sugranyes, «Las relaciones comerciales entre Cataluña y Andalucía a finales del siglo XVII», *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, Hospitalet del Llobregat, 1995, p. 106.

⁹³ Pierre Vilar, *Manual de la Compañía Nova de Gibraltar*, Reus, Edicions del Centre de Lectura, 1990.

⁹⁴ Valls, *La Catalunya atlàntica*, p. 88. El vaixell *Sant Crist*, *Sant Llorens* i *Sant Antoni de Pàdua* que comandà Amer Carbonell, fou adquirit l'any 1706 pel comerciant barceloní Joan Pau Llorens. Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Reial Audiència, Plets civils, 16807. L'any 1711 Amer Carbonell amb el vaixell *Sant Crist* fou obligat a transportar soldats per ordre de SM;

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

carregaren vi, aiguarent i avellana; ambdós patrons rebien el tractament de «capità», de manera semblant als seus homòlegs estrangers.⁹⁵ El tràfic costaner entre els tres ports suara esmentats fou realitzat majoritàriament per patrons de Mataró. La importació de productes es feia des de Gibraltar, essent els cuirs magrebins o colonials la mercaderia més destacada, amb l'objectiu de ser venuda a les blanqueries de Barcelona, Reus i Mataró. Seguia en importància el blat, producte del qual el Principat –Barcelona en particular– quasi sempre fou deficitari i molt més en temps de guerra; els cereals eren majoritàriament de procedència nord-africana.⁹⁶ Molt menys freqüents foren les importacions de cotxinilla, sucre o pebre, en aquest cas quasi sempre rebudes a Gibraltar des de Lisboa.

Tot i ser prioritari per a la Companyia el comerç a través de Gibraltar no menystingué el comerç tradicional mediterrani. Foren dos patrons canetencs, Josep Clausell i Joan Carreras⁹⁷ els que entre 1709 i 1710 realitzaren fins a cinc viatges a Tunis; Clausell amb el pinco *Ntra. Sra. de la Misericòrdia i Sant Antoni de Pàdua* i Carreras amb la barca *Sant Crist i Sant Antoni de Pàdua*. Cal precisar que dels tres viatges de Clausell es realitzaren, el primer (6-XI-1709), aportant la Companyia i altres associats, inclòs el mateix patró, diners per comprar blat, ordi o faves a Sardenya o Tunis i el tercer (12-VIII-1710) per comprar faves i olis igualment a Tunis; en el segon viatge (28-XII-1709) Clausell carregà una partida de llana «neta» de 26 quintars, de la qual el patró se'n reservà tres dissetens; el retorn de Tunis el feu carregat de lli, sabó, faves i oli. Els dos viatges del patró Carreras a Tunis ho foren amb aportació de diners per comprar oli, grans o faves; en aquest cas sembla que el patró hi participà únicament amb la seva embarcació.

entre Sardenya i Nàpols fou capturat per un corsari francès. S'ha d'interpretar que els soldats pertanyien al bàndol austriacista.

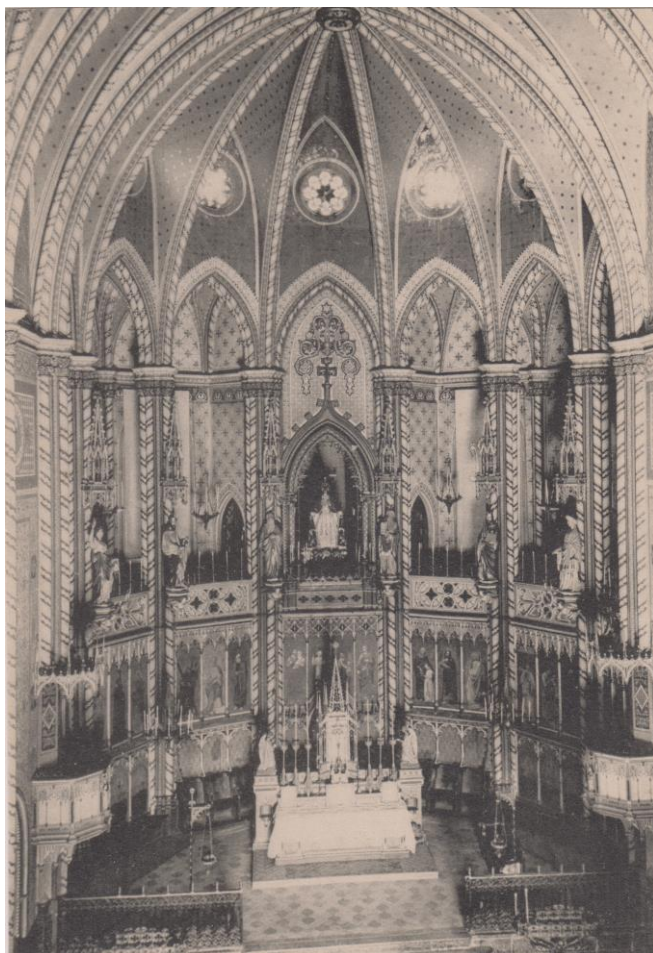
⁹⁵ La consideració de capità o patró s'adjudicava consuetudinàriament segons el desplaçament dels bucs i la llargada dels recorreguts, sempre més grans en el cas dels capitans.

⁹⁶ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 197. De les 191 naus arribades entre 1706 i 1779 a Catalunya procedents del nord d'Àfrica, 103 (53,9%) ho feren tan sols entre 1708 i 1712.

⁹⁷ Ens referim a Josep Clausell i Llauger (1681-1727) i Joan Carreras i Passi (1676-1758). Tot i que el Manual, en algunes partides, els fa originaris de Blanes, no hi ha dubtes sobre la seva procedència canetenca.

La cera, producte cabdal en els afers religiosos i en l'enllumenat, fou importada per la Companyia Nova, des dels països magrebins, en dues partides, aproximadament 193 quintars. De fet, la producció catalana de cera equivalia a un terç de les necessitats del Principat, la qual cosa motivava l'interès en la seva importació; les dades registrades entre 1700 i 1714

Il·lustració 5: Interior del Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia de Canet de Mar a finals del segle XIX. Foto: Arxiu CEC.



corroboren l'espectacular consum de cera nord-africana que prosseguiria durant tota la centúria.⁹⁸ Els patrons de Canet i el Maresme no en foren aliens; així, per exemple, l'any 1712 el canetenc Salvador Cruanyes⁹⁹ transportà d'Alger 646 lliures de cera amb la barca *Ntra. Sra. de Misericòrdia*, per compte del candeler de cera barceloní Francesc Elies.¹⁰⁰ L'experiència de Cruanyes en les expedicions algerianes portà Elies el 1724 a atorgar-li poders per a gestionar els negocis pendents de resoldre a l'esmentada plaça africana.¹⁰¹ L'any 1720 els patrons canetencs Josep Clausell i Bartomeu Goday¹⁰²

⁹⁸ Martín, *Comercio de Cataluña*, pp. 447-452.

⁹⁹ Es tracta de Salvador Cruanyes i Ferrer (1673-1748). Vegeu Capítol III, Nissagues marineres canetenques, p. 265.

¹⁰⁰ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 593. El candeler de cera Francesc Elies comprà l'any 1734 una casa situada al carrer de la Boqueria (avui el número 12, cantonada amb el carrer Quintana). Reedificada quasi totalment l'any 1749, es convertí l'any 1870 en la fonda «Sucursal del Universo», reformada el 1898 per l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch (http://cartaarqueologica.bcn.cat/Docs/971/2012_07_04_16_21_09_BOQUERIA%2012.pdf), pp. 58-65.

¹⁰¹ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 214. Salvador Cruanyes, després del conflicte bèl·lic s'instal·là a Maó, navegant possiblement amb la flota menorquina, sota pavelló anglès.

¹⁰² Es tracta de Josep Clausell i Llauger (1681-1727) i Bartomeu Goday i Roig (1692-1762).

carregaren a Gibraltar cera africana, probablement marroquina, amb destinació al Principat; un terç dels 100 quintars que transportava Clausell es destinava a Barcelona i la resta a repartir entre Mataró, Arenys i Canet. L'any següent foren quinze els patrons catalans que arribaren a Barcelona amb cera carregada al penyal anglès; d'ells, almenys tres, eren canetencs: Pere Cruanyes (Pere Cruanyes i Ferrer), Salvador Cruanyes (Salvador Cruanyes i Ferrer), Bautista Ferrer (Joan Baptista Ferrer Major-Catà).¹⁰³

3.2.2.2. *Rescat de captius*

És un fet, com s'ha vist abans, que les relacions comercials amb els països nord-africans, s'intensificaren durant la guerra de Successió. Això, malgrat la guerra secular sense treva que els moros, *enemics de la fe*, mitjançant accions de pirateria, mantenien contra les embarcacions i poblacions costaneres. Conseqüència de les ràtzies magrebines fou el gran nombre de captius que foren venuts com a esclaus a Tunis o l'Alger, als quals només els quedava l'esperança de la redempció. Sovint les expedicions amb finalitats comercials als països de Barbaria foren aprofitades per a redimir, pagant un rescat, les persones privades de llibertat. En la relació d'embarcacions arribades al port de Barcelona procedents del nord d'Àfrica, durant el període 1700-1730, tan sols n'hi ha cinc de catalanes amb registre de captius redimits, de les quals quatre eren comandades per patrons de Canet.¹⁰⁴ El 1702 hi consta Salvador Cruanyes i Ferrer que amb la barca *Ntra. Sra. del Rescat* fou noliejat pel mercedari Salvador Feliu de la Penya —germà de Narcís—, per a rescatar 146 captius a l'Alger. El seu germà Pere Cruanyes i Ferrer realitzà entre 1708 i 1709 dos viatges a l'Alger amb la nau *Santa Anna*; en el primer retornà amb redimits i blat; en el segon només hi consten vuit persones

¹⁰³ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 451 i p. 480.

¹⁰⁴ Martín, *Comercio de Cataluña*, pp. 584-595. Amb tota certesa hi ha d'haver més naus arribades amb esclaus redimits que no consten en el registre d'entrada. CEC, Confraria de Sant Elm, Plec N° 5, fulls-03-04. Només a Canet, la Germandat de Sant Elm alliberà entre 1708 i 1719, trenta-vuit mariners agermanats (un de Blanes). Mitjançant un sorteig (insaculació) s'escollien cada any tres mariners per a ser rescatats.

alliberades. Finalment, consta l'arribada l'any 1729 de la sagetia del patró Francesc Ferrer que transportava mercedaris i 127 redimits.¹⁰⁵

3.2.2.3. La postguerra (1714-1720)

La recuperació econòmica de Catalunya, iniciada a l'últim terç del segle XVII, patí una frenada com a conseqüència de la guerra de Successió. Les places de Gibraltar i Lisboa foren bandejades dels circuits comercials catalans, la primera per haver quedat en mans angleses i la segona per conflictes d'interessos entre les dues potències peninsulars. L'exportació d'aiguarent, principal producte català de venda a l'exterior, quedà molt disminuïda en perdre's les oportunitats que ofería el port lisboeta de cara als mercats del nord d'Europa. Igualment se'n ressentiren les importacions de cacau i sucre —de gran consum a Catalunya— procedents de les colònies portugueses.

Malgrat els fets suara esmentats, la deplorable situació de les colònies americanes, molt afectades pel conflicte successori, determinà la nova monarquia borbònica a prendre decisions encaminades a reactivar el comerç amb els territoris transatlàntics pertanyents a la corona d'Espanya. Una mesura sens dubte encertada fou el trasllat de la *Casa de Contratación*¹⁰⁶ de Sevilla a Cadis, l'any 1717. La badia de Cadis —un port natural esplèndid— des de l'últim quart del segle XVII anà substituint el dificultós port fluvial sevillà com a punt de sortida de les flotes i galions de la *Carrera de Índias*. El govern de Felip V, per raons d'estricta ortodòxia mercantilista, animà la incorporació de tots els vassalls —catalans inclosos— al comerç ultramarí.¹⁰⁷ Una altra mesura, sens dubte encaminada a introduir els productes catalans a Cadis, fou la

¹⁰⁵ AHCB, Fons de Sanitat, IX, 13, 2-8-1729. Es tracta del patró Francesc Ferrer Major Catà (1706-1772).

¹⁰⁶ La *Real Casa de Contratación* de Sevilla fou creada el 1503 pels Reis Catòlics amb la finalitat d'administrar i controlar tot el tràfic amb les Índies.

¹⁰⁷ Jaime Carrera Pujal, *Historia Política y Económica de Cataluña*, vol. III, pp. 2-3. L'intendent de Catalunya, Rodrigo Caballero, comunicava el 1720 a l'Ajuntament de Barcelona un reial decret pel qual s'estimulava l'enviament a Cadis de mercaderies amb destinació a Amèrica des de tots els ports espanyols. Afegia que «en Cataluña se logran gran desventajas a las demás provincias de nuestra España y por consecuencia se pueden esperar mayores ingresos de riqueza de la América».

supressió el 1717, a tot el regne, de l'estanc de l'aiguarent, el qual s'havia implantat des del 1714 a Catalunya.¹⁰⁸

La producció vinícola del Camp de Tarragona, majoritàriament dedicada a l'exportació, fou vehiculada, durant tot el segle XVIII, a través del port de Salou. La rada o badia a redós del cap Salou, repleta de petites platges i cales, ja era, des de l'Edat Mitjana, un lloc privilegiat per a refugi dels vaixells de les maltempsades del mar. Des de allí salpà el 1229 l'expedició de Jaume I cap a la conquesta de Mallorca. A finals del segle XVII i començaments del XVIII, el port de Salou s'havia recuperat un cop superades les conseqüències dels atacs del pirates mediterranis del XVI, que l'havien escollit com a centre d'operacions. Tot i que, de manera pràctica, es pot considerar que Salou era el port de Reus, el cert és que administrativament depenia de Vila-seca de Solcina, població que estava sota la jurisdicció de l'arquebisbe de Tarragona. Aquest fet fou la causa de molts plets, pels drets de cobrament de les càrregues i descàrregues efectuades al seu embarcador.¹⁰⁹ L'aiguarent es convertí en el «producte estrella» de l'exportació catalana durant la divuitena centúria. De les tres zones productores principals de vi i aiguarent, el Maresme, el Penedès i el Camp de Tarragona, fou aquesta última amb escreix la més destacada. Reus esdevingué, a través de Salou, el gran centre exportador d'aiguarent del Principat, convertint-se en el mercat de referència de tota la península. El nombre de destil·leries instal·lades, anomenades «olles», a la ciutat reusenca, passà en pocs anys, entre 1716 i 1728, de set a vint-i-una.¹¹⁰ La comercialització de l'aiguarent superà la del vi, entre altres, per les següents raons:

— Es podien recuperar, en part, els vins dolents o «picats» invendibles, «cremant-los» i aprofitant el destil·lat d'aiguarent.

¹⁰⁸ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.208-221. L'estanc de l'aiguarent, igual que el del tabac, consistia en el control exercit pel govern de la producció i venda dels gèneres sotmesos a dita reglamentació, prohibint en conseqüència el lliure comerç dels esmentats productes.

¹⁰⁹ Josep Morell i Torrademè, *Aproximació al comerç marítim*, pp.56-59.

¹¹⁰ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 204.

— El volum de l'aiguardent era sensiblement inferior al del vi en productes del mateix contingut d'alcohol; per tant es reduïen els costos del transport.

— La qualitat dels vins era millorable amb l'adició d'esperit

Tot i que hi havia diferents qualitats d'aiguardent, segons el seu contingut alcohòlic, foren dos els tipus predominants: el de «prova d'holanda» d'uns 50 graus i el de «prova de l'oli» d'uns 60 graus.¹¹¹ És important constatar que el mercat americà absorbí fins a la meitat del segle XVIII tan sols un 18% de l'aiguardent català, essent en canvi el nord europeu, les Illes Britàniques (Londres) i Holanda (Amsterdam), la destinació principal de les produccions aiguardenteres del Principat; en aquest cas, el transport del destil·lat des de Salou era realitzat per vaixells estrangers, els quals sovint intercanviaven bacallà —*feien la truca*— amb productes del Camp, sobretot aiguardent.¹¹²

No es pot descartar que la pesta del 1720 a Marsella esperonés el comerç marítim català en direcció al sud de la península. Aquesta epidèmia fou determinant per a la construcció d'un llatzeret al port de Barcelona perquè les embarcacions procedents de l'exterior de la península complissin les quarantenes. Hi hagueren de col·laborar econòmicament amb una aportació total de 1.757 lliures les poblacions del Principat que més es beneficiaven del tràfic marítim. Per la contribució assignada, de més a menys, apareixien: primer, lògicament, Barcelona; a continuació, Mataró; en tercer lloc «*Vilaseca con Reus y otros lugares del Campo de Tarragona que comercian por la vía de Salou*»; seguien Girona i Olot pel port de Sant Feliu de Guíxols; Figueres pels ports de Llançà i l'Escala; en sisè lloc hi havia Canet «*por su comercio de 14 embarcaciones grandes con la costa de España y Francia*»; seguien Sitges, Arenys, Cadaqués, Vilanova, Tossa i Lloret.¹¹³ Per comparació amb les barques de Canet de la taula de 1728, on hi figuren 13 embarcacions de més

¹¹¹ Agustí Segarra Blasco, *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*. Vic, Eumo, 1994, pp.26-27. L'aiguardent era prova d'holanda quan en sacsejar-lo en un got deixava bromera i bombolletes a les parets; era de prova de l'oli si en llançar una gota d'oli d'oliva a la superfície se'n anava al fons.

¹¹² Valls, *La Catalunya atlàntica*, pp. 55, 106, 141 i 142. Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, pp. 453-457.

¹¹³ AHCB, Fons de Sanitat, VI, vol.3, f.241. També a Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 156.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

de 1.000 quintars es pot deduir que es consideraven embarcacions grans les que superaven aquell tonatge.

Taula 5: *Relació de patrons i barques de Canet (1728)*. Font: AHAM, Notaria de Canet, Bernat Nualart, S-1186, 1728, f.109. Elaboració propia.

PATRONS	ARQUEIG (quintars)
Gabriel Mallol	300
Francesc Molet	300
Josep Jover	300
Antoni Buscahí	450
Jaume Cabús	900
Jaume Dillat	2.000
Pere Cruanyes	2.000
Pere Rolderat	2.000
Baptista Ferrer, major	2.000
Baptista Ferrer, menor	2.800
Josep Ferrer	2.000
Fèlix Llauger	1.300
Josep Arrufat	1.400
Salvador Soler	2.000
Bonaventura Jover	1.200
Salvador Clausell	1.500
Francesc Misser	1.200
Jaume Pasi	400
Jaume Cruanyes	300
Josep Puig	300

3.2.2.4. Miquel Alegre i els patrons de Canet

Els negocis d'exportació, comentats en l'apartat anterior, foren assumits majoritàriament per negociants barcelonins, normalment associats en companyies mercantils. Un dels comerciants més destacats fou Miquel Alegre, antic botiguer de tall,¹¹⁴ les activitats del qual foren estudiades per Pierre Vilar, a partir de l'anàlisi dels llibres de comptes de la companyia.¹¹⁵ És un fet que tant Miquel Alegre o altres firmes comercials importants de Barcelona com foren les de Francesc Roig i Vives (consogre de Miquel Alegre),¹¹⁶ Josep Puiguriquer i Clarina,¹¹⁷ Joan Pau Llorens,¹¹⁸ etc., per optimitzar els seus negocis exportadors, eren socis armadors de moltes de les embarcacions procedents de viles properes a la capital catalana. La relació professional dels patrons de Canet amb Miquel Alegre existí ja durant la guerra de Successió; les barques de la vila maresmenca foren, amb gran diferència, les més utilitzades pel comerciant barceloní en els seus negocis exportadors a la ciutat de Cadis. Un primer exemple d'aquella col·laboració iniciàtica la tenim amb la nissaga marinera dels Cruanyes: l'any 1712, Miquel Alegre aportava una tercera part del cost del pinc *Santa Anna*, del qual era patró Pere Cruanyes i Ferrer; el mateix any participava amb una quarta part en el pinc *Sant Andreu* que comandava Jaume Cruanyes, germà d'en Pere i amb una cinquena part en el pinc *Ntra. Sra. de Misericòrdia i Sant Antoni*, patronejat per Salvador Cruanyes, germà dels anteriors.¹¹⁹ És molt il·lustrativa la seva amical relació amb Pere Cruanyes i Ferrer.¹²⁰ Altres patrons de Canet contractaren amb el comerciant barceloní, càrregues, parts de diner o préstecs. Entre 1712 i 1716 hi ha

¹¹⁴ Durant els segles XVII i XVIII hom distingia el botiguer de tall (o mercader de draps) del botiguer de sedes i teles (o mercader de teles, el mercer pròpiament dit), tot i que els de Barcelona s'uniren el 1776.

¹¹⁵ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 429-474.

¹¹⁶ Elisa Badosa Coll, «El comerç de Barcelona amb la resta d'Europa segons la correspondència de Francisco Roig Vives (1719-1749)», *Pedralbes*, núm. 18, 1998, pp. 93-106.

¹¹⁷ Jaume Dantí Riu, «Del redreç a l'expansió. Els Puiguriquer abans i després de la Guerra de Successió», *Actes del VII Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, UB, 2013, pp. 436-456.

¹¹⁸ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 60-61; Valls, *La Catalunya atlàntica*, pp. 67-93.

¹¹⁹ BC, Fons del baró de Castellet, arx.337, Llibreta de comptes, número 1, (1712-1716), f.15, f.21, f.29.

¹²⁰ Vegeu: Capítol III, Nissagues marineres canetenques, pp. 259-260.

documentats vuit *cambis* marítims atorgats per Miquel Alegre –alguns al 50% amb Sebastià Vidal– a patrons de Canet:¹²¹

Taula 6. Préstecs de risc i premis a patrons de Canet. Font: BC, Fons del baró de Castellet, arx. 337, llibreta de comptes, núm. 1-2.

Data	Patró	Destinació	<i>Cambi</i> (peces de vuit)	Premi %
1712	Miquel Pongem	Gènova/Liorna	50	20
1714	Josep Ferrer	Tànger	100	22
1715	Josep Clausell	Sevilla	200	21
1715	Josep Rufat	Lisboa	62 ½	28
1715	Josep Clausell	Lisboa	100	25
1716	Josep Clausell	Sevilla	100	22
1716	Josep Ferrer	Sevilla	100	20
1716	Salvador Soler	Sevilla	100	20

3.3. Els patrons de canet i la ruta Barcelona-Cadis (1720-1736)

3.3.1. LA COMPANYIA ALEGRE I ELS PATRONS DE CANET

La nostra recerca pretén mostrar alguns dels aspectes més significatius del comerç marítim entre els ports de Salou i Cadis, amb la intervenció dels patrons canetencs entre 1720 i 1736. La data de 1720 pot considerar-se com la d'arrencada sistemàtica de les expedicions catalanes al port andalús. Els vaixells eren governats per patrons majoritàriament del Maresme, sobretot de Mataró, Arenys i Canet i d'entre ells «*en especial los barcos de Canet parecen encontrarse al Servicio preferente de la ruta Barcelona-Cádiz*».¹²² L'any 1736 fou el de la mort de Miquel Alegre. La documentació estudiada ha estat

¹²¹ BC, Fons del baró de Castellet, arx.337, Llibreta de comptes, número 1, (1712-1716), f.39, f.46, f.58, f.60; número 2, (1716-1717), f.7, f.9. Miquel Pongem i Ferrer (1668-1744), casà el 1692 amb Maria Llauger; Josep Ferrer i Castanyer (1687-1736), casà el 1711 amb Maria Clausell i Xifré; Josep Clausell i Llauger (1681-1727), casà el 1709 amb Gerònima Ferrer Major; Josep Rufat (Arrufat) i Puig (1689-??), casà el 1721 amb Francesca Clausell i Xifré; Salvador Soler i Prats (1691-X), casà el 1716 amb Caterina Colomer. Arrufat, Ferrer i Soler són a la llista de patrons de Canet del 1728.

¹²² Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 83.

bàsicament els llibres de comptes i el copiador de cartes del comerciant barceloní Miquel Alegre —un dels més importants de l'època— conservats a la Biblioteca de Catalunya.¹²³ A partir de la dècada de 1740, les flotes catalanes de comerç, amb vaixells típicament mediterranis (pincs i sageties), superarien la navegació de cabotatge per llançar-se a la *Carrera de Índias*.

D'un total de 90 viatges realitzats, segons els llibres de comptes,¹²⁴ n'hi ha 76 que carregaren mercaderies a Salou a nom de Miquel Alegre; deu més que havien rebut parts de diners del comerciant barceloní per finançar expedicions a Cadis i tant sols una que ho feu a *cambi* marítim al 12%.¹²⁵ Finalment n'hi ha tres, que per la correspondència sabem que eren a Cadis l'any 1736. Els 90 viatges foren realitzats per 25 diferents patrons, els quals agrupem i llistem a continuació en la següent taula per a millor comprensió:

Taula 7. Viatges i cronologia dels patrons de Canet (1720-1736). Font: BC, Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Patró	Núm. de Viatges	Període
Josep Clausell Llauger	5	1720-1724
Salvador Clausell Llauger	3	1722-1735
Jaume Clausell Llauger	8	1722-1733
Francesc Clausell Llauger	4	1727-1735
Joan Clausell Llauger	1	1729
Manuel Clausell Llauger	2	1732-1735
Fèlix Llauger Clausell	12	1721-1736
Pere Cruanyes Ferrer	6	1720-1729
Salvador Cruanyes Ferrer	6	1721-1735
Jaume Cruanyes Ferrer	1	1730
Salvador Cruanyes Castanyer	5	1721-1736

¹²³ BC, Fons del baró de Castellet, Llibres de comptes, Arx. 337 i Correspondència rebuda, 78/4 (1722) fins 151/1 (1736).

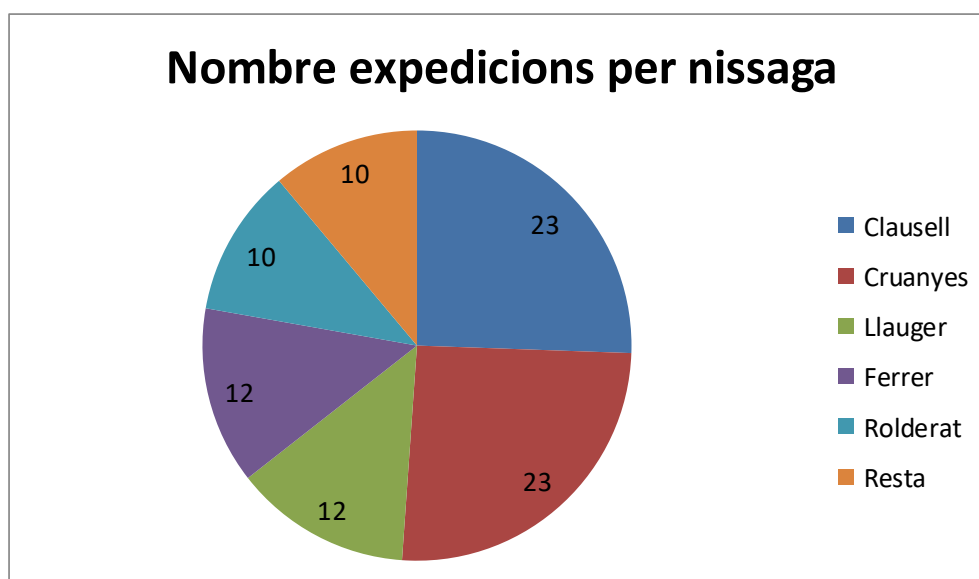
¹²⁴ Quan ha calgut, les cartes dels mariners canetencs ens han servit per poder autenticar algunes expedicions a Cadis, la destinació de les quals no s'especifica en els llibres de comptes.

¹²⁵ Una part de diner era normalment de 179 lliures. Curiosament, entre 1712 i 1720 foren molts més els canvis marítims que feu Miquel Alegre als patrons canetencs que els préstecs de parts de diners. El premi o interès del 12% del canvi marítim resulta insòlitàment baix.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Salvador Cruanyes Moní	2	1732-1733
Joan Cruanyes Gispert	3	1730-1736
Josep Ferrer Castanyer	7	1720-1735
Joan Baptista Ferrer Torró	2	1724-1735
Fèlix Ferrer Major Catà	3	1730-1736
Pere Rolderat Oller	7	1721-1735
Josep Rolderat Oller	3	1731-1735
Josep Mallol	2	1723-1724
Salvador Soler	2	1724
Miquel Carreras	2	1732-1733
Jaume Dillat	1	1724
Bonaventura Jover	1	1729
Josep Rufat (Arrufat)	1	1736
Salvador Gispert	1	1732
Total	90	

Gràfic 3. Nombre d'expedicions de cada nissaga (1720-1736). Elaboració pròpia.



Els patrons de les famílies Clausell i Cruanyes foren, amb diferència, els més actius; casualment n'hi ha sis de registrats de cada nissaga, amb un nombre total de viatges a Cadis idèntic: 23. Individualment destaca el patró Fèlix Llauger i Clausell, gendre de Pere Cruanyes, amb 12 viatges. Sorprèn que no hi constin, Fèlix Misser, Francesc Milans i Francesc Xiqués, els quals, amb Joan Cruanyes, Salvador Cruanyes i Castanyer i Fèlix Ferrer serien amb Josep Baralt d'Arenys, Josep Boter i Salvador Font de Mataró entre d'altres, els patrons catalans pioners en travessar l'Atlàntic en la dècada de 1740.

Òbviament altres patrons catalans, a banda dels canetencs, tingueren relació amb Miquel Alegre. En els llibres de comptes consultats hem comptabilitzat fins a 15 patrons de diferents viles costaneres catalanes en les partides registrades durant el període estudiat (1720-1736); els més actius foren Francesc Muntada, del qual desconexem la seva procedència, amb cinc viatges a Cadis i Francesc Pi de Mataró amb quatre, com a mínim, a la capital andalusa. Aquestes dades confirmarien, un cop més, la destacada participació dels patrons de Canet en les expedicions catalanes a Cadis d'aquell període.

La manca de documentació —semblant a la de Miquel Alegre—, fa impossible poder conèixer amb rigor el resultat global de cada expedició efectuada pels patrons canetencs. Malgrat la dificultat suara esmentada, l'estudi del fons Alegre ens permet aprofundir en el coneixement del tipus de comerç marítim practicat mitjançant una navegació, la qual encara podríem qualificar de cabotatge. Exposem a continuació el resultat de l'anàlisi realitzada a partir de les dades obtingudes:

Si ens fixem en el nombre de viatges anuals (veure gràfic núm. 4), de manera genèrica podríem dir que des del 1720 al 1724 la tendència fou de créixer amb un màxim d'onze viatges el 1723; de l'any 1725 no disposem de dades, però els anys 1726, 1727 i 1728 l'activitat decaigué, registrant-se només tres viatges per any; finalment l'activitat es recuperà a partir de 1729 amb un màxim de deu viatges el 1735, amb l'excepció de 1734 del qual hi ha molt poca documentació. Els conflictes amb Gran Bretanya, conseqüència del Tractat de Viena de 1725 entre la Corona espanyola i Àustria, foren causa probable de l'anul·lació de flotes i galions durant el trienni 1726-1728, fet que podria explicar

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

el baix nombre d'expedicions a Cadis en aquest període. Amb motiu del setge de Gibraltar, el mes de gener de 1727 fou noliejat el pinc *Sant Josep i la Verge de la Misericòrdia* del patró canetenc Bonaventura Jover per a transportar a Cadis de 20 a 25 mariners i a Màlaga 730 bales, cobrant 5 ½ pesos per mariner i 2 ½ rals d'ardit per quintar de bales. El mes de maig, coincidint amb el moment més àlgid de la campanya, foren 42 el nombre de contractes de nòlits realitzats per l'intendent del Principat, Antonio Sartine, dels quals 22 a patrons catalans; n'hi havia 11 del Maresme, sis dels quals eren canetencs: Jaume Dillat, Salvador Clausell, Salvador Oliver, Jaume Clausell, Joan Baptista Ferrer «menor» i Francesc Misser. En els contractes no es concretava cap destinació especial; els nòlits foren de 3 pesos de 15 rals de billó per tona/mes, amb la condició de romandre en servei fins a ser acomiadats; en cas d'accident «*corre a cuenta de Su Majestad el satisfacerlo*».¹²⁶ Normalment, la Reial Hisenda, en cas de pèrdua del vaixell per naufragi o captura, rescabava el propietari de la nau abonant el 50% del valor assignat a l'embarcació.

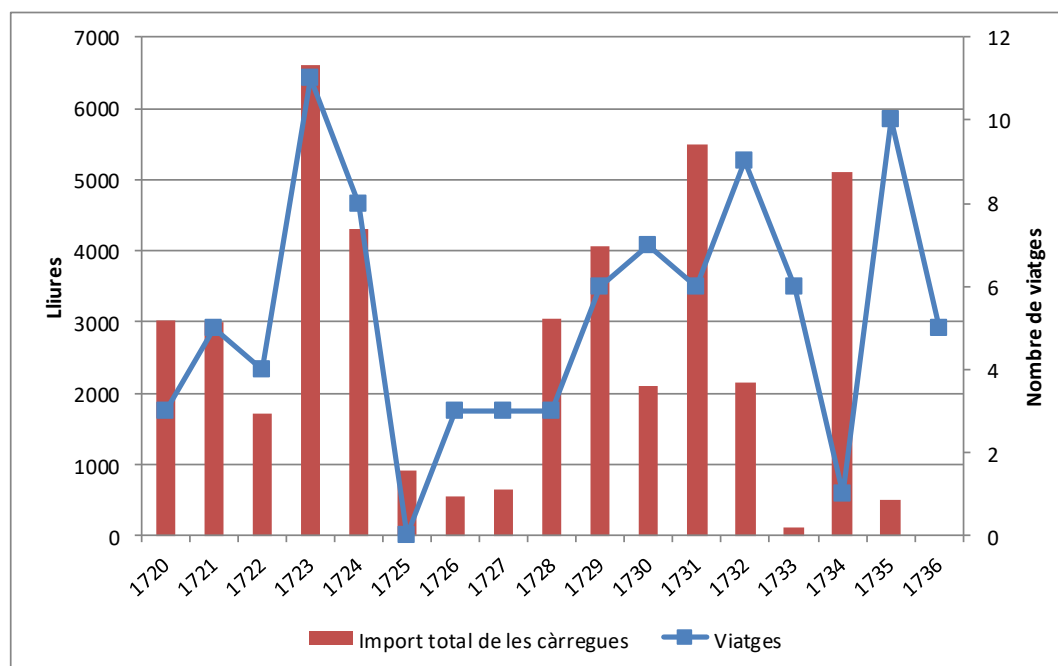
En quant a l'import de la càrrega, rarament superava les 1.000 lliures; els patrons transportaven òbviament mercaderies d'altres noliejadors procurant completar la capacitat del vaixell. Pràcticament des del 1720 fins al 1727 es produïren guanys, exceptuant dues expedicions el 1724 amb aiguardent prova d'oli. El millor any en beneficis, de tot el període estudiat, fou el de 1723 quan per una inversió valorada en 6.385 ll, els guanys foren de 1.979 ll, o sigui un 31%. A partir de 1728 es van repartint els guanys i les pèrdues fins al 1732, any on tot són guanys —inferiors però als de 1723— exceptuant la pèrdua de 89 lliures, 12 sous (1/2 part de diner), per la presa pels moros del vaixell de Salvador Cruanyes i Moní.¹²⁷ Sens dubte que en els bons resultats dels anys 1723 i 1732 degué influir la sortida de la flota, la qual provocava un augment de la demanda. A partir de 1733 es va produir un cert equilibri entre petits beneficis i petites pèrdues, descompensat per la crema, l'any 1735, del vaixell

¹²⁶ Joan Mercader i Riba, *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1985, pp. 226-227.

¹²⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1732, f.5. Salvador Cruanyes i Moní (1707-1750), s'havia casat precisament l'any 1732 amb Teresa Castanyer.

de Salvador Cruanyes menor —Salvador Cruanyes i Castanyer— a Gibraltar.¹²⁸

Gràfic 4. Nombre de viatges vs import de la càrrega en lliures (1720-1736). Elaboració pròpia.



Hem estimat que en 20 viatges (22,2%) hi hagué pèrdues. La inversió total calculada durant el període 1720-1736, fou de 43.276 lliures i el benefici global de 5.380 lliures (12,4%). La següent taula ens mostra els resultats de cada viatge.

Taula 8. Dades viatges a Cadis (1720-1736). Font: BC, Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Patró	Data Càrrega	Import Càrrega	Guany/Pèrdua
Josep Clausell	10-05-1720	Va amb Ferrer(sota)	—
Josep Farre (Ferrer)	10-05-1720	1.046 ll. 6s.	(+) 218 ll. 1s.
Pere Cruanyes	14-12-1720	2.057 ll. 6s. 3d.	(+) 908 ll. 10s. 9d.
Josep Ferrer i Castanyer	05-10-1721	1.099 ll. 12s. 3d.	(+) 217 ll. 8s. 11d.

¹²⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1735, f.18. El patró Salvador Cruanyes anava de sobrecàrrec en el vaixell *La Maria* del capità anglès Benedicto Beavies. La pèrdua s'havia de repartir al 50% amb Francesc Roig i Vives.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Josep Clausell i Llauger	05-10-1721	553 ll.	1s.	9d.	(+)	90 ll.	4s.	9d.
Pere Rolderat	10-10-1721	657 ll.	4s.	8d.	(+)	226 ll.	12s.	9d.
Salvador Cruanyes	10-10-1721	179 ll.	4s.		(+)	34 ll.		
Ferrer								
Fèlix Llauger i Clausell	21-10-1721	414 ll.			(+)	53 ll.	1s.	6d.
Josep Clausell i Llauger	22-05-1722	433 ll.	14s.	8d.	(-)	116 ll.	2s.	8d.
Pere Rolderat	10-06-1722	618 ll.	7s.	4d.	(+)	27 ll.	2s.	2d.
Salvador Clausell	05-12-1722	89 ll.	11s.			—		
Jaume Clausell i Llauger	23-12-1722	565 ll.	5s.	7d.	(+)	158 ll.	1s.	2d.
Pere Cruanyes	10-02-1723	523 ll.	13s.		(+)	146 ll.		
Pere Rolderat	10-02-1723	534 ll.	14s.	2d.	(+)	157 ll.		
Josep Mallol	03-03-1723	134 ll.	8s.		(+)	6 ll.	6s.	9d.
Salvador Cruanyes	02-04-1723	179 ll.	4s.			—		
Ferrer								
Josep Ferrer i Castanyer	24-04-1723	762 ll.	11s.		(+)	448 ll.	1s.	
Fèlix Llauger i Clausell	24-04-1723	764 ll.	7s.	10d.	(+)	369 ll.	5s.	8d.
Josep Clausell i Llauger	20-05-1723	830 ll.	17s.	3d.	(+)	398 ll.	25s.	9d.
Josep Ferrer i Castanyer	24-09-1723	827 ll.	9s.	9d.	(+)	169 ll.	9s.	
Pere Rolderat	04-10-1723	624 ll.	9s.	8d.	(+)	80 ll.	7s.	4d.
Pere Cruanyes	19-10-1723	630 ll.	16s.	2d.	(+)	74 ll.	2s.	10d.
Fèlix Llauger i Clausell	28-11-1723	748 ll.	3s.	2d.	(+)	132 ll.	14s.	4d.
Salvador Soler	12-01-1724	804 ll.	11s.	1d.	(+)	108 ll.	17s.	
Jaume Clausell i Llauger	18-03-1724	660 ll.	1s.	11d.	(+)	172 ll.	10s.	1d.
Josep Mallol	07-07-1724	179 ll.	4s.			—		
		(32 dobles)						
Josep Clausell	15-07-1724	701 ll.	5s.	5d.	(-)	26 ll.	12s.	8d.
Fèlix Llauger i Clausell	17-07-1724	633 ll.	18s.	3d.	(+)	1 ll.		3d.
Jaume Dillat	27-07-1724	507 ll.	17s.		(-)	15 ll.	8s.	6d.
Salvador Soler	22-11-1724	528 ll.	16s.	4d.	(+)	333 ll.	7s.	3d.
Baptista Ferrer	23-11-1724	446 ll.	6s.	9d.	(+)	180 ll.	4s.	3d.
Jaume Clausell i Llauger	10-07-1726	357 ll.			(+)	46 ll.	3s.	
Fèlix Llauger i Clausell	10-07-1726	357 ll.			(+)	5 ll.		7d.
Josep Ferrer i Castanyer	03-12-1726	160 ll.	5s.		(+)	25 ll.	5s.	
Francesc Clausell	04-01-1727	149 ll.	3s.	6d.	(+)	38 ll.		6d.
Pere Cruanyes	27-02-1727	155 ll.	2s.		(+)	39 ll.	1s.	

Fèlix Llauger i Clausell	22-03-1727	191 ll.	13s.10d.	(+)	57 ll.	3s.	2d.
Pere Cruanyes	15-02-1728	252 ll.	4s. 6d.	(-)	96 ll.	17s.	6d.
Fèlix Llauger i Clausell	20-02-1728	243 ll.	13s. 5d.	(-)	65 ll.	1s.	11d.
Francesc Clausell	04-03-1728	126 ll.		(+)	27 ll.	15s.	
Jaume Clausell i Llauger	13-03-1729	280 ll.			no consta		
Joan Clausell	27-05-1729	229 ll.	2s. 3d.	(+)	40 ll.	12s.	
Bonaventura Jover	01-07-1729	387 ll.	5s. 5d.	(-)	65 ll.	16s.	7d.
Pere Cruanyes	06-07-1729	774 ll.	10s.10d.	(+)	25 ll.	18s.	2d.
Jaume Clausell i Llauger	07-07-1729	774 ll.	10s.10d.	(-)	75 ll.	11s.10d.	
Fèlix Llauger i Clausell	08-07-1729	697 ll.	16s. 9d.	(+)	284 ll.	13s.	3d.
Jaume Cruanyes	27-01-1730	89 ll.	12s.	(+)	5 ll.		
Salvador Clausell	30-01-1730	787 ll.	1s. 8d.	(-)	7 ll.	4s.	8d.
Pere i Josep Rolderat	08-02-1730	864 ll.	6s. 8d.	(+)	16 ll.	16s.10d.	
Fèlix Ferrer	28-02-1730	662 ll.	6s. 7d.	(-)	14 ll.	9s.	
Joan Cruanyes	28-02-1730	779 ll.	10s.	(-)	10 ll.	9s.	9d.
Jaume Clausell i Llauger	05-03-1730	779 ll.	10s.	(-)	10 ll.		
Fèlix Llauger i Clausell	06-10-1730	151 ll.	10s.	(+)	15 ll.	1s.	
Salvador Cruanyes	12-01-1731	89 ll.	12s.	(+)	12 ll.	12s.	
Ferrer							
Josep Rolderat	26-02-1731	463 ll.	9s. 9d.	(+)	50 ll.		
Joan Cruanyes	15-03-1731	597 ll.	18s. 6d.	(-)	52 ll.	16s.	6d.
Josep Ferrer i Castanyer	07-04-1731				---		
Jaume Clausell	25-05-1731	603 ll.	2s.	(-)	111 ll.	10s.	6d.
Salvador Cruanyes	18-09-1731	469 ll.	5s. 5d.	(+)	52 ll.	15s.	1d.
(menor)							
Salvador Cruanyes Moní	08-03-1732	89 ll.	12s.	(-)	89 ll.	12s.	
Manuel Clausell (Fcesc. Ferrer)	18-05-1732	1.196 ll.	6s. 4d.	(+)	169 ll.		8d.
Salvador Cruanyes	19-05-1732	347 ll.	7s. 8d.	(+)	6 ll.	6s.	4d.
Francesc Clausell ¹²⁹	07-06-1732	1.722 ll.	1s. 1d.	(+)	85 ll.	1s.	8d.
Miquel Carreras	08-06-1732	441 ll.	1s. 2d.	(+)	57 ll.	18s.	2d.
Fèlix Ferrer Major Catà	15-06-1732	739 ll.	11s. 9d.	(+)	86 ll.	17s.	6d.
Pere Rolderat	15-06-1732	586 ll.	15s. 5d.	(+)	69 ll.	10s.	
Salvador Gispert	21-09-1732	304 ll.		(+)	12 ll.	7s.	

¹²⁹ Francesc Clausell rebia a Cadis les pipes transportades per dues tartanes franceses.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Fèlix Llauger i Clausell	17-10-1732	305 ll.	8s.	(+)	68 ll. 15s.
Salvador Cruanyes ¹³⁰	05-01-1733	586 ll.	16s. 4d.	(+)	13 ll. 7s. 8d.
Salvador Cruanyes Moní ¹³¹	07-01-1733	181 ll.	3s.	(-)	10 ll. 14s.
Josep Rolderat	05-02-1733	167 ll.	10s. 7d.	(-)	33 ll. 17s. 10d.
Salvador Cruanyes menor	07-02-1733	731 ll.	7s.11d.	(+)	165 ll. 6s. 1d.
Miquel Carreras	28-03-1733	347 ll.	19s.10d.	(+)	20 ll. 7s. 2d.
Jaume Clausell	18-06-1733	237 ll.	12s. 4d.	(+)	19 ll. 7s. 8d.
Salvador Cruanyes menor	26-04-1734	210 ll.		(+)	25 ll. 4s.
Manuel Clausell	10-01-1735	461 ll.	4s.11d.	(-)	7 ll. 17s. 4d.
Francesc Clausell ¹³²	10-01-1735	1.005 ll.	2s. 1d.	(+)	171 ll. 9s. 9d.
Salvador Cruanyes major	12-01-1735	48 ll.	6s. 8d.	(+)	12 ll. 4s. 4d.
Salvador Cruanyes menor	22-04-1735	288 ll.	5s.	(-)	288 ll. 5s.
Joan Baptista Ferrer	17-05-1735	691 ll.	16s.		
Josep Ferrer i Castanyer	27-05-1735	691 ll.	16s.	(+)	5 ll. 11s. 4d.
Salvador Clausell	02-06-1735	761 ll.	17s. 4d.	(-)	16 ll. 11s. 4d.
Josep Rolderat	18-06-1735	421 ll.	16s. 2d.	(+)	2 ll. 2d.
Pere Rolderat	02-09-1735	153 ll.	5s. 7d.		—
Fèlix Llauger i Clausell	10-09-1735	590 ll. (214 ll. vi)	9s. 6d.	(-)	44 ll. 17s.
Joan Cruanyes	11-04-1736	493 ll.	9s. 11d.	(+)	81 ll. 7d.
Salvador Cruanyes, menor	24-06-1736	no hi ha compte			----
Fèlix Ferrer (era a Cadis)	17-07-1736	no hi ha compte			----
Fèlix Llauger i Clausell	23-06-1736	no hi ha compte			----
Josep Rufat [Arrufat] (era a Cadis)	04-11-1736	no hi ha compte			----

¹³⁰ Salvador Cruanyes Ferrer actuava com a sobrecàrrec en un gànguil.

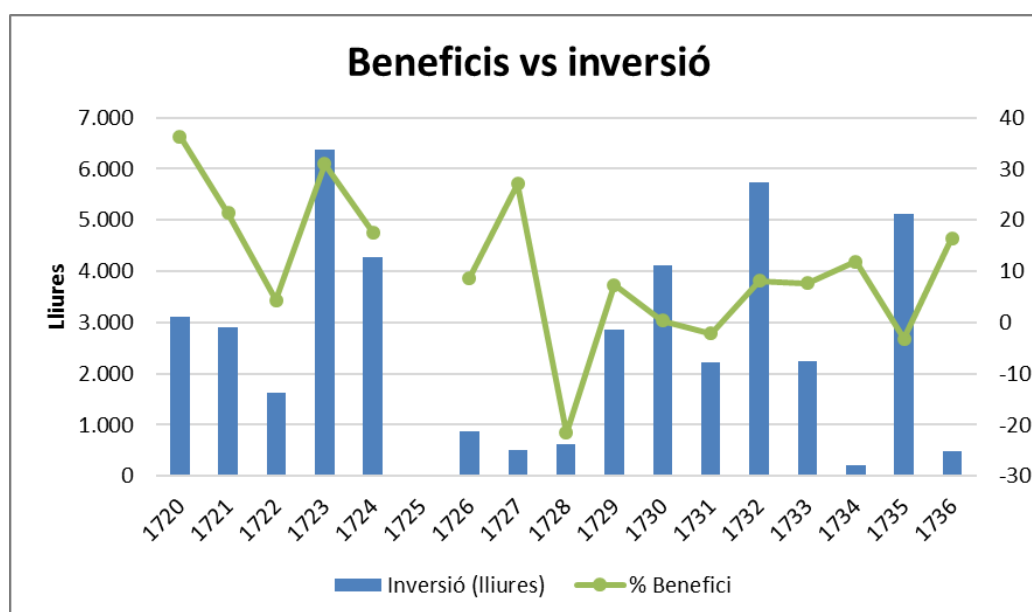
¹³¹ Salvador Cruanyes Moní actuava com a sobrecàrrec en un gànguil francès.

¹³² Francesc Clausell rebia a Cadis els productes transportats per una tartana francesa.

Taula 9. Benefici vs Inversió, viatges a Cadis (1720-1736). Font: BC, Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Any	Inversió (lliures)	Guany/Pèrdua	% Benefici
1720	3.103	1.126	36,3
1721	2.903	621	21,4
1722	1.617	69	4,3
1723	6.381	1.981	31,0
1724	4.283	754	17,6
1725	—	—	—
1726	874	76	8,7
1727	495	134	27,1
1728	621	-134	-21,6
1729	2.863	209	7,3
1730	4.113	14	0,3
1731	2.223	-49	-2,2
1732	5.732	466	8,1
1733	2.252	173	7,7
1734	210	25	11,9
1735	5.113	-166	-3,2
1736	493	81	16,4
TOTAL	43.276	5.380	12,4

Gràfic 5. Benefici vs Inversió, viatges a Cadis (1720-1736). Elaboració pròpia.



3.3.2. REUS-SALOU: LA CAPÇALERA

A Salou, per compte i ordre de Miquel Alegre, els patrons carregaven sobretot aiguardent i en menor quantitat vi, avellana i ametlla. Les mercaderies es compraven a Reus mitjançant Miquel Carnisser, botiguer, fabricant d'aiguardent i soci d'Alegre en moltes expedicions. Sebastià Vidal, comerciant de Barcelona, va ser també sovint soci d'Alegre en les exportacions a Cadis, a l'igual que Joan Bou. L'important comerciant barceloní Francesc Roig i Vives, consogre de Miquel Alegre, apareix també com a partícip en alguns comptes.

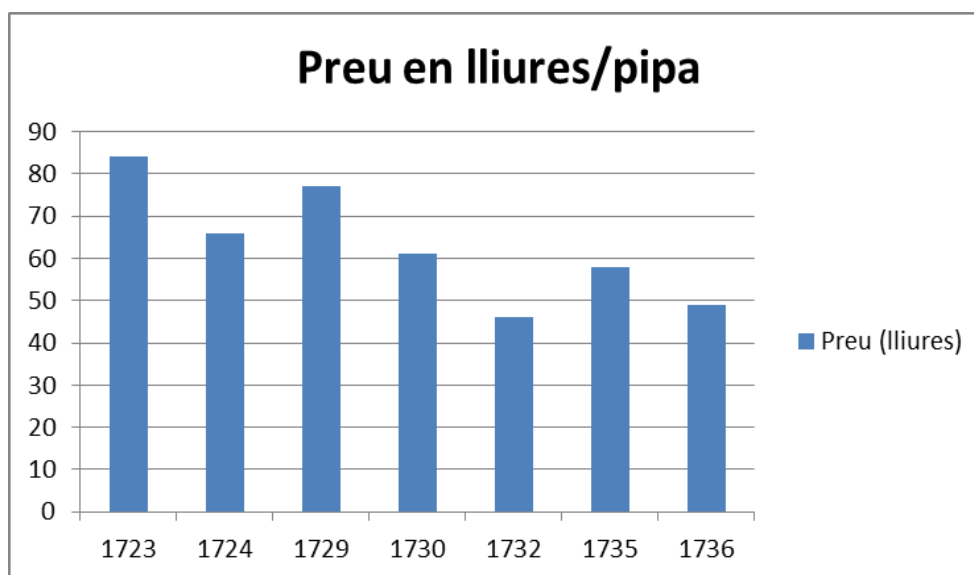
L'aiguardent fou la mercaderia més carregada en la majoria de viatges (73,7%), sobretot el de prova d'oli, el de més contingut alcohòlic i el més preuat, seguit de l'aiguardent prova d'holanda i de l'anisat, molt menys sol·licitat. El preu de la pipa d'aiguardent —cost més despeses—, en el cas del de prova d'oli, l'hem pogut calcular en els viatges on era l'única mercaderia carregada a nom de Miquel Alegre:¹³³

Taula 10. Preu de l'aiguardent prova d'oli a Salou (1723-1736). Font: BC, Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Any	Preu (lliures/pipa)
1723	84
1724	66
1729	77
1730	61
1732	46
1735	58
1736	49

¹³³ L'excepció va ser l'any 1723 on l'aiguardent prova d'oli anava acompanyat de prova d'holanda o anisat. Comparant diferents comptes hem pogut estimar el preu del de prova d'oli per l'esmentat any.

Gràfic 6. Preu de l'aiguarent prova d'oli a Salou (1723-1736). Elaboració pròpia.



El preu de 1736 correspon a l'única càrrega realitzada sobre la barca *Sant Pere* del patró Joan Cruanyes. Es conserva el compte de cost i gestos de les deu bótes realitzat per Miquel Carnisser de Reus, el qual transcrivim a continuació:¹³⁴

COST

	Lliures sous diners		
Per 10 bótes d'aiguarent prova d'oli posades a Salou	419ll	6s	11d

GASTOS

Per 10 bótes buides i estibar-les	37ll
Per estubar-les ¹³⁵ amb aigua calenta i la llenya	10s
Per repartir-les a les fàbriques	1ll 10s
Per dret de General i Guerra a 23 rals per bóta	23ll
Per dret de vila de les bótes buides tan sols	7s

¹³⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència rebuda, 151/1. El document es troba solt al final de les cartes.

¹³⁵ Antoni M. Alcover; Francesc de Borja Moll, *Diccionari Català, Valencià, Balear*. Estuba: Bany de vi o aigua bullent, que es dona a les bótes de vi per netejar-les, estrènyer-les, llevar-los l'agror, etc.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Per 60 claus, repicar-les i tapar-les	.	.	.	.	.	4s
Per embarcar-les a 4 sous per bóta	.	.	.	.	2ll	
Per ma comissió al 2% (Miquel Carnisser)	.	.	.	9ll	12s	
TOTAL	.	.	.	.	493ll	9s 11d

D'una manera aproximada, tot i que els anys no coincideixen, es pot deduir que els preus de l'aiguardent prova d'oli eren unes quatre vegades el preu del vi, cosa lògica si la graduació podia anar per exemple de 15º a 60º d'un a l'altre.

En el cas del vi negre, en els llibres de comptes, hem trobat solts dos documents realitzats per Josep Llorens i Miquel Carnisser, agents a Reus, els anys 1727 i 1733 respectivament, on es detallen el cost de la mercaderia i les despeses per poder carregar-la a Salou, per ordre de Miquel Alegre; en el cas de Llorens el vi procedia de Riudoms, i de Reus en el cas de Carnicer. Els vaixells corresponien als patrons Pere Cruanyes i Josep Rolderat de Canet, que carregaren 49 i 40 càrregues respectivament.¹³⁶ Les anotacions dels esmentats documents ens faciliten una informació detallada de les despeses, prou interessant per a ser reportada ací:

Taula 11. Cost del vi carregat a Salou. Font: BC, Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Concepte	Riudoms, 1727	Reus, 1733
Preu en lliures, sous i diners		
Cost del vi	132 19	104 6 3
Cost bóta buida (castanyer)		44
Estuba amb aigua	12	10
Estuba del vi i llenya		20
Home per tenir cura de la mesura		7
Ports fins a Salou	8 8	5
Dret General i Guerra i estima d'estiba	7 15	6 9 4

¹³⁶ Els patrons firmaven la pòlissa de càrrega corresponent, l'import de la qual era la xifra que quedava reflectida en el seu deure del llibre de comptes de Miquel Alegre.

Dret de vila		1 4
Per estibar les bótes (al vaixell)	2 8	2
Comissió 2%	3	3 4
COST TOTAL	155 ll. 2s.	167 ll. 10s. 7d.

Les bótes o pipes eren de quatre càrregues aproximadament. El cost del vi, per càrrega, és semblant en ambdós casos: 2 ll, 14s. a Riudoms i 2 ll, 11s. a Reus. La població de Riudoms, veïna de Reus, fou també una vila exportadora de vi i aiguardent; en aquest cas el vi venut era propietat del rector del poble, al qual probablement Llorens o el patró Cruanyes li haurien cedit bótes buides, raó que explicaria la gratuïtat de l'envàs, gens barat per altra part. L'operació d'estuba amb vi calent a Reus podria ser habitual en fer servir bótes noves. Es pot apreciar que la fiscalitat era de l'ordre del 5-6%, calculat sobre el preu de cost del vi, pràcticament uns sis sous per pipa. La comissió del 2% la percebia l'agent, Llorens o Carnisser, calculada sobre el cost total. A grans trets podem dir que el cost del vi s'incrementava un 15% un cop carregat a Salou. El cost d'una pipa de vi negre estibada a bord seria d'unes 12 ll, 18 s., en el cas del vi de Riudoms, i d'unes 16 ll, 14s., en el de Reus, diferència en gran part atribuïble, al cost dels envasos.

Les avellanes i ametlles eren els productes que, en menor freqüència, es carregaven a Salou, per compte de Miquel Alegre, per ser venuts a Cadis. Dels 76 vaixells dels patrons de Canet dels quals coneixem el producte exportat per Miquel Alegre, 11 transportaven també avellana (14,5%) i vuit ametlla (10,5%). L'avellana s'acostumava a carregar els mesos de setembre/octubre –la collita es feia a l'agost– i es comercialitzava en sacs. Disposem d'un únic document solt, del 5 de gener de 1733, de càrrega d'avellana, realitzada per Miquel Carnisser en una tartana francesa a la consignació de Salvador Cruanyes (major), el qual anava de sobrecàrrec en un gànquil francès, com s'ha indicat anteriorment amb càrrega de vi i avellana. Transcrivim el compte pel seu interès:

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Compta del Cost y Gastos de 60 sachs avellana

	Lliures sous diners		
COST			
90 qtas(quintars) avellana en clova a 14 rs(rals) q .	126 ll		
GASTOS			
Per 60 sachs buits per estibar dita...a 18 ll. lo sent	10 ll	17s	6d
Per Ports de dits a Salou.....a 3s. 6d. Sach	10 ll	10 s	
Per Dret de Vila y Corredoria a 6 dines per sach	1 ll	10 s	
Per ensacar y cosir los sachs		15 s	
Per dret de General y Guerra a 18 ll. lo sent val lo dret	10 ll	16s	
Per embarcar ditas.....a 6 dines per sach .	1 ll	10s.	
	35 ll.	18s.	6d.
	161 ll.	18s.	6d.
Per ma comisio (Carnisser) a 2 per 100	. 3 ll.	4s.	
Total	165 ll.	2s.	6d.

En aquest carregament els sacs d'avellana eren d'un quintar i mig (uns 62 Kg.). Els càlculs ens donen que un sac d'avellanes estibat a bord costaria unes 2 ll, 15s, el quintar. Pel que fa a l'ametlla, un carregament de 50 quintars fet, el maig de 1732, pel patró Salvador Cruanyes costà estibat 347 ll, 7s, 8d. o sigui unes 7 ll. el quintar aproximadament; l'ametlla era doncs un producte força més car que l'avellana.

3.3.3. CADIS: DESTINACIÓ FINAL

A través de la documentació consultada es dedueix una evolució en la forma de realitzar les vendes dels productes a Cadis. Fins pràcticament 1730, les operacions comercials eren confiades als mateixos patrons de les embarcacions; així, mariners canetencs com els Rolderat, Ferrer, Cruanyes, Llauger o Clausell, eren enviats, una mica a l'aventura, amb l'encàrrec de vendre un carregament —cobrant una comissió— i adquirir, si era rendible, un noli de retorn, quasi sempre mitjançant la intervenció d'un comerciant gadità; els mateixos patrons, en veurem exemples més endavant, presentaven els comptes i feien efectiu el resultat de l'operació. A partir de 1730, l'estratègia de Miquel Alegre i d'altres homes de negoci barcelonins va passar per tenir un agent o delegat permanent a Cadis; aquest representant bon coneixedor del mercat colonial, rebia els diners de la transacció feta pels patrons per invertir-los en productes ultramarins, els quals eren enviats a Barcelona per a la seva venda.¹³⁷ Fins l'any 1732 el corresponsal d'Alegre a Cadis fou Cristòfol Maria Prasca, comerciant d'origen genovès establert en aquella ciutat;¹³⁸ el mateix any, el patró canetenc Francesc Clausell i Llauger s'oferí per substituir Prasca, la qual cosa fou acceptada per Miquel Alegre, després que Clausell denunciés Prasca per procurar sobretot el benefici propi i per conxorxes amb l'estanquer de l'aiguardent. Fins 1734, Francesc Clausell fou pràcticament l'agent exclusiu d'Alegre a Cadis. Amb el lloguer d'un magatzem a Puerto Real podia esperar el millor moment per a vendre i al mateix temps s'escurçava el temps de permanència dels patrons en el port gadità. L'any 1735, Clausell compartí les tasques d'agent de Miquel Alegre amb els germans Tomàs i Francesc Prats,¹³⁹ personatges genuïnament comerciants, els quals ens consta que estaven ja establerts a la localitat gaditana l'any 1733; l'any 1736, coincidint amb la mort

¹³⁷ L'any 1729, en diverses operacions, el comerciant arenyenc Bonaventura Clavell, establert a Cadis, feu d'intermediari entre els patrons de Canet i Miquel Alegre.

¹³⁸ BC, Fons baró de Castellet, 148/3, 1733. El 6 de gener de 1733, Francesc Clausell comunicava a Miquel Alegre la decisió de Cristòfol Prasca de retirar-se a Itàlia deixant el negoci de Cadis en mans dels seu nebot Josep Prasca.

¹³⁹ Els germans Tomàs, Francesc i Sebastià Prats eren d'ascendència palafrugenca. Tomàs farà una carrera brillant i esdevindrà un dels «catalans» de Cadis més influents i actius en el comerç colonial. Sebastià Prats, fou notari actiu a Barcelona entre 1744 i 1770. No és casual doncs la seva intervenció en el registre de gran part dels documents de la casa Alegre i altres societats mercantils importants de l'època.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

del pròcer barceloní, i segurament no gaudint Francesc Clausell de la total confiança d'Agustí Gibert i Xurrich, successor d'Alegre, fou Tomàs Prats l'únic corresponsal a Cadis de la casa Alegre-Gibert, en detriment del patró canetenc. Tanmateix, amb l'experiència adquirida pels patrons a la capital andalusa, serien més tard els comerciants canetencs els més nombrosos del Principat, matriculats com a *Cargadores a Indias*, entre 1744 i 1778.¹⁴⁰

Amb les dades recollides, a partir de la informació facilitada pels patrons canetencs des de Cadis, hem estimat quins foren els preus de venda de la pipa d'aiguarent prova d'oli durant els anys del període estudiat.¹⁴¹

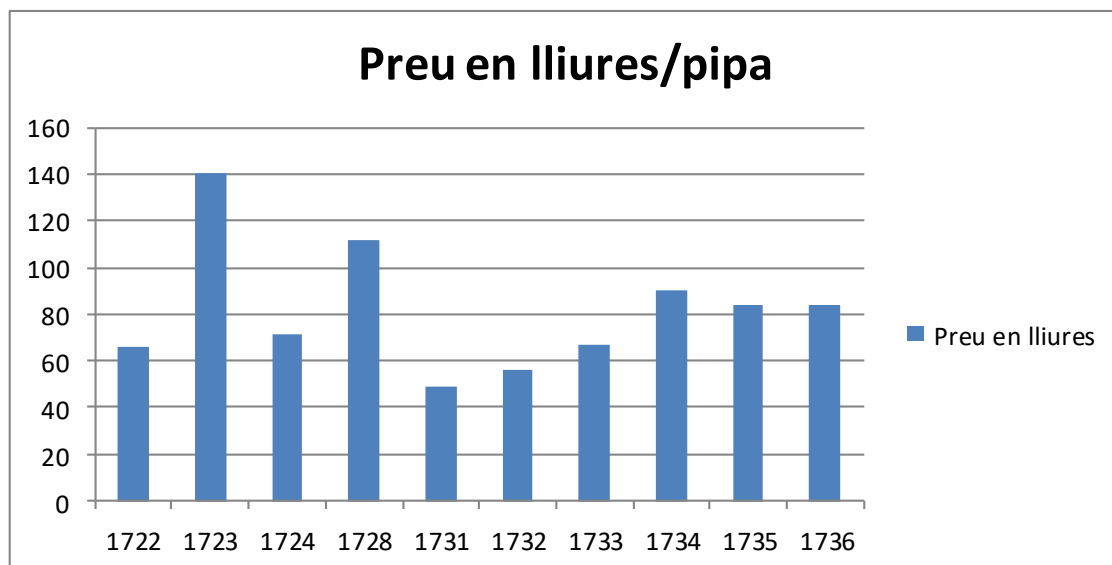
Taula 12. Preus de venda de l'aiguarent prova d'oli a Cadis. Font: BC, Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Any	Preu (pesos de vuit rals/liures)
1722	47/66
1723	100/140
1724	51/71
1728	80/112
1731	35/49
1732	40/56
1733	48/67
1734	64/90
1735	60/84
1736	60/84

¹⁴⁰ Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, pp. 282-284.

¹⁴¹ Tot i que força variables, fins i tot amb poques setmanes de diferència, hem procurat fer un preu mitjà amb les dades trameses pels patrons en les cartes.

Gràfic 7. Evolució dels preus de venda de l'aiguardent prova d'oli a Cadis. Elaboració pròpia



El millor preu de venda de l'aiguardent es produí l'any 1723 (100 pesos de vuit rals per pipa),¹⁴² la qual cosa confirma que fou el de millors guanys de Miquel Alegre, pel que fa a les exportacions a Cadis realitzades pels patrons de Canet. El preu més baix fou el de 1731 (35 pesos de vuit rals per pipa) i d'això se'n queixava el patró Salvador Cruanyes en una carta del mes d'octubre: «pues vui apareix a esta plassa que lo aiguardent sia la mateixa cosa que fems y es lo preu corrent 33 ps. franch de estanca». Tot i que el preu de venda l'any 1732 fou força baix (40 pesos de vuit rals/56 lliures per pipa), no hi hagueren pèrdues, perquè el preu a Salou fou també dels més baixos (46 lliures) i la demanda va ser alta, per partença de la flota.

Un cop acabada la comercialització de les mercaderies el patró realitzava el compte del resultat: venda menys despeses. Dels pocs que n'hem localitzat sembla convenient detallar el que realitzà el patró Fèlix Llauger el 15 d'octubre de 1729:

¹⁴² El pes de vuit rals de plata fou la moneda espanyola més utilitzada en les transaccions comercials al segle XVIII; equivalia a 1 lliura, 8 sous, moneda catalana.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Venda

9 pipes prova d'oli a 96 pesos/pipa 864 ps.

Despeses

Nòlits de 9 pipes a 4 pesos/pipa 36 ps.

Dret de l'estanc a 9 pesos. 4rs. plata/pipa 85 ps. 4rs.

Drets menors d'aduana a 1 pes. 2 rs/pipa 11 ps. 2 rs.

Per les disminucions a 7 ½ rs/pipa 8 ps. 3 ½ rs.

Per la comissió i corredoria a 2 ½ % 21 ps. 4½ rs.

Total despeses 162 ps. 6rs.

Resta net, llevat d'error 701 ps. 2rs.

Fèlix Llauger va vendre la pipa d'aiguardent a un dels preus més alts (96 pesos = 134 ll. 8s.) i aconseguí un benefici notable del 40,7%. Resulta sorprenent que un altre patró, Jaume Clausell, vengué 10 pipes, probablement només en dues setmanes de diferència, a 58 pesos la pipa i el resultat fou unes pèrdues del 9,7%. Sembla clar que Fèlix Llauger era una persona experta i experimentada en els negocis a la ciutat gaditana; el patró de Canet fou, dels seus conciutadans, qui més viatges hi realitzà (12) entre 1720 i 1736. Les despeses lligades a la venda, en aquest cas, representaven el 18,75%; creiem que un percentatge al voltant del 15% —ho hem comprovat en altres casos— es podria generalitzar en les despeses de la comercialització de l'aiguardent a Cadis, si es pagués l'estanc. Com sabem, no tots els anys estigué vigent el dret de l'estanc de l'aiguardent català en aquella localitat i en ocasions, tot i la vigència, els patrons esquivaven la taxa en connivència amb els marxants gaditans.¹⁴³ Un altre detall interessant de constatar és el preu del nòlit de 4 pesos per pipa, el qual es mantingué inalterable durant tot el període estudiat.

¹⁴³ Sobre l'estanc veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 208-217.

Mentre l'aiguardent català, a Cadis, fou un producte necessari per al mercat, ja que no tenia competència, no passava el mateix amb el vi, el qual havia de lluitar contra l'oposició dels vinaters andalusos —sobretot de Xerès— que l'any 1723, per exemple, aconseguiren prohibir l'entrada del vi català, tal com ho reflecteix la correspondència d'aquell any. El patró Pere Cruanyes deia el 17 de maig:

*«La venda del vi esta perduda que ha 8 dias que no havem venut una bota [...] Vui treballam a que sens donia copia dels que ynpideran la entrada del vi en esta y lo remetrem en exasiutat (Barcelona)»; el primer de juny el patró Josep Ferrer es queixava: «lo vi no te consum y preu per que non dexan entrar dins la plasa [...] crech se acabara prest lo poder aportar fruits de Catalunya en tota la costa de Espanya per mirarnos com a estrangers»; encara el 22 el patró Pere Cruanyes es veia «ab 36 botas de vi a punt de cremar per ayguardent».*¹⁴⁴

Crida l'atenció que el millor any de l'aiguardent català a Cadis, el 1723, coincideixi amb la prohibició de venda del vi. L'any 1731, la pressió dels vinaters de Xerès aconseguí que es publicués un *Real Despacho* sobre «la prohibición de la entrada y consumo del vino de Cathaluña» a la ciutat de Cadis; estranyament els patrons canetencs no en diuen res en la seva correspondència.¹⁴⁵ La realitat fou que les dificultats persistiren i encara trobem que l'any 1734, Tomàs Prats, referint-se a una càrrega que havia de transportar Fèlix Llauger des de Salou, deia en una carta del 30 de novembre a Miquel Alegre, que només veia en el vi l'inconvenient de venir amb la bandera d'Espanya perquè «amb tal gènere tenen molt subyugadas las barces catalanas y las registran ab gran rigor».

El resultat de la venda feta a Cadis —d'acord amb Miquel Alegre sempre que fos possible—, era invertit en l'adquisició de productes colonials si el preu ho permetia, sovint també en blat i ordi. Per la correspondència se'ns fa palesa la importància del cacau, anyil i sucre; no tant la del tabac, la importació del

¹⁴⁴ Era una possibilitat abans de que tot el vi es convertís en vinagre.

¹⁴⁵ Sobre la problemàtica de la venda del vi a Cadis, veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 222-226.

qual superava els anteriors.¹⁴⁶ En cas de no poder adquirir una càrrega de retorn, per guanyar quelcom més, compraven dobles d'or (*dobló*), les quals es revaluaven en els mercats financers.

El resultat de la venda dels productes de Miquel Alegre li fou retornat pels mateixos patrons, majoritàriament fins el 1724, en or encunyat (dobles);¹⁴⁷ a partir de 1724 el resultat fou quasi sempre lliurat, en pesos de vuit rals de plata, directament a Miquel Alegre a la tornada o al seu agent a Cadis. Poques vegades els patrons de Canet invertiren els diners guanyats en nom de Miquel Alegre en les compres dels productes colonials típics com eren el cacau, el sucre, els cuirs, els tints, les espècies, les drogues, etc., i també cera africana; en canvi ho retornaven, com hem dit, en or a Miquel Alegre directament o en moneda de plata (pesos de vuit rals) a l'agent de Cadis.¹⁴⁸ És força probable, i en això compartim les opinions de Pierre Vilar,¹⁴⁹ que el marge de benefici d'un viatge era més gran si es produïa el retorn havent pogut comprar a Cadis productes que serien venuts al Principat a preus molt més alts. Seria aquest el cas de la majoria de viatges realitzats a partir de 1732, quan Miquel Alegre disposà d'un agent permanent, el qual amb els diners lliurats pels patrons, compraria els productes colonials aprofitant el moment de preus més favorable.

No obstant, queda palesa en la correspondència la preocupació dels patrons per aconseguir una càrrega de retorn a bon preu, concertada amb altres «interessats», amb el Rei —òbviament la Hisenda reial— o en nom propi. Recordem, tal com hem dit més amunt, que els patrons canetencs aportaven a Cadis productes de diferents noliejadors, a banda dels de Miquel Alegre i del mateix patró, de tal manera que la mercaderia a nom del comerciant barceloní, no superava normalment la quarta part de la capacitat de la barca.¹⁵⁰ El viatge rodó, per als patrons, havia d'ésser partir amb la màxima càrrega possible, pertanyent a diferents comerciants, i retornar de la mateixa manera; així,

¹⁴⁶ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p. 340.

¹⁴⁷ Una dobla (*dobló*) d'or senzilla equivalia a 5 lliures 12 sous. moneda de compte catalana.

¹⁴⁸ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, pp. 347-349. La plata procedent de les colònies representava aproximadament el 85% dels cabals i l'or el 15%. El valor dels metalls importats era aproximadament el triple que el de les mercaderies.

¹⁴⁹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 460.

¹⁵⁰ A banda dels llibres de comptes de Miquel Alegre, no es conserva gaire més informació detallada sobre els carregaments de comerciants barcelonins a Cadis.

s'obtidria de l'import dels nòlits els màxims guanys per a la barca i la tripulació. A través de la correspondència dels patrons de Canet amb Miquel Alegre queda palesa la relació amb altres noliejadors, sobretot comerciants importants de Barcelona com Francesc Puget, Jaume Guàrdia i Morera, Francesc Clota, etc. A més de l'aiguardent d'en Miquel Carnisser, els patrons de Canet en carregaren de fabricants de Reus com Jaume i Francesc Freixas, Gabriel Aixamús i altres. Destacable fou també la seva relació amb la família dels Arizón, establerta a Sanlúcar i a Cadis, la qual fou una de les principals firmes del mercat colonial amb interessos comercials molt intensos al Principat.¹⁵¹

3.4. PRIMERA ETAPA DEL COMERÇ COLONIAL (1740-1765)

3.4.1. EL DESCOBRIMENT CATALÀ DE LA CARRERA

La guerra entre Espanya i Gran Bretanya (1739-1748), coneguda com la *Guerra del Asiento*¹⁵² o Guerra de l'orella de Jenkins,¹⁵³ fou una veritable guerra colonial malgrat haver-hi enfrontaments subsidiaris en sòl europeu deguts al conflicte originat per la successió de la corona austríaca. Les diferències sorgides en l'aplicació de l'*Asiento*, els abusos britànics 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. La monarquia espanyola hagué d'enfrontar-se a dos grans reptes: mantenir la integritat dels territoris americans amenaçada pel atac a les places d'ultramar i alhora protegir el comerç colonial

¹⁵¹ Els Arizón andalusos provenien d'una nissaga irlandesa establerta a Blanes. L'any 1728, el notari canetenc Antoni Vendrell del Turó esposà la blanenca Caterina Arissó (vegeu l'apartat de Francesc Clausell i Oller en el capítol de Nissagues canetenques, p. 255). Sobre els Arizón, veure també Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 98-103.

¹⁵² Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, p. 88. Felip V trencà l'any 1739 el *Tratado del Asiento*, signat el 1713 amb Gran Bretanya, pel qual la *SouthSea Company* –companyia arrendatària– tenia el dret durant 30 anys d'introduir 4.800 negres l'any a les colònies espanyoles d'Amèrica, a més d'un registre anual de 500 tones (*navili de permís*).

¹⁵³ Nom adoptat per la historiografia anglesa. El fet de ser presentada pel corsari anglès Robert Jenkins en un flascó a la Cambra dels Comuns l'orella que li havia tallat prop de Florida el capità d'un guardacostes espanyol, fou considerat *casos belli* i motiu de la declaració de guerra.

seriosament afectat pels vaixells de l'armada britànica.¹⁵⁴ El primer desafiament esmentat no aportà cap benefici als objectius expansionistes de Gran Bretanya, ja que la Monarquia Hispànica conservà la totalitat de les seves Índies; el segon, en canvi, obligà a una recomposició del sistema comercial tradicional entre la metròpoli i els virregnats americans.

La indiscutible superioritat marítima britànica obligà a suspendre les expedicions de flotes i galions que, amb més o menys regularitat, sortien de Cadis, les primeres cap a Veracruz (virregnat de *Nueva España*) i les segones cap a *Tierra Firme* amb destinació a Cartagena d'Índies (virregnat de *Nueva Granada*). La flota de 1739 ja no sortí; la següent no ho faria fins l'any 1757. L'última expedició dels galions salpà l'any 1737 i varen quedar suprimides definitivament. Per garantir el subministrament a l'Amèrica espanyola i facilitar el retorn dels cabdals necessaris per a la Corona i el mercat peninsular, s'autoritzà la contractació dels anomenats *navíos de registro* amb destinació a Veracruz. De fet, aquest tipus de vaixells, també coneguts com a *registros sueltos*, els quals navegaven sense escorta, eren una modalitat de transport utilitzada des del segle XVI amb la finalitat d'abastir territoris i mercats marginals no freqüentats per les flotes com les Antilles, Hondures, Yucatán, Río de la Plata i altres. La concessió del permís o llicència per a un navili de registre —a una destinació per un nombre de tones determinades— era un privilegi atorgat exclusivament per la Corona mitjançant el pagament d'una quantitat considerable en metàl·lic.

La substitució de les flotes i galions per navilis de registre, incrementà de manera notable, malgrat la guerra, el nombre de vaixells que travessaren l'Atlàntic i el volum d'intercanvi amb les possessions americanes.¹⁵⁵ És una evidència que la generalització dels *registros sueltos* en detriment de les flotes fou deguda a la millora que s'aconseguia al poder esquivar la vigilància de les

¹⁵⁴ L'ofensiva més poderosa fou la de l'almirall Vernon el 1740-41 contra Portobelo a l'istme de Panamà i Cartagena d'Índies al virregnat de Nueva Granada, avui Colòmbia, indret on patí una severa derrota.

¹⁵⁵ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, pp. 165-174. Si entre 1717 i 1738 (22 anys) sortiren cap a les Índies 674 vaixells i un total de 220.145,54 tones, en el període següent entre 1739 i 1754 (15 anys) foren 753 les embarcacions i 222.303,30 les tones registrades.

esquadres angleses.¹⁵⁶ No cal dir que el fet de caure una flota o una part en mans de l'enemic tenia conseqüències molt més greus que la presa d'alguns navilis de registre aïllats. De totes maneres les pèrdues d'embarcacions en aquest conflicte foren considerables: només en el quinquenni 1740-45, de 118 naus registrades que sortiren de Cadis, se'n perderen 69, el 58,5%, bé en el viatge d'anada o de tornada.¹⁵⁷

Fins l'any 1740 la participació catalana en el comerç colonial havia consistit sobretot en trametre per via marítima fins a Cadis, vi, aiguardent i fruits secs. Els patrons catalans majoritàriament del Maresme, encapçalats pels de Canet,¹⁵⁸ retornaven de la capital gaditana amb productes colonials: cacau, tints, drogues, espècies, sucre, tabac, cuirs, etc. Els negociants catalans estimulats pels beneficis que podrien obtenir-se, en enviar un navili de registre a Veracruz, anaren consolidant la idea de fer-ho, per primer cop, amb una nau construïda al Principat, propietat de comerciants del país, comandada per un patró autòcton i carregada el màxim possible amb productes de la terra.¹⁵⁹ A banda de la situació bèl·lica, la qual, paradoxalment, com acabem de dir, afavorí les exportacions a les colònies, les catalanes en particular es beneficiaren d'una disposició, sovint oblidada, però creiem de notable importància per al comerç marítim del Principat; fou la Reial Ordre de 13 d'abril de 1741 per la qual s'autoritzava per primer cop l'ús d'embarcacions de vela llatina per al transport de mercaderies a *Nueva España*.¹⁶⁰

¹⁵⁶ Tot i que el Regne Unit de la Gran Bretanya existia legalment des de 1707 amb la unió d'Anglaterra i Escòcia, hom continuà utilitzant l'apel·latiu «anglès» en lloc de «britànic», formalment més correcte.

¹⁵⁷ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1991, p. 138.

¹⁵⁸ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 112-117.

¹⁵⁹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.161-196. Cinc foren les expedicions directes a l'Amèrica organitzades pel comerç de Barcelona entre 1745 i 1753; totes foren realitzades per capitans de Canet.

¹⁶⁰ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, p.171.

3.4.1.1. Les expedicions pioneres d'ultramar

És a partir dels inicis de la dècada dels quaranta que trobem per primer cop naus, catalanes o no, comandades per patrons catalans amb destinació al continent americà, tot i que en un principi noliejades exclusivament per comerciants de Cadis. A partir de 1745 s'iniciaren les expedicions realitzades per embarcacions del Principat i carregades per comerciants catalans. Tenint en compte que en qualsevol cas el registre a Cadis continuava essent obligatori, la consulta a l'Arxiu General d'Índies va permetre a Pierre Vilar¹⁶¹ i Carlos Martínez Shaw¹⁶² reconèixer i llistar cronològicament els viatges realitzats pels patrons catalans.

Hem integrat en una sola taula el resultat de conciliar entre les dues llistes esmentades els vaixells comandats per catalans que sortiren cap Amèrica durant el període 1740-1754:

Taula 13. Vaixells amb patrons catalans a la Carrera d'Índies (1740-1755). Elaboració pròpia.

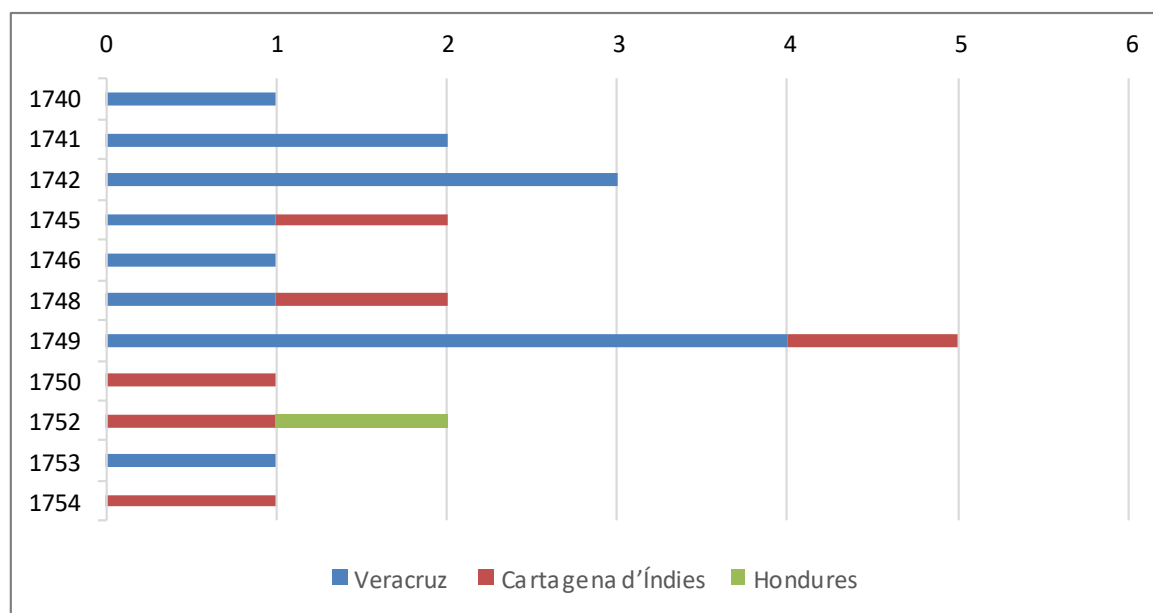
Data	Tipus	Nom	Patró-mestre	Destinació
1740	Sagetia	<i>N.S. de la Concepció</i>	Bartomeu Ferrà	Veracruz
1741	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè</i>	Jaume Vinyals	Veracruz
1741	Sagetia	<i>N.S. del Roser i S. Pau</i>	Pau Comas	Veracruz
1742	Nau	<i>Sant Esperit</i>	Pere Maseras	Veracruz
1742	Sagetia	<i>N.S. de la Misericòrdia</i>	Francesc Boter	Nova Esp.
1742	Pollacra	<i>La Aventurera</i>	Fèlix Almerà	Veracruz
1745	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè i Verge dels Socors</i>	Jeroni Vinyals	Cartagena d'Índies
1745	Pinc	<i>N.S. Montserrat i Sant Josep</i>	Francesc Xiqués	Veracruz
1746	Pinc	<i>S. Francesc de Paula</i>	Joan Ferrer	Veracruz
1748	Nau	<i>S. Francesc Paula, el Fort</i>	Salvador Font i Carbonell	Veracruz
1748	Paquebot	<i>El Salvador(Henrique)</i>	Joan Cruanyes i Gispert	Cartagena d'Índies
1749	Sagetia	<i>El Sagrat Naixement i N.S. de la Misericòrdia</i>	Fèlix Misser	Veracruz

¹⁶¹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp.376-378.

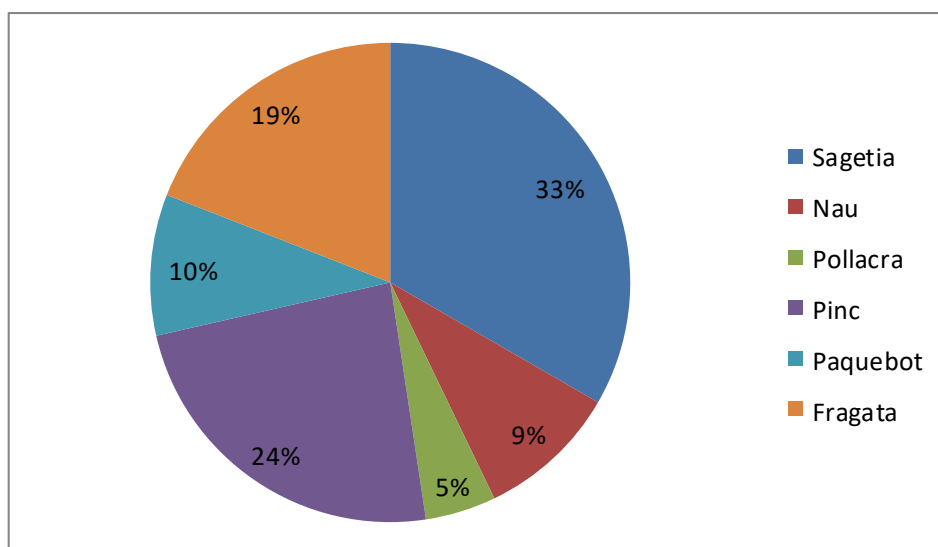
¹⁶² Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.144-162.

1749	Paquebot	<i>El Salvador(Henrique)</i>	Joan Cruanyes i Gispert	Cartagena d'Índies
1749	Sagetia	<i>Jesús Natzarè i N.S. de la Misericòrdia</i>	Fèlix Ferrer	Veracruz
1749	Fragata	<i>N.S. Montserrat i S. Antoni (La Perla de Catalunya)</i>	Francesc Milans	Veracruz
1749	Pinc	<i>La Sacra Família</i>	Josep Baralt	Veracruz
1750	Pinc	<i>La Puríssima Concepció</i>	Lluís Arca	Cartagena d'Índies
1752	Fragata	<i>N.S. del Bon Viatge</i>	Salvador Cruanyes i Castanyer	Cartagena d'Índies
1752	Pinc	<i>N.S. del Pilar i N.S. del Roser</i>	Francesc Xiqués	Hondures
1753	Fragata	<i>N.S. de Montserrat i S. Antoni La Perla de Catalunya</i>	Francesc Milans	Veracruz
1754	Fragata	<i>N.S. del Bon Viatge</i>	Salvador Cruanyes Misser	Cartagena d'Índies

Gràfic 8. Destinacions dels patrons catalans a la Carrera d'Índies (1740-1755). Elaboració pròpia.



Gràfic 9. Tipologies de vaixells catalans a la Carrera d'Índies (1740-1755). Elaboració pròpia.



És interessant constatar que els ports de destinació eren quasi en exclusiva els mateixos que tenien les flotes i els galions: Veracruz i Cartagena d'Índies respectivament; essent predominants les expedicions al primer port esmentat (67%), creiem que també seria Veracruz la destinació del vaixell de Francesc Boter, que anava al virregnat de Nova Espanya. És destacable igualment que mentre entre 1740 i 1746 sortiren cap a les Índies nou vaixells comandats per patrons catalans, entre 1748 i 1754 ja ho feren dotze;¹⁶³ no hi ha dubte que a partir del Tractat d'Aquisgran el 1748, que posà fi a la guerra, s'incentivà el comerç amb les colònies. Les set embarcacions que pertanyen al tipus sagetia o cinc pincs, serien la majoria de fabricació catalana; els vaixells de tipus nau, pollacra o paquebot eren de construcció estrangera, segurament francesa. Les sageties i pincs, utilitzats abastament en el cabotatge mediterrani, arboraven tres pals i veles llatines. Per adaptar aquest tipus d'embarcacions a la navegació atlàntica s'anà modificant l'aparell de tal manera que en les sageties els arbres trinquet i mestre acabaren aparellats amb veles

¹⁶³ Hem inclòs l'expedició de 1754 de Salvador Cruanyes que no incorpora Carlos Martínez Shaw a diferència de Pierre Vilar. En tot cas, si es realitzà, ho fou per Salvador Cruanyes i Misser, fill de Salvador Cruanyes i Castanyer, el qual morí al continent americà en l'expedició de 1752.

quadres, mentre el de messana conservà antena i vela llatina; així es disposava de més superfície vèlica malgrat ser més complicat el pilotatge i exigir una dedicació més intensa dels mariners en la realització de les diferents maniobres.¹⁶⁴ La sagetia fou amb escreix l'embarcació més utilitzada pràcticament fins el 1790, tot i que rivalitzant amb pollacres i bergantins a partir de 1778.¹⁶⁵

Pel que fa a la localitat de construcció dels vaixells, és una dada que no es troba fàcilment en la documentació consultada. És molt probable que en un percentatge alt, les sageties i els pincs de la nostra taula fossin bastits a les drassanes del Maresme, en concret d'Arenys, Mataró o Canet. Sabem que les sageties *El Sagrat Naixement i Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 3.000 quintars i la *Jesús Natzarè i la Verge de la Misericòrdia* de 4.000 quintars foren construïdes a Canet;¹⁶⁶ a Mataró el pinc *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep* de 300 tones del canetenc Francesc Xiqués i a Arenys ho foren els pincs *La Sacra Família* de 5.000 quintars del patró Josep Baralt i *La Puríssima Concepció* de 1.500 quintars del patró Lluís Arca.¹⁶⁷

Divuit patrons diferents realitzaren les 21 expedicions esmentades, de les quals amb tota certesa 10 ho foren per set patrons de Canet: Francesc Xiqués i Giol (2), Joan Cruanyes i Gispert (2), Fèlix Misser i Oller, Fèlix Ferrer Major Catà, Francesc Milans i Cirés (2), Salvador Cruanyes i Castanyer i Salvador Cruanyes i Misser. Hi ha altres tres patrons als quals el professor Martínez Shaw fa originaris de Canet: Jaume i Jeroni Vinyals (germans) i Joan Ferrer. La documentació consultada no ens permet assegurar que els dos primers fossin canetencs.¹⁶⁸ Més dubtes presenta la figura de Joan Ferrer; tot i que l'acta de patronia del pinc *Sant Francesc de Paula* el fa veí de Barcelona; podria ser originari de Canet on hi ha documentats els patrons Joan Ferrer i Puig (1718-1785) i Joan Ferrer i Tramuja (1721-1786) amb opcions tots dos

¹⁶⁴ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p.66.

¹⁶⁵ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p.69.

¹⁶⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.403; 1747, f.233.

¹⁶⁷ AHPB, Sebastià Prats, 1748, f.196; 1749, f.288.

¹⁶⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1745, f.368. El patró Jaume Vinyals de la barca *Santa Maria de la Mercè i Santa Maria dels Socors* de 4.500 quintars construïda a Barcelona, era també veí de la ciutat comtal. Per altra banda, el cognom Vinyals no apareix en els llibres parroquials de Canet durant tot el segle XVIII.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

d'ésser el patró en qüestió; ens inclinàrem pel segon, amb el qual coincidíem amb el professor Martínez Shaw que el fa soci del seu cunyat Josep Goday i Misser, amb botiga a Cadis.¹⁶⁹ No hem pogut establir, en canvi, la relació paterno-filial entre Fèlix Ferrer i Joan Ferrer com sí ho fa l'historiador suara esmentat; Fèlix Ferrer Major Catà (1695-1770) no tingué fills ni tampoc tenia una relació de parentesc pròxima amb Joan Ferrer i Tramuja. Dels vuit pilots restants no coneixem, per ara, la localitat de procedència de quatre d'ells: Bartomeu Ferrà, Pau Comas, Pere Maseras, Fèlix Almerà, entre els quals els dos últims, inscrits a la Matrícula de carregadors de Cadis el 1735, es convertiren, sobretot el segon, en importants representants catalans del comerç americà.¹⁷⁰ Dels altres quatre n'hi ha dos de Mataró, Francesc Boter i Salvador Font i Carbonell, un d'Arenys, Josep Baralt i un de Barcelona, Lluís Arca.

A partir de 1757 s'observa una davallada de les expedicions comercials catalanes realitzades pels navilis de registre. La causa caldria buscar-la en la competència que representà la Reial Companyia de Barcelona, companyia privilegiada fundada el 1755. Entre 1757 i 1765 els vaixells de l'esmentada companyia realitzaren deu expedicions a Santo Domingo i una a Hondures l'any 1758.¹⁷¹ Quatre d'aquests viatges a l'illa caribenya els comandaren els patrons de Canet, Miquel Xiqués i Sabater (1719-1802)¹⁷² i Jaume Grau i Ferrer (1708-1773);¹⁷³ ambdós patrons dirigiren els dos primers viatges de la Companyia de Barcelona. Miquel Xiqués, nebot del capità Francesc Xiqués i Giol, comandà l'any 1757 a Santo Domingo el pinc *N.S. del Pilar* i *N.S. del Roser*, la mateixa embarcació amb la qual el seu oncle havia viatjat a Hondures l'any 1752 i posteriorment adquirida per la Companyia de Barcelona. Xiqués repetiria viatge el 1759; encara ho faria una vegada més l'any 1767, també a

¹⁶⁹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 112-113.

¹⁷⁰ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.107,132-133.

¹⁷¹ Oliva, *Cataluña y el comercio privilegiado con América*. Sobre les Companyies privilegiades: Margarita Eva Rodríguez García, «Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)» *Estudios de Historia económica*, Banco de España, núm. 46 (2005), pp.13-76.

¹⁷² Fill del mariner Miquel Xiqués i Giol, mort a Cadis el 1732, i de Teresa Sabater, filla del mariner Francesc Sabater. Casà el 1743 amb Maria Teresa Ferrer i Castanyer, filla del mariner Francesc Ferrer.

¹⁷³ Fill del mariner Jacint Grau, casà el 1732 amb Teresa Llauger, filla del mariner Francesc Llauger.

Santo Domingo, amb el paquebot *Sant Esteve i Santa Maria dels Socors*. Jaume Grau amb la fragata *Sacra Família i Sant Eulàlia*, viatjà com Xiqués a Santo Domingo els anys 1757 i 1759.¹⁷⁴

Ja hem destacat anteriorment el paper destacat de la flota canetenca en el comerç de cabotatge mediterrani durant el segle XVII el qual es perllongà almenys fins a la primera meitat de la centúria següent. No hauria de sorprendre doncs que els patrons canetencs, molt experimentats en viatges fins a Cadis i Lisboa, fossin en la dècada de 1740 els preferits per armadors i noliejadors en l'etapa iniciàtica del comerç català amb Amèrica, tal com hem vist en l'apartat anterior. L'existència de força documentació va permetre a Pierre Vilar i Carlos Martínez Shaw l'estudi detallat de les expedicions del pinc *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep* de Francesc Xiqués, l'any 1745 a Veracruz¹⁷⁵ i de la fragata *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Antoni de Pàdua*, «*La Perla de Catalunya*» de Francesc Milans, l'any 1749 també a Veracruz.¹⁷⁶ La correspondència dels patrons d'aquestes dues expedicions i de Tomàs Prats amb la companyia Alegre,¹⁷⁷ han fet possible aportar més dades sobre els dos viatges esmentats, les quals exposem a continuació.

3.4.1.1.1. L'expedició de Francesc Xiqués

Francesc Xiqués i Giol (1703-1775), fou un dels primers patrons que documentalment són reconeguts com a capitans, apel·latiu associat segurament a la realització dels viatges transatlàntics. Tot i que no apareix a la llista de patrons de Canet de 1728 —tenia tant sols vint-i-cinc anys— el cert és que a finals de la dècada de 1730 feia la ruta Barcelona-Cadis.¹⁷⁸ El 1740, carregat d'ametlla per compte de la companyia Alegre amb el pinc *Sant Joan*

¹⁷⁴ Oliva, «La aportación catalana », pp. 113-131.

¹⁷⁵ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 503-505; Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 163-167.

¹⁷⁶ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 505-517; Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 171-183.

¹⁷⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Companyia Alegre, Correspondència rebuda i Copiador de cartes, 1740-1750.

¹⁷⁸ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.338.

Baptista, fou capturat a Salou pels anglesos.¹⁷⁹ No ha de sorprendre aquest atac tenint en compte la proximitat de Menorca, en poder dels anglesos des de la guerra de Successió.

L'any 1742 Francesc Xiqués s'encarregava en nom de la societat concessionària de l'«arrendament d'eixàrcies» de fer construir a les drassanes de Mataró un pinc d'un es 300 tones d'arqueig anomenat *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep*. Els interessats en l'esmentada societat, representats pel seu director Josep Puiguriquer i Clarina¹⁸⁰ i per Agustí Gibert i Xurrich¹⁸¹, decidiren enviar pel seu compte el pinc a les Índies incentivats per les atractives proposicions de Tomàs Prats, agent a Cadis de la casa Alegre: «*para que Vms. Puedan exprimentar el negocio de las Indias, que tanto deseo se introduzca a esse Principado, ya que todos los frutos y generos son a proposito para este trafico*». ¹⁸² Encara afegia en una carta posterior:¹⁸³

«... *que no teniendo Biscaya mas que fierro para llevar allá y la codicia de hazer aplicar a la letra los muchachos, y de estos buena porcion de pilotos, son dueños de la navegación a la Carrera de Indias, y en ellas de las casas de comercio, como en Cadiz y en la corte; con quantas mas veras lo pudieran ser los catalanes que en la navegación practica nadie les gana...*»

Es desconeix el cost de fabricació de la nau, però s'estimà en 11.120 lliures catalanes en el càlcul de les despeses de l'expedició, les quals assoliren un total aproximat de 90.000 lliures.¹⁸⁴

El pinc s'avarà el 22 de setembre de 1743; tot i que estava destinat a fer la Carrera d'Índies, no sortí cap a Amèrica fins dos anys després. Les raons d'aquest alentiment foren diverses, començant per la necessitat d'haver de

¹⁷⁹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, vol. IV, p. 483.

¹⁸⁰ Molas, *Comerç i estructura social a Catalunya*, pp.160-161. Josep Puiguriquer i Clarina fou l'iniciador del contracte estatal del vestuari i d'eixàrcies (1741-1752). Va ésser un dels fundadors de la Reial Companyia de Barcelona (1756) i de la Junta de Comerç (1758).

¹⁸¹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 476-503. Agustí Gibert i Xurrich, gendre de Miquel Alegre, administrà la Companyia Alegre i Gibert a partir de la mort del seu sogre el 1736. Fou un comerciant d'ampli espectre interessat en l'arrendament de carns, pa i eixàrcies, tractant en negocis del bacallà, armador de vaixells, prestador de canvis marítims, assegurador de capitals, exportador d'aiguardents i fruits secs a Cadis, etc.

¹⁸² BC, Fons del baró de Catellet, 103/1, 14 de gener de 1744.

¹⁸³ BC, Fons del baró de Castellet, 103/1, 10 de març de 1744.

¹⁸⁴ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.164-165.

trobar un soci que aportés 30.000 pesos, quantitat equivalent al 50% del cost pressupostat de l'expedició; els altres 30.000 pesos serien a càrrec de la societat de l'arrendament d'eixàrcies propietària del vaixell.¹⁸⁵ Finalment, cap a meitat de 1744, l'important comerciant gadità Lorenzo del Arco acceptà participar en el negoci aportant el 50% previst. Es tractava d'un mercader molt bregat en la Carrera d'Índies; per tant la seva implicació en el projecte, a banda de garantir el condicionant econòmic de l'expedició, aportava l'experiència i coneixements necessaris —dels quals mancaven els socis catalans— per poder enviar amb les degudes garanties el vaixell a Veracruz. Mentrestant, el pinc de Xiqués realitzà l'any 1744 dos viatges a Cartagena, noliejat per la *Real Hacienda*, per portar-hi fusta; trobant-se en l'esmentat port, l'agost de 1744, fou embargat en nom del Rei per traslladar tropes a Gaieta, indret situat al nord de Nàpols. Malgrat les gestions fetes amb el marquès de la Ensenada perquè el pinc de Xiqués s'aturés a Sète (sud de França) i tornés, no es va poder evitar que continués viatge cap a Itàlia. No fou fins el 8 de novembre que Xiqués arribà a Barcelona. Per obtenir les reduccions màximes en les altíssimes primes de les assegurances —cares a causa de la guerra— Agustí Gibert informava a Prats, encarregat de contractar les pòlisses, que el pinc «*va armado con 14 cañones, 20 trabucos, fusiles, sables, xuxos y demas necesario para una buena defensa con 32 hombres de tripulacion incluso el capitan*».¹⁸⁶

L'inici de l'expedició s'endarrerí encara més per les protestes dels mariners negant-se a viatjar a Amèrica per un sou prefixat i no per la part dels nòlits segons la consuetud de les embarcacions catalanes. La coincidència, en aquest cas, de la societat armadora del vaixell amb la societat mercantil del viatge a Índies, feia innecessari el pagament de nòlits i en conseqüència el cobrament habitual de les *parts* dels mariners. La negativa de la tripulació en acceptar les noves condicions de contractació foren causa d'un conflicte «*en vista de lo qual se despacharon la mayor parte y se han reclutado otros mediante haverles ofrecido lo que ellos quieren [...] de los despedidos solicitan*

¹⁸⁵ És important destacar que l'aportació de 30.000 pesos per part de la societat d'eixàrcies, incloïa el valor del pinc el qual fou valorat en 8.000 pesos, equivalent a 11.200 lliures catalanes. El capità Xiqués tenia un setzè de participació en el pinc o sigui 700 lliures.

¹⁸⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.372, f.179.

bolver muchos pero solo se admitiran los menos autores».¹⁸⁷ La intervenció de Xiqués per normalitzar la situació fou decisiva i reconeguda per l'empresari barceloní. La solució consistí en la contractació d'uns nòlits ficticis on la «part de la gent» fos equivalent a les despeses previstes en sous dels mariners.¹⁸⁸ Durant el mes de novembre de 1744, Francesc Xiqués carregà a Barcelona gènere, per portar a Veracruz, d'un valor aproximat de 2.500 pesos —creiem que es tractava de paper, fil i productes d'apotecari. El 26 de desembre de 1744 el pinc es trobava a Salou on carregà vi, aiguardent, ametlla i avellana estimats en uns 14.000 pesos.¹⁸⁹ Comptes més precisos, realitzats posteriorment, sobre tots els articles embarcats donaven un total de 21.811 pesos, 5 $\frac{3}{4}$ rals de plata.¹⁹⁰ El pinc sortí de Salou en direcció a Cadis,¹⁹¹ l'11 de gener de 1745, veient-se obligat pels vents contraris a refugiar-se en el port de Màlaga; en dita ciutat carregà 48 quintars de suro, material necessari per folrar-lo, seguint les instruccions de D. Lorenzo del Arco.¹⁹² Fou una llàstima no haver conegut abans el requeriment de les planxes de suro ja que la seva instal·lació exigia primer de tot descarregar-lo, la qual cosa decidiren fer a Cadis. El capità Xiqués arribava a la ciutat gaditana el 4 de març de 1745 on amb rapidesa va procedir a buidar la nau, traslladar-la al *Caño del Trocadero* (canal dins el port) per poder-la folrar amb garanties i al mateix temps canviar-li l'arbre mestre.¹⁹³

El mal temps impedí l'entrada al *Caño* fins el dia 27 de març i no tornava a estar totalment carregat fins a finals de juliol. Havent desaprofitat l'oportunitat de poder sortir en conserva amb tres vaixells que anaven a l'Havana; les previsions el mes d'agost eren deixar Cadis cap a la segona quinzena d'octubre amb la nau anomenada *El Soberbio*. No era recomanable iniciar viatges al voltant de l'equinocci de tardor (21 de setembre), ni del «*cordónazo de San*

¹⁸⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.372, f.176.

¹⁸⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.373, f.2.

¹⁸⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.372, f.181.

¹⁹⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.373, f.5. El pes castellà de 8 rals de plata o de 128 quarts, equivalia a 1 lliura, 8 sous, moneda de Barcelona.

¹⁹¹ Era obligatori efectuar a Cadis el registre de tots els vaixells de la Carrera d'Índies tant a l'anada com a la tornada. En aquest cas, a més a més, el pinc hi acabaria de completar la càrrega.

¹⁹² Folrar el pinc assegurava la integritat d'envasos i recipients durant el llarg trajecte marítim. Deuria ser una pràctica habitual en les embarcacions de la Carrera.

¹⁹³ El canvi d'arbre convenia per poder dotar al pinc de veles quadres més adients que les llatines en la navegació atlàntica.

Francisco» (4 d'octubre, Sant Francesc d'Assís), dates en les quals els temporals eren freqüents.

El fort sentiment religiós de l'època feia quasi imprescindible demanar l'ajut diví per aconseguir el final feliç de l'expedició, la qual cosa queda palesa en l'escrit d'Agustí Gibert a Tomàs Prats:¹⁹⁴

«Es de la mayor satisfacción nuestra la promesa que Vms han hecho para implorar el auxilio divino en el viage del pinque de mandarnos que hagamos celebrar luego tres oficios o missas cantadas una en el altar de Ntra. Sra. de Montserrate de la montaña, con prevencion de mandar alli persona que la oiga [capellà de la casa Alegre i Gibert conegut de Xiqués], otra en el altar de Sant Joseph en la iglesia que nos parezca que sera en la del propio santo, y otra en el altar de San Antonio de Padua en la iglesia de San Francisco de esta ciudad [Barcelona] aplicando para limosna de ellas los 30 pesos que Vm. nos envia con letra a cargo del Sr. Josep Puiguriquer, aprobando igualmente que el dia mas proximo de ponerse a la vela dicho pinque haga Vm. celebrar otra missa cantada en el altar de San Francisco Xavier apostol de las Indias en la Iglesia de los Padres de la Cia. de essa ciudad [Cadis] quisiéramos tambien que durante el expresado viage se celebrase diariamente una missa resada».

Malgrat les pregàries, el risc que l'embarcació caigués en poder dels anglesos era molt alt; per tant era imprescindible haver contractat l'assegurança pel valor dels diners invertits en l'expedició; en aquest cas, excepte 4.000 pesos, aportats per la firma Lombardon de Marsella que foren assegurats en dita ciutat, la resta ho fou majoritàriament a Londres; Roberto Meyn, apoderat de Lorenzo del Arco s'encarregaria de fer-ho des de Cadis. El tancament de comptes realitzat l'any següent, ens fa adonar de les grans quantitats gastades en les primes de les assegurances; tant sols fixant-nos en el 50% de la part catalana de la massa general assegurada, que pujà fins a

¹⁹⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.373, f.36.

34.204 pesos, 1 ral de plata,¹⁹⁵ les primes pagades foren de 11.715 pesos, 6 1/8 rals de plata, les quals representen un 34% aproximadament.¹⁹⁶ És la constatació, un cop més, de les exagerades primes exigides pels asseguradors en temps de guerra.

El «pinco d'en Xiqués» salpà finalment de Cadis el 21 d'octubre de 1745, dia de les Onze Mil Verges, acompanyat per la nau anomenada el *Soberbio*. Se'n tingueren notícies d'haver passat per les Canàries el dia 26 i amb temps favorable s'esperava que arribaria a Veracruz per Nadal. Una carta de Prats del 22 de gener de 1746 comunicava que havien arribat notícies a Cadis de la captura, per part anglesa, d'algunes embarcacions sense confirmar quines; la sort del pinc, sense saber-ne res tres mesos després de la seva partida, començava a preocupar-los. Fou el mes de juny quan els hi arribà la notícia de que la nau de Xiqués havia estat presa per corsaris anglesos el dia 21 de desembre de 1745 «*después de un largo y reñido combate*» i portada a Kingston (Jamaica) on hi morí un cosí de Xiqués. Per si no n'hi hagués prou, la muller de Xiqués, Maria Dillat, havia mort a Canet al mes de maig. Des de Barcelona, van donar ordres perquè es posessin a disposició de la germana i fills del capità canetenc 100 pesos, per lliurar-los-hi quan ho necessitessin.¹⁹⁷

Entre gener i febrer de 1746, la tripulació del pinc, inclòs el capità Xiqués, fou retornada a Cuba.¹⁹⁸ Seria probablement el mes de maig quan el patró canetenc i el contramestre Manuel Garcia de Bustamante embarcaren en una nau de la Companyia de l'Havana amb rumb a Espanya.¹⁹⁹ No es tingueren notícies d'ells fins el mes d'agost, quan a través d'un butlletí holandès s'assabentaren a Cadis de la caiguda en mans angleses de la nau de la Companyia de l'Havana; Bustamante, Xiqués i la tripulació foren traslladats a

¹⁹⁵ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 165.

¹⁹⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.373, f.100 i f.118.

¹⁹⁷ La seva germana Caterina, casà el 1752 amb el patró Pere Buch; el 1746 eren vius tres fills de Xiqués: Francesc, Caterina i M^a Isabel de 10, 13 i 15 anys, respectivament.

¹⁹⁸ BC, Fons del baró de Castellet, 104/2. En una carta a Tomàs Prats de Cadis, escrita des de l'Havana i datada el 6 de març –rebuda el mes de juny– Xiqués explicava la tragèdia del pinc.

¹⁹⁹ La Companyia de l'Havana, autoritzada el 1740, fou una de les Companyies privilegiades a l'igual que la Companyia Guipuzcoana de Caracas (1728) i la més tardana Reial Companyia de Barcelona (1755) que tingueren una certa continuïtat durant el segle XVIII.

Dublín.²⁰⁰ L'estada a la capital irlandesa —Xiqués hi estigué malalt— es perllongà la resta de l'any 1746 i no tornà a Barcelona fins el 22 de febrer de 1747, havent-hi arribat des de Sant Sebastià. Francesc Xiqués havia estat capturat dos cops pels anglesos en un periple de dos anys i tres mesos de durada.

El març de 1747 encara no s'havia fet efectiu el cobrament del capital assegurat a Londres; els asseguradors britànics retardaven el pagament adduint que era necessària la declaració de «testimonis de vista» de la presa del pinc.²⁰¹ Pel motiu esmentat decidiren que el capità Xiqués, l'escrivà del pinc Manuel Clausell²⁰² i el mariner Pau Romeu anessin a declarar a la capital londinenca i forçar el pagament de la quantitat assegurada. Partiren en carro de Barcelona cap a Cadis el 12 de juny de 1747 —desestimat el viatge a Holanda per terra degut als conflictes bèl·lics de Flandes. Sortiren a cavall de Cadis cap a Portugal, la segona quinzena de juliol i el 2 d'agost arribaren a Lisboa on foren proveïts de passaport i cartes de recomanació per a la casa Dillon i Cruise de Londres; el dia 28 eren a punt d'embarcar al port de Belem (Lisboa).

La primera carta rebuda de Xiqués, des de Londres, està datada el 10 d'octubre de 1747 on explicava tots els tripijocs dels asseguradors per endarrerir el pagament el màxim possible.²⁰³ Francesc Xiqués continuà a Londres tot l'any 1748 intentant, en va, recuperar uns 6.000 pesos que faltaven per cobrar dels asseguradors anglesos.²⁰⁴ Davant la impossibilitat que la gestió es resolgués a curt termini, decidiren, a principis de 1749, que Xiqués tornés ràpidament a Cadis per incorporar-se a l'expedició a Veracruz com a apoderat

²⁰⁰ BC, Fons del baró de Castellet, 104/2. La informació precisava que foren estat presos «*en los cabos de Santa Maria*»; pensem que podria tractar-se del cap de Santa Maria al sud de Portugal.

²⁰¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.373, f.100. El capital assegurat a Londres per la part catalana era d'uns 28.000 pesos.

²⁰² Manuel Clausell i Llauger (1704-1747), membre d'unes de les nissagues marineres més genuïnes del Canet del XVIII, morí a Londres en el viatge que comentem.

²⁰³ En una carta posterior detallava que Mr. John Bance, parlamentari i agent dels asseguradors, havia cobrat d'ells feia mesos 40.000 pesos, els quals podia haver retingut per aprofitar-se'n.

²⁰⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, f.159. Uns asseguradors de Bristol rebutjaven pagar 500 lliures esterlines (una lliura esterlina = 6 pesos aprox.) i quatre de Londres, en fallida, en devien altres 500 lliures.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

de la fragata *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Antoni de Pàdua*, la «*Perla de Catalunya*», la qual es trobava al port gadità des del mes de febrer. Després d'haver arribat a Cadis a finals del mes de març, Xiqués sortia cap a Veracruz el dia 12 de juliol de 1749 amb la *Perla de Catalunya* comandada per Francesc Milans; entraria de tornada al port de la capital gaditana el 30 de juliol de 1750. Xiqués encara tornaria a travessar l'Atlàntic l'any 1752 capitanejant el pinc *Ntra. Sra. del Pilar* en una expedició a Hondures novament finançada pel grup de comerciants encapçalat per Puiguriquer i la casa Alegre d'Agustí Gibert.²⁰⁵

Taula 14. Periple del capità Francesc Xiqués (1742-1753). Font: Fons del baró de Castellet. Elaboració pròpia.

Data	Esdeveniment
1742-1743	Construcció a Mataró del pinc <i>N.S. de Montserrat i Sant Josep</i>
22-setembre-1743	Avarada del pinc
Gener-Juliol 1744	Dos viatges a Cartagena (Espanya)
Agost 1744	Sortida de Barcelona cap a Gaieta (Itàlia)
8-novembre-1744	Arriba de tornada a Barcelona
Novembre-Des.1744	Càrrega de mercaderies a Barcelona i Salou
11-gener-1745	Sortida de Salou
Febrer 1745	Estada al port de Màlaga (mal temps)
4-març-1745	Arribada a Cadis
21-octubre-1745	Sortida de Cadis cap a Veracruz
21-desembre-1745	Presa del pinc al Carib pels anglesos i trasllat a Jamaica
Gener-Abril 1746	Estada de Xiqués a l'Havana
Maig 1746	Sortida de Xiqués de l'Havana en un vaixell de la Cia. de l'Havana
Juny 1746	Captura del vaixell pels anglesos al cap de Santa Maria
Juliol-Desembre 1746	Estada com a presoner a Dublín
22-febrer-1747	Arribada a Barcelona
12-juny-1747	Sortida de Barcelona cap a Cadis amb carro

²⁰⁵ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 183-192. En aquesta ocasió els comptes de l'expedició (no conservats) els portà Josep Puiguriquer i no la casa Alegre per la qual cosa no es disposa d'una informació tan completa com en el cas dels viatges de Xiqués el 1745 i de Francesc Milans el 1749.

Juliol 1747	Sortida cap a Lisboa a cavall
Agost 1747	Sortida amb vaixell de Lisboa cap a Londres
Octubre 1747	Inici de l'estada a Londres
Febrer 1749	Final de l'estada a Londres
Març 1749	Arribada a Cadis
12-juliol-1749	Sortida cap a Veracruz amb la fragata <i>La Perla de Catalunya</i>
30-juliol-1750	Arribada a Cadis de Xiqués amb <i>La Perla</i> procedent de Veracruz
28-juliol-1752	Sortida de Cadis amb el pinc <i>N.S. del Pilar</i> cap a Hondures
30-desembre-1753	Arribada a Cadis

3.4.1.1.2. L'expedició de Francesc Milans

Francesc Milans i Cirés²⁰⁶ proposà des de Cadis l'octubre de 1745 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 del patró canetenc fou molt ben acollida en 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: «es que prenent vos tota la jarcia estopa fil per velas y demes generos que puga subministrarvos la Cia. pagareu ab diners la meytat del que importara lo tot y la meytat quedara la Cia. interesada en dita Barca».²⁰⁷ La construcció «al cargo del maestro mas hábil de Cataluña»²⁰⁸ fou iniciada a Barcelona a partir dels primers mesos de 1746. En un principi s'havia previst que l'embarcació fos una sagetia, però l'agent a Cadis, Tomàs Prats, recomanava la fessin arborar com a fragata, basant-se en el mal resultat que havien donat les sageties en la

²⁰⁶ Sobre Francesc Milans i Cirés, vegeu l'apartat corresponent de les Nissagues canetenques. També: Ricard Cantano «El capità canetenc Francesc Milans i *La Perla de Catalunya*», *El Sot de l'Aubó*, núm. 77, setembre (2021), pp. 3-9.

²⁰⁷ 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, probablement de la meitat aportada per la companyia.

²⁰⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 373, 1746, f.84. Creiem que es tracta del mestre d'aixa Miquel Antúnez, pertanyent a la important nissaga de constructors i negociants.

Carrera.²⁰⁹ 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 *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep*, propietat de l'esmentada companyia concessionària d'eixàrcia i comandada pel canetenc Francesc Xiqués. La notícia 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.

El cost de la fragata fou de 26.529 lliures; és dels més alts que hem trobat documentats. Francesc Milans —capità en els documents— delegat pels parçoners encapçalats per Josep Puiguriquer i Clarina, s'encarregà de supervisar la construcció a les drassanes barcelonines. Finalment, presentà un detallat compte de les despeses de fabricació.²¹⁰ La següent taula n'és el resum:

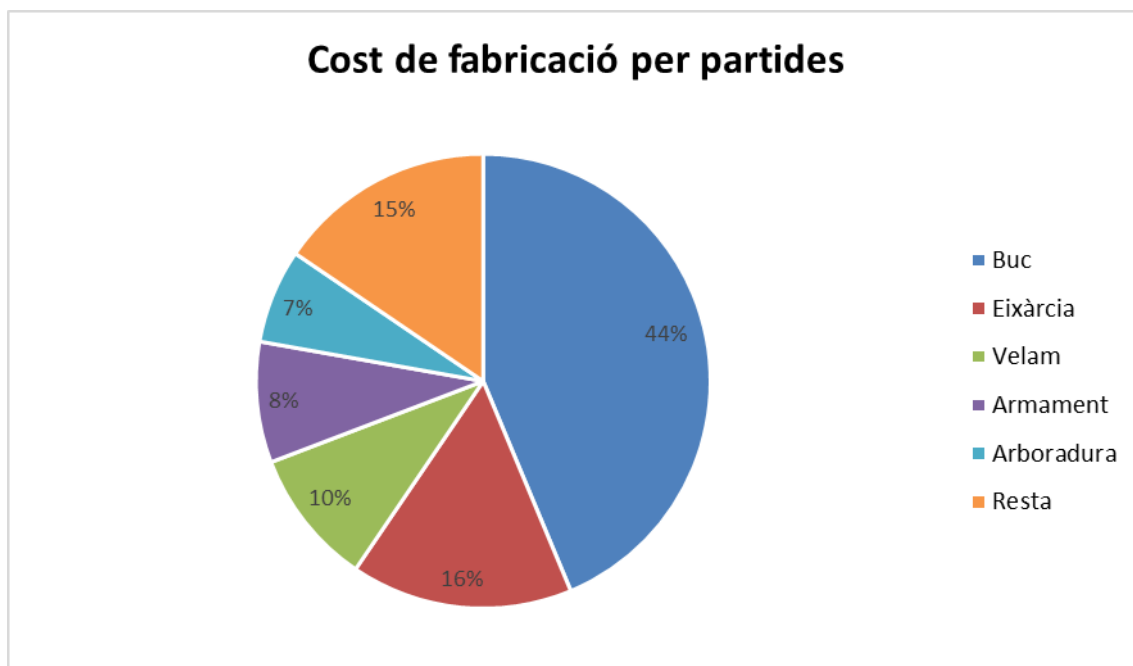
Taula 15. Cost de construcció de la fragata *La Perla de Catalunya*. Font: AHPB, notari Rojas Albaret, 1748, f.94. Elaboració pròpia.

Concepte	Import (lliures, sous i 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 manutenció	577	0	6	2,2
(14) Folrat	1.826	10	4	6,9
TOTAL	26.529	11	5	100

²⁰⁹ BC, Fons del baró de Castellet, 104/2, 1746. Tanmateix, les sageties foren les embarcacions catalanes més utilitzades en la Carrera d'Índies fins la dècada de 1780 (Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p. 69)

²¹⁰ AHPB, notari Rojas Albaret, manual núm. 8, 1748, f.94.

Gràfic 10. Cost de construcció de la fragata *La Perla de Catalunya*. Elaboració pròpia



Els comptes els presentà agrupats en les 14 partides de la taula on hem afegit els percentatges. Per a una millor comprensió de les despeses comentem a continuació els principals components de les 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 (*entenolas*) 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 manutenció, 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 contra 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 *Ntra. Sra. 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.

*La Perla de Catalunya*²¹¹ fou avarada el 27 d'octubre de 1747. La llicència reial autoritzant el viatge a Veracruz s'atorgà l'octubre de 1748. Les dificultats dels empresaris catalans per obtenir el permís per al viatge a les Índies es fan paleses en la correspondència: «...y aun que siempre dudamos que esta Provincia sea atendida no por otra cosa sino porque somos catalanes».²¹² El lliurament de l'esmentada llicència estava condicionada al pagament de 6.000 pesos 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

²¹¹ La troballa a la xarxa, <https://liburutegibiltegi.bizkaia.eus/handle/20.500.11938/71971>, del llibre, *La perla de Cataluña: historia de Nuestra Señora de Monserrate*, escrit pel frare benedictí Fray Gregorio de Argaiz el 1677 podria fer 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). Espai?

²¹² BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, f.90, 1747. Carta del nou de setembre de 1747 dirigida per Agustí Gibert i Xurrich al comerciant barceloní Francesc Fàbregas i Clarina, cosí de Josep Puiguriquer.

dipositada.²¹³ 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.²¹⁴ Entre els mariners de Canet hi havia en «Jaumet», fill del capità.²¹⁵ Per poder avançar en les qüestions relacionades amb l'assegurança i el registre se li notificaven a Tomàs Prats les dades del vaixell.²¹⁶

*«El nombre del navio es La Virgen de Montserrate y San Antonio de Padua de porte según dize su capitan Milans de 360 a 400 toneladas de las de acá y de las de la Carrera de Indias 265 poco mas o menos. Armamento de 24 a 30 cañones con las demas armas correspondientes y de 45 a 50 hombres de tripulacion».*²¹⁷

Després de folrar les parets interiors,²¹⁸ la nau sortia de la ciutat comtal a finals de desembre de 1748, amb parades previstes a Vilanova i Salou.²¹⁹ 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»*.²²⁰ L'arribada a Cadis es produiria el 28 de febrer de 1749. L'elecció d'un pilot experimentat per conduir

²¹³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f.264.

²¹⁴ 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*.

²¹⁵ 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.

²¹⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f.255. En una carta a Tomàs Prats a principis de novembre de 1748, se li deia que el rei havia concedit el permís al vaixell de Milans per anar a Veracruz.

²¹⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f.222. El nombre de mariners quedaria una mica per sota de la mitjana de 64 calculada per una nau d'entre 200 i 300 tones per García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p. 288. Creiem que el nombre de tripulants en els vaixells del Principat fou força més baix, sobretot a partir de 1765.

²¹⁸ L'experiència del pinc *Ntra. Sra. del Pilar* serví sens dubte per decidir realitzar la folra de les parets de la bodega del vaixell al port de Barcelona.

²¹⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 374, 1748, f.284.

²²⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f.12.

l'embarcació en 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 possible 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*[...].».²²¹

A Cadis, el 9 d'abril de 1749, es pactaren els nòlits entre Tomàs Prats, apoderat de la companyia noliejadora barcelonina i Francesc Milans, capità de la fragata.²²² (veure Annex, doc. núm. 7, p. 551) El contracte estipulava 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.²²³ 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.²²⁴ Potser per compensar al capità i a la tripulació se'ls permeté embarcar en concepte de *pacotilla* 80 barrils de vi o d'aiguardent.²²⁵ La sortida cap a Veracruz, un cop

²²¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f.323.

²²² AHPC, Protocolo 766,1749, f.154.

²²³ 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.

²²⁴ No deixa de ser una estimació hipotètica que en tot cas podria haver estat condicionada per la durada del viatge o el pagament d'estaries que haurien repercutit en la retribució de la tripulació.

²²⁵ Timoteo O'Scanlan, *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.

completada la càrrega, efectuat el registre i formalitzades la resta d'operacions comercials i financeres, tingué lloc el dia 12 de juliol de 1749 amb una tripulació de 58 homes.²²⁶ L'expedició que tornà a Cadis el 30 de juliol de 1750, fou la primera de la Carrera íntegrament catalana que finalitzà amb un resultat favorable; Pierre Vilar estimà el benefici dels interessats en un 36%.²²⁷

La nau fou venuda, l'any 1756, a la *Real Compañía 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.²²⁸ 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). 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 del 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.²²⁹ Podríem dir que fou aprofitable fins i tot després de «morta».

3.4.2. PATRONS I VAIXELLS

El coneixement més ampli sobre la identitat dels patrons, dels armadors, els pactes entre ells i les característiques dels vaixells ens el donen els contractes de patronia,²³⁰ els de reconeixença de partícips i els de caució d'armes.

En l'escriptura de patronia els copropietaris de la nau elegien un determinat patró per a dirigir-la i noliejar-la a canvi d'una sèrie d'obligacions. Hi constava la població de veïnatge del patró, el nom i l'arqueig de l'embarcació,

²²⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, 1749, f.76. Agustí Gibert es queixava en la carta de l'excessiu nombre de mariners contractats argumentant que no hi havia guerra i que la tripulació prevista era de 50 homes.

²²⁷ Vegeu: Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. III, pp. 505-515; Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 171-183.

²²⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1756, f.31.

²²⁹ Oliva, *Cataluña y el comercio privilegiado*, pp. 123-129 i 188-189.

²³⁰ Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 164-170.

la procedència i professió dels parçoners, així com la seva part en la propietat del vaixell; no sempre hi figurava el lloc i l'any d'acabament de la construcció de la nau o la localitat de procedència dels diferents partícips.

Fins l'any 1750 aproximadament, la totalitat d'escriptures de patronia es formalitzà mitjançant els notaris registrats a cada vila o ciutat. En aquest cas, l'escriptura anava acompanyada d'un altre document anomenat de «reconeixença de partícips» en el qual el patró assignat declarava reconèixer com a propietaris de la nau els diferents parçoners i la participació de cadascun en el cost de l'embarcació, el qual, dissortadament, sovint no consta. De manera semblant al document de patronia es repetien les condicions i pactes entre el patró i els partícips. Aquests dos tipus de documents, fins la data esmentada, eren redactats quasi sempre en llatí en un format fix i estandarditzat.

En pocs dies de diferència, el patró formalitzava l'escriptura anomenada «caució d'armes» on s'hi feia constar —sempre en castellà— el tipus i quantitat d'armament del qual es dotava l'embarcació. Hi figurava sempre el nom de la nau i la seva capacitat, que en certa manera justificava la quantitat i tipus d'armes declarades; sovint hi constava també el lloc de construcció. La fórmula emprada era invariablement aquesta: *«otorgo y prometo a D. Luis Carbonell, Teniente Coronel de Dragones y Guardia de dicho puerto [Barcelona] que siempre que será requerido dará cuenta y razón de los [nombre de cañones, trabucos, fusells, sabres etc.] que se me han permitido por defensa de dicha embarcacion»*.²³¹

Podríem dir, *grosso modo*, que les escriptures de patronia suara comentades, foren les habituals fins mitjan segle XVIII i podien formalitzar-se, tal com hem comentat abans, davant un notari públic de qualsevol ciutat o vila. Malgrat això, la presència dels comerciants barcelonins en la majoria de contractes, feu inevitable que l'escriptura es registrés en notaries de Barcelona, entre les quals, la de Sebastià Prats, a partir de 1740, fou la més representativa. A partir de la creació de les Escrivanies de Marina, l'any 1751, les patronies havien de ser escripturades en les Escrivanies de les capitals de

²³¹ En totes les «caucions d'armes» documentades, entre 1744 i 1761, hi consta Luís Carbonell. En les primeres té el grau de «*Teniente Coronel de Dragones*» i en les últimes hi apareix com «*Marqués de la Quadra i Cavallero de la Orden de Santiago*».

les Províncies de Marina: Barcelona, Mataró, Tarragona i Sant Feliu de Guíxols.²³² És important afegir que les escriptures de «reconeixença de partícips» i de «caució d'armes» continuaren registrant-se exclusivament en les notaries públiques.

Atenent al que acabem de dir hem focalitzat la nostra recerca en les escriptures del notari Sebastià Prats, des de 1744 a 1758, i en les de l'Escrivania de Marina de Barcelona des de 1754 fins l'any 1765, realitzades pel notari Vicenç Simon. Hem pogut constatar que en les escriptures de reconeixença de partícips sovint hi consta el cost de construcció de l'embarcació i en les de caució d'armes el lloc de fabricació, mentre que a les de patronia hi figura sempre la relació nominal de parçoners, el veïnatge, l'ofici i llur part en la propietat del vaixell; també s'hi troba el nom del patró, la seva procedència, el nom de l'embarcació i el seu arqueig. Aquestes últimes quatre referències consten sempre en els tres tipus de document comentats, on s'hi pot observar que el tonatge registrat no sempre coincideix, la qual cosa evidencia les dificultats existents en el càlcul d'aquesta dada, que sempre era aproximada i així s'aprecia en els documents: «*vectura... mille et... centum pondium, parum plus vel minus*». En definitiva, tenint en compte el conjunt d'aportacions dels tres tipus de documents, es pot disposar d'una informació força completa sobre els patrons, armadors i característiques dels vaixells registrats. Cal dir que les actes de patronia i demés protocols escripturats pel notari Sebastià Prats i després per Vicenç Simon a l'Escrivania de Marina de Barcelona, representen tant sols una part de la realitat catalana, això sí, més significativa en el cas dels patrons de la Matricula de les Províncies de Marina de Barcelona i Mataró, per raons de proximitat.²³³

Amb les dades recollides, procedents dels tres tipus d'escriptures esmentades, hem confeccionat la taula següent on s'indica el nombre de patrons registrats de vint poblacions de la costa del Principat, des de l'Escala

²³² L'estat de conservació dels manuals d'escriptures de l'Escrivania de Marina de l'AHPB fa que siguin només consultables a partir de l'any 1754.

²³³ La Província de Marina de Barcelona integrava a més de la capital, Badalona per llevant i Castelldefels per ponent. La de Mataró comprenia les poblacions costaneres des de Tossa fins a Alella.; integrava les poblacions de l'actual comarca del Maresme, més les de Blanes, Lloret i Tossa, avui pertanyents a la comarca de la Selva.

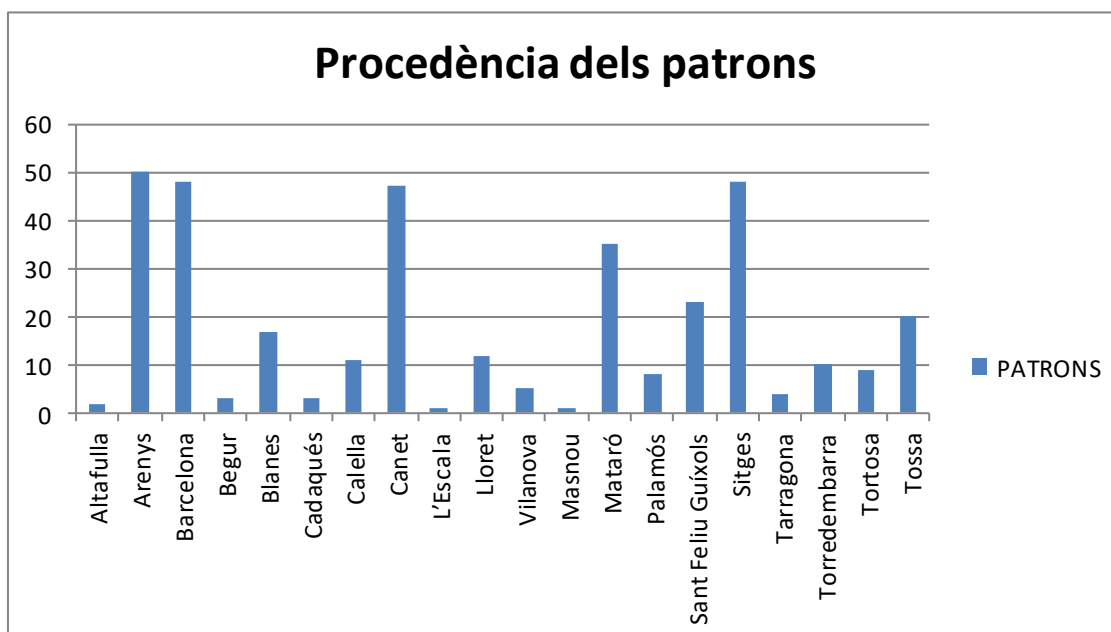
Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

fins a Tortosa i les embarcacions construïdes en les respectives drassanes entre 1744 i 1765. Insistim en recordar que són dades basades exclusivament en els registres dels dos notaris esmentats.

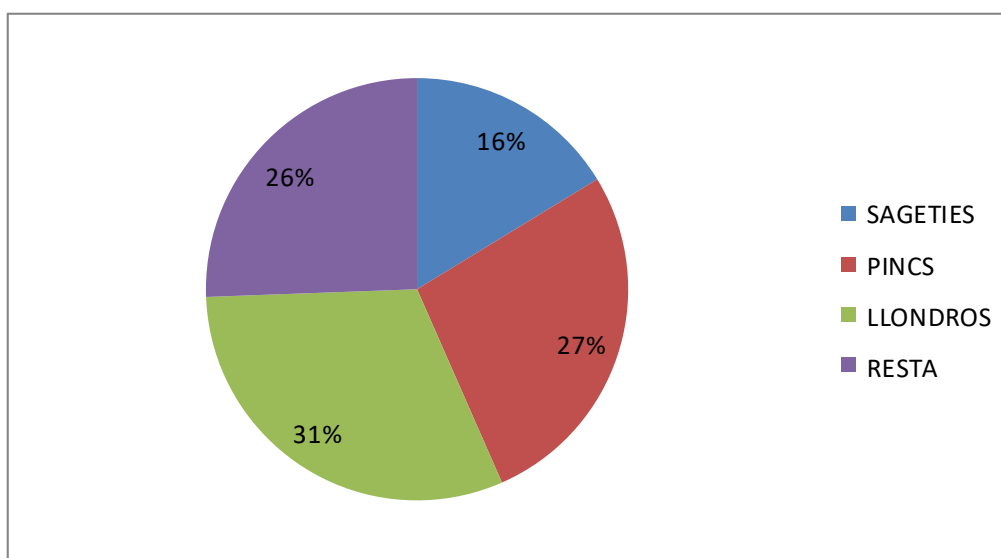
Taula 16. Patrons i vaixells del Principat (1744-1765). Font: Elaboració pròpia.

POBLACIÓ	PATRONS	SAGETIES	PINCS	LLONDROS	RESTA
Altafulla	2	—	1	—	—
Arenys	50	15	13	36	12
Barcelona	48	3	18	4	9
Begur	3	—	1	—	1
Blanes	17	1	5	4	9
Cadaqués	3	—	—	—	—
Calella	11	2	7	11	9
Canet	47	8	1	1	4
L'Escala	1	—	—	—	—
Lloret	12	—	—	—	1
Vilanova	5	—	1	3	1
Masnou	1	—	—	—	1
Mataró	35	11	11	6	11
Palamós	8	—	—	—	—
Sant Feliu	23	1	10	—	5
Guíxols					
Sitges	48	—	—	8	—
Tarragona	4	—	—	1	2
Torredembarra	10	—	—	2	—
Tortosa	9	1	—	4	1
Tossa	20	—	2	—	—
TOTAL	358	42	70	80	66

Gràfic 11. Procedència dels patrons del Principat (1744-1765). Elaboració pròpia.



Gràfic 12. Tipologia dels vaixells del Principat (1744-1765). Elaboració pròpia.



Per raons pràctiques la columna “Resta” engloba un total de 50 embarcacions entre llaguts, canaris, tartanes i barquets, i 16 amb el nom

genèric de «barca».²³⁴ Pincs i llondros foren les naus més utilitzades en la navegació de cabotatge mediterrani. Els llondros, embarcacions aparellades amb tres arbres (trinet, mestre i messana) registraven, entre els fabricats a Arenys, una mitjana d'arqueig de 1.220 quintars; no ens consta que travessessin l'Atlàntic. Els pins fabricats a Arenys tingueren una capacitat mitjana de 2.550 quintars; arboraven també tres pals i alguns passaren, com hem vist anteriorment, del tràfic mediterrani a la navegació transatlàntica. Les sageties, naus també de tres pals com les anteriors i velam llatí eren tradicionalment utilitzades des de l'edat Mitjana, en la navegació de comerç. La mitjana del tonatge de les sageties fabricades a Arenys fou d'uns 3.000 quintars; foren amb escreix els vaixells catalans que més viatjaren a les colònies fins la dècada de 1790 en què foren superades per pollacres, bergantins i fragates. Pel que fa a la importància de les drassanes referida al nombre de sageties construïdes, és manifesta, una vegada més, l'hegemonia de la triada del Maresme formada per Arenys —en posició destacada—, Mataró i Canet. De fet, el protagonisme de les drassanes d'Arenys, i el creixement d'altres, s'anà adquirint a costa, en gran part, de la pèrdua d'importància de les de Barcelona. Les raons, creiem, foren el millor rendiment dels gremis de mestres d'aixa i calafats de les mestrances situades sobretot entre Mataró i Tossa i en conseqüència un menor cost de construcció. El desprestigi del gremi barceloní ens el confirma la queixa presentada a l'Intendent del Principat, l'any 1757, pels patrons Fèlix Misser de Canet, Felicià Carnesoltes també de Canet, Gabriel Miró de Barcelona i altres, contra el gremi de mestres d'aixa i calafats de la ciutat comtal.²³⁵ És molt significatiu el motiu de la denúncia i per això el transcrivim (sic):

«Los citados Patrones y otros del mejor modo y con la debida veneración a V. representan los graves perjuicios y daños que experimentan de los Gremios de Carpinteros de Ribera y Calafates en las carenas y fábricas de sus respectivas

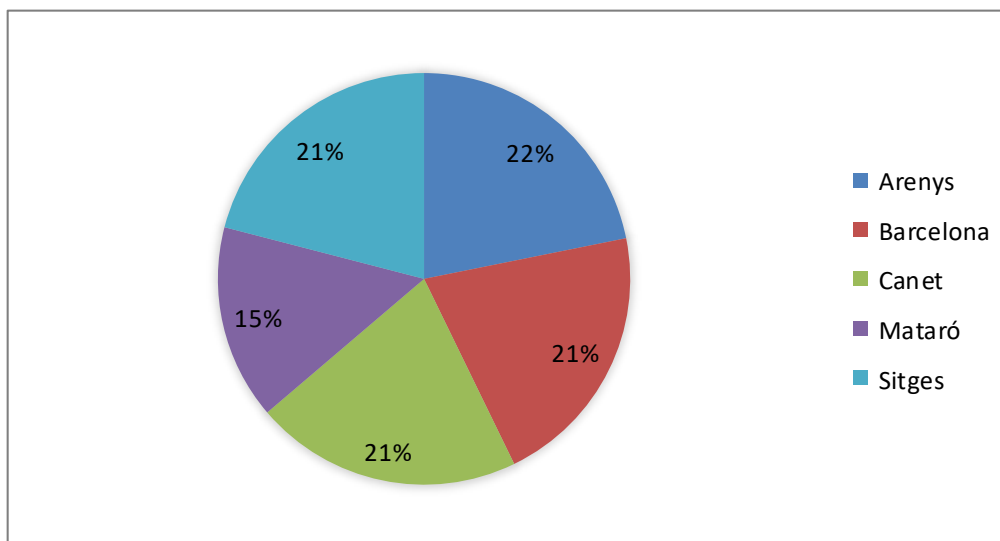
²³⁴ Els llaguts, canaris, tartanes i barquets eren embarcacions de petit tonatge dedicades al cabotatge de proximitat. La denominació «barca», *cymba* en els textos llatins, pot referir-se tant a un pinc o sagetia com a un tipus determinat d'embarcació; tenen aquesta consideració, set, quatre i tres naus construïdes a Arenys, Canet i Mataró respectivament.

²³⁵ AHPB, Escribania de Marina, Vicenç Simon, f.190, 1757.

embarcaciones con motivo del turno o tanda que tienen establecido de no poder tomar los suplicantes con su dinero propio los Maestros de dichas cofradías que les parecen aptos y de su satisfacción si que deven ejecutarlo de los que dichos Prohombres dicen les toca el turno con cuya confianza la mayor parte de ellos no son buenos para aprehendizes ni trabajan una quarta parte del jornal el dia. Lo primero por passarles Maestros sin exámenes en virtud de ser casados con una hija de los tales y lo segundo porque no pudiendo faltar el torno trabajan menos por tener más jornales y dura más la obra en grave perjuicio de los suplicantes»

L'anàlisi de les dades de la taula ens mostra que, pel nombre de patrons, destaquen les poblacions d'Arenys (50), Barcelona (48), Mataró (35), Canet (48) i Sitges (48).²³⁶

Gràfic 13. Distribució dels patrons segons localitat (1744-1765). Elaboració pròpia.



²³⁶ La dada de Mataró no es correspon amb l'important nombre de patrons que tenia la capital del Maresme, el més alt del Principat. És molt probable que molts patrons mataronins preferissin registrar les escriptures de patronia a la seva ciutat i no a Barcelona, la qual cosa explicaria aquesta incoherència.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Tot i que les dades són indicatives i parcials hi ha una certa coherència amb els resultats de les Revistes de Matrícula de Marina realitzades els anys 1754 i 1765, referides a la Província de Marina de Mataró.²³⁷

Taula 17. Matrícula de mar de la Província de marina de Mataró, any 1754.
Font: Llovet, *La matrícula de mar*. Elaboració pròpia.

Població	Marineria	Patrons	Mestrança	Nois
Tossa	84	51	5	41
Lloret	88	49	4	36
Blanes	79	51	15	12
Malgrat	40	27	—	9
Pineda	15	9	7	2
Calella	66	36	16	12
Sant Pol	43	30	—	29
Canet	188	41	10	68
Arenys	183	45	75	47
Caldes	20	16	—	7
Llavaneres	9	5	—	2
Mataró	324	111	26	120
Vilassar	81	65	—	32
Premià	41	24	—	5
Masnou	68	44	5	28
Alella	4	6	—	5
Tiana	8	12	—	4
TOTAL	1.321	622	163	477

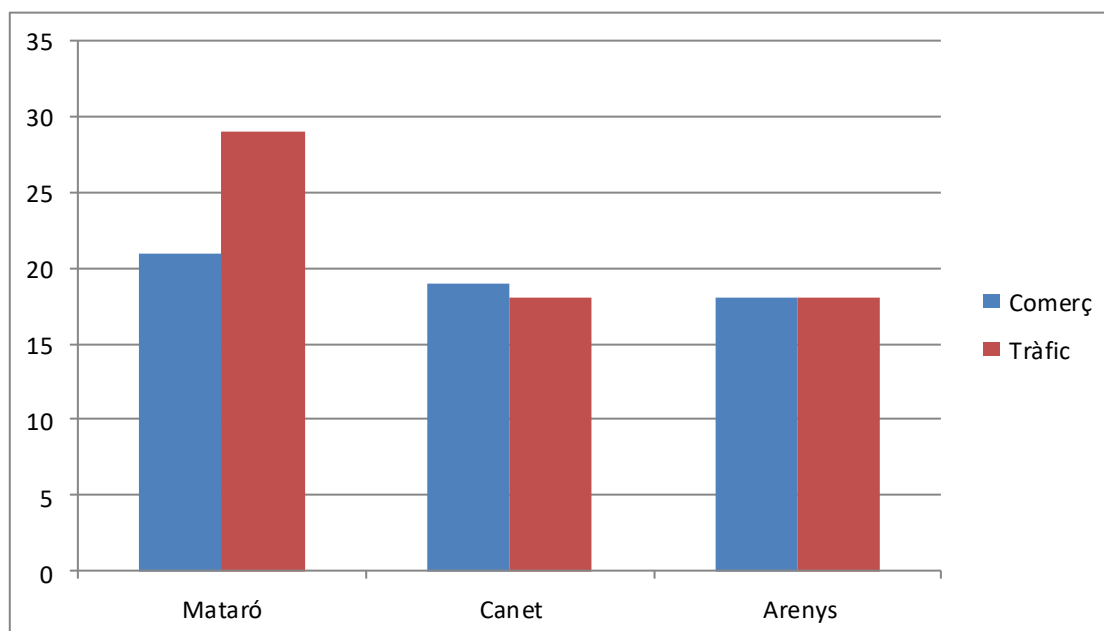
És destacable, amb diferència, el nombre de mariners matriculats a les poblacions de Mataró, Canet i Arenys; el de patrons inclou els de comerç, tràfic i pesca.²³⁸ Descomptats els patrons de pesca, els patrons de comerç i tràfic

²³⁷ Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 56-59. Vegeu també: Fernández Díaz; Martínez Shaw, «La gente de Mar en la Cataluña del XVIII», pp. 553-568.

²³⁸ Els vaixells de comerç es dedicaven a la navegació d'altura preferentment atlàntica i bàltica; els de tràfic, a la navegació de cabotatge o proximitat. Es pot convenir que les embarcacions de 3.000 quintars (150 tones) en amunt serien totes de comerç; per sota, fins a 1.000 quintars (50 tones), podrien dedicar-se indistintament a una o altra activitat i serien exclusivament de tràfic

serien respectivament a Mataró (21 i 29), Canet (19 i 18) i Arenys (18, 18); és a dir, Mataró tenia una flota pesquera considerable, mentre que era poc representativa a les altres dues poblacions, viles on dominava el cabotatge i la navegació d'altura. A les poblacions del Baix Maresme: Vilassar, Premià, Masnou, Alella i Tiana, la quasi totalitat dels patrons eren de pesca. Les viles de Tossa, Lloret i Blanes —avui pertanyents a la comarca de la Selva— configuren també un important nucli d'activitat marinera. Arenys confirma la seva posició capdavantera en la construcció de vaixells, la qual valorem a partir del nombre de mestres d'aixa i calafats englobats en l'apartat de Mestrança.

Gràfic 14. Nombre dels patrons dedicats al comerç i tràfic l'any 1754. Elaboració pròpia.



L'edat dels nois incorporats com a grumets i assistents estava compresa entre 9 i 14 anys.

La matrícula de 1765 ampliaria si més no les dades de l'anterior:

les inferiors a 1.000 quintars; les de pesca queden clarament per sota de 100 quintars (5 tones).

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Taula 18. Matrícula de mar de la Província de marina de Mataró, any 1765.
Font: Llovet, *La matrícula de mar*. Elaboració pròpia.

Població	Marineria	Patrons	Mestrança	Nois
Tossa	150	72	20	32
Lloret	143	63	8	—
Blanes	209	76	20	43
Malgrat	63	30	2	19
Calella	96	47	34	20
Pineda	28	12	8	4
Canet	244	57	12	63
Sant Pol	66	35	1	14
Arenys	215	57	98	43
Mataró	415	102	26	63
Vilassar	105	68	—	9
Premià	46	24	—	5
Caldes	26	22	—	9
Llavaneres	18	9	—	3
Masnou	90	61	1	18
Alella	3	9	—	4
Tiana	17	12	—	5

Els quadres confeccionats per Josep M. Delgado a partir de la Revista de Matrícula de Mar del Principat l'any 1765,²³⁹ ens han subministrat les dades per a realitzar la següent taula, on es poden distingir els vaixells de comerç, tràfic o pesca de les diferents poblacions catalanes:

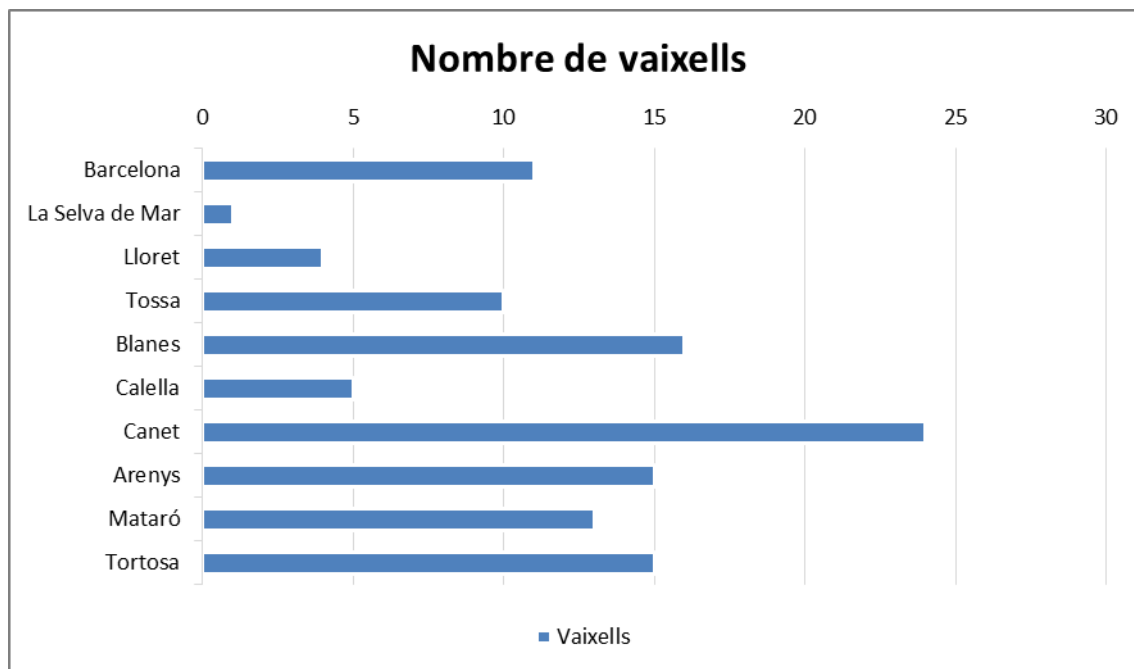
Taula 19. Vaixells matriculats a Catalunya l'any 1765. Font: Delgado Ribas, Josep M., *Boletín Americanista*, núm. 29, 1979. Elaboració pròpia.

Població	Vaixells comerç	Vaixells de tràfic	Vaixells pesca
Barcelona	11	24	214

²³⁹ Josep M. Delgado Ribas, «Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)», *Boletín Americanista*, nº 29 (1979), pp. 31-64.

La Selva de Mar	1	2	—
Cadaqués	—	3	—
L'Escala	—	2	—
Begur	—	11	—
Palamós	—	12	—
Palafrugell	—	4	—
Calonge	—	3	—
Sant Feliu	—	48	—
Lloret	4	46	25
Tossa	10	38	22
Blanes	16	25	46
Malgrat	—	27	—
Calella	5	3	—
Pineda	—	4	—
Canet	24	14	15
Sant Pol	—	4	—
Arenys	15	36	7
Mataró	13	22	65
Caldes	—	4	—
Llavaneres	—	2	—
Masnou	—	1	—
Alella	—	1	—
Sitges	—	43	7
Vilanova	—	67	29
Tarragona	—	26	—
Vilaseca	—	3	—
Altafulla	—	14	—
Torredembarra	—	9	—
Cambrils	—	9	—
Tortosa	15	51	—
TOTAL	114	558	430

Gràfic 15. Vaixells de comerç matriculats a Catalunya l'any 1765. Elaboració pròpia.



Els 114 vaixells de comerç i els 558 de tràfic representen la totalitat del Principat. Resulta significatiu que en aquell moment la navegació d'altura —vaixells de comerç— estigués localitzada només en deu poblacions, essent Canet el port amb més embarcacions d'aquest gènere. Els 430 vaixells de pesca pertanyen als ports més importants dels quals hem pogut calcular el nombre; hi manquen les embarcacions de la resta de poblacions. Amb totes les reserves podríem dir que la flota de comerç de la marina mercant de Canet, fins l'any 1765, era la més important de Catalunya, en nombre de vaixells. Aquesta hegemonia canetenca ja fou reconeguda per Roberto Fernández Díaz i Carlos Martínez Shaw: «*Canet tiene la flota de comercio más importante del Principado [...] este puerto del Maresme es un ejemplo excepcional de población dedicada básicamente al comercio de larga distancia*».²⁴⁰

Pel que fa als vaixells de tràfic destacaren a la costa de ponent les viles de Vilanova de Cubelles, Sitges, i Tortosa, però en embarcacions de comerç les dues primeres eren irrellevants ; a la costa de llevant, Sant Feliu de Guíxols, Lloret, Tossa, Blanes i Malgrat, foren ports destacats d'embarcacions de tràfic, mentre Tossa i Blanes ho eren també de comerç.

²⁴⁰ Fernández Díaz; Martínez Shaw, «La gente de Mar en la Cataluña del XVIII», pp. 553-568.

Entre 1744 i 1765, hem identificat 50 patrons canetencs en 44 vaixells diferents (veure Annex, Taula 1, pp. 522-524). En els 65 registres de la Taula hi figura l'arqueig, el tipus d'embarcació i en la majoria el nombre de partícips; en alguns, el lloc i cost de construcció. Respecte aquestes dades fem els següents comentaris:

Els 50 patrons registrats són també els grans contribuents a la confraria de Sant Elm i també els més actius. Les aportacions dels patrons a la Confraria —diner per lliura— corresponen en la majoria d'ocasions, quan s'indica, a viatges realitzats a ponent, presumiblement amb destinació final a Cadis i alguns a Ayamonte. En els registres de la Confraria, entre 1752 i 1765, hi consten altres 27 patrons els quals qualificaríem de «menors» que practicarien la navegació de proximitat amb llaguts, canaris o tartanes; d'aquests tan sols Jaume Milans i Clausell s'incorporaria més tard a la Carrera d'Índies.²⁴¹

De les 44 naus registrades ens consta el tonatge de 42. Si les classifiquem segons l'arqueig: naus grans, entre 3.000 i 5.000 quintars; mitjanes, entre 1.000 i 3.000 quintars; i petites, inferiors a 1.000 quintars, ens dóna: 25 naus grans (59,5%), 14 de mitjanes (33,3%) i 3 de petites (7,2%). Aquest resultat coincideix pràcticament amb les barques de comerç i de tràfic de Canet matriculades l'any 1765, segons consta en la taula 18.

Pel que fa al nombre, procedència i professió dels partícips, la nostra cerca, restringida als vaixells de la matrícula d'Arenys i Canet, confirma el resultat de l'estudi realitzat per Magdalena Andreu Vidiella, l'any 1981.²⁴² En efecte, el finançament de la indústria naval catalana, en el cas de la matrícula de Canet, comptà amb una participació important dels grans comerciants de Barcelona, entre d'altres destaquen en el nombre de vaixells: Josep Puiguriquer (10), Francesc de Clota (5) i Joan Pongem (12).²⁴³ Pel que fa a la participació dels agremiats mercantils i artesans, sobresurten també els barcelonins: Joan Pujol i Sció, adroguer (6), Pau i Joaquim Espalter Rosas,

²⁴¹ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1752-1765, ff. 41-70.

²⁴² Magdalena Andreu Vidiella, «La financiación de la industria naval en Barcelona (1745-1760)», *Pedralbes*, núm. 1, 1981, pp.267-294.

²⁴³ Molas, *Comerç i estructura social*, p. 292. Joan Pongem, originari de Mataró, fou un destacat comerciant i fabricant d'indianes; el seu fill Antoni Pongem i Alabau fou un dels dirigents més importants de la Companyia de Filats de Cotó, creada el 1772. Joan Pongem, no figura en l'article de Magdalena Andreu.

esparters (5), Pere Joan Closas, ferrer (5) i Bartomeu Soler, soguer (5). La participació canetenca en el finançament dels vaixells de la matrícula de Canet, a part del setzè atorgat quasi sempre al patró —sigui cedit o adquirit— consta en 19 (42,2%) de les 45 naus registrades; en 12 la participació està compresa entre 2 i 7 setzens i en 7 entre 8 i 16 setzens. Vegem quins foren aquests set vaixells de propietat canetenca majoritària i llurs respectius patrons i parçoners:

Taula 20. Vaixells amb majoria de partícps canetencs. Elaboració pròpia.

Patró	Vaixell	Tonatge (quintars)	Parçoners
Josep Puig	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	2.600	Josep Catà (4/16) adroguer Gabriel Catà (4/16 + 1/32) patró Joan Carreras (1/32) comerciant
Jaume Passi	<i>Sant Joan Baptista</i>	3.000	Josep Llauger (8/16) comerciant
Francesc Milans	<i>Sant Jaume</i>	3.500	Francesc Milans (8/16) patró Jaume Milans (3/16) patró Gabriel Parera (1/16) comerciant
Miquel Llauger	<i>N.S. Misericòrdia</i>	3.500	Miquel Llauger (10/16) comerciant
Josep Ros	<i>N.S. del Carme</i>	4.000	Josep Ros (11/16) patró
Salvador Puig Clausell	<i>Santa Llúcia i la Verge del Roser</i>	6.000	Francesc Puig Clausell (15/16) patró
Salvador Clausell Puig	<i>N.S. Misericòrdia</i>	3.000	Josep Llauger (8/16) comerciant

De set embarcacions n'hi ha sis de grans i una de mitjana; la pollacra *Santa Llúcia i la Verge del Roser* de 6.000 quintars, fou un dels vaixells de comerç catalans més grans del moment (1763). Hi estan representades tres de les professions més lligades al comerç marítim: patrons, comerciants i botiguers. Excepte Josep Puig,²⁴⁴ patró canetenc del qual no coneixem amb

²⁴⁴ Creiem que es tracta de Josep Puig i Misser, casat el 1748 amb Francesca Jover Pressas, mort probablement a l'Havana el 1771. En principi no hem trobat cap relació de parentesc pròxim amb cap de les nissagues Puig marineres estudiades (Puig i Dori, Puig i Milans, Puig i Clausell). El seu fill Josep Puig i Jover (1749-1814), fou capità de la Carrera d'Índies: el 1791 anà a Barlovent amb la pollacra *Josep i Maria*; el 1792 a Veracruz amb la mateixa embarcació.

certesa la identitat, els altres sis patrons pertanyen a les nissagues marineres del nostre treball.

Josep Catà i Clausell (1704-1777), adroguer i candeler, fou un dels fabricants d'aguardent més actius de Canet; l'any 1750 declarava que «*ha hecho eo fabricado dos cargas y media aguardiente proba de azeyte, y tres cargas y media aguardiente sensilla*». ²⁴⁵ No descuidà el negoci de la cera; de fet, els seus càrrecs al Consell municipal i a la Parròquia li facilitaven ser el subministrador de cera de les entitats laiques i religioses de la vila; per exemple, la Confraria de Sant Elm, l'any 1758, li pagà 37 lliures, 13 sous, 5 diners, i l'any 1759, 55 ll, 13s, 8d, en concepte de cera per a l'altar de Sant Elm i «demés usos». ²⁴⁶ Els guanys li permeteren ser administrador de la venda del pa i de la carn, almenys des del 1752 al 1762; l'any 1764 fou arrendatari del glaç i la neu, a més a més de recaptador dels delmes «*de la Gracia Pontificia del Excusado de la Casa Mayor Dezmera de la Iglesia de Canet*», privilegi que solia atorgar-se a les persones amb més potencial econòmic. ²⁴⁷ Josep Catà —sobretot a partir de 1759— concedí nombrosos establiments emfitèutics en terres que li pertanyien per herència, antigues pertinences del Camp de Sant Feliu del Mas Marges, ²⁴⁸ per a fer-hi cases, les quals originarien els carrers de la Rectoria Vella (avui Eusebi Golart), Nou de l'Església (avui de l'Església) i d'en Catà Doy (avui de la Font).

El patró Gabriel Catà i Clausell (1706-1784) entre 1739 i 1741 practicà la ruta Barcelona-Cadis al servei entre d'altres de l'important comerciant barceloní Xavier Gibert i Xurrich gendre de Miquel Alegre. ²⁴⁹ És probable que navegues

²⁴⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1751, f.47.

²⁴⁶ CEC, Confraria de Sant Elm, llibre 2, f.57 i f.60.

²⁴⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.124; 1764, f.55 i f.77. *La Gracia del Excusado* fou una concessió del delme de la primera *Casa Dezmera* de totes les esglésies parroquials del regne, feta pel papa Pius V al rei Felip II, com ajut a la guerra contra els infidels el 1571. La casa de la persona elegida (normalment de les més riques de la parròquia) per a cobrar l'impost en nom del rey s'anomenava la *Casa Mayor Dezmera* (en el nostre cas la casa de Josep Catà i Clausell). L'escollit quedava lliure del pagament de l'esmentat impost (*excusado*). Aquesta imposició, prorrogada en diferents ocasions, estava en vigor encara al segle XVIII.

²⁴⁸ Tot i que en algun dels establiments apareix com «Mas Feliu del Mas Marges», gràcies a la recerca documental que el CEC va realitzar per a la publicació del llibre *Sant Pere de Romeguera, els orígens de Canet*, la denominació correcta seria «Camp de Sant Feliu», i concretament dins d'aquest, la porció de terra que era propietat del Mas Marges de Canet.

²⁴⁹ BC, Fons Baró de Castellet, 94/2 i 98/1.

fins l'any 1752 amb el pinc *Sant Antoni de Pàdua* de 2.600 quintars, en el qual entre ell i el seu germà Josep hi participaven en més del 50% com s'indica en la taula. A partir de la data suara esmentada traspassà la patronia per malaltia a Josep Puig. No ens consten més viatges de Gabriel Catà, tant sols sabem que l'any 1763 era regidor de la vila. Mort sense fills el seu germà Josep l'any 1777, heretà la propietat dels béns de la Casa Catà Doy; atorgà els pocs establiments emfitèutics de patis de terra que faltaven per completar els tres carrers abans esmentats.

La resta de parçoners, patrons i patrons esdevinguts comerciants, excepte Gabriel Parera,²⁵⁰ figuren tots ells en el corresponent apartat del capítol de nissagues.

3.5. L'aventura de Barlovent (1765-1778)

3.5.1. PRECEDENTS

Convé revisar en primer lloc, encara que breument, quina fou la política dels Borbons en el comerç colonial els anys anteriors al *Decreto del 16 de octubre de 1765 y Real Instrucción de noviembre del mismo año*, coneguda com a llei de Barlovent. El sistema de combois de flotes i galions establert des de començaments del segle XVI per al comerç ultramarí s'anà mostrant cada cop més ineficient, en part per les dificultats organitzatives en poder assegurar la regularitat de les expedicions i també per l'acció de la pirateria i el contraban, practicats interrompudament pels competidors tradicionals de la monarquia hispànica en el comerç americà: anglesos i holandesos.²⁵¹ L'estadística ens

²⁵⁰ El comerciant Gabriel Parera i Paratge (1699-1767) fou un dels primers comerciants canetencs establerts a Cadis al segle XVIII. Negociava ja a la ciutat andalusa el 1727; retornà a la seva vila natal el 1755. Sobre Gabriel Parera, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 125; José Antonio Tomé Extremera, «Gabriel Parera Paratge. De Canet a Cádiz y vuelta», *El Sot de l'Aubó*, núm. 62 (2017), pp. 13-15.

²⁵¹ José M. Delgado Barrado, «Reformismo borbónico y proyectos marítimos coloniales», a Luis Antonio Ribot García, Luigi de Rosa, Carlos Martín Belloso, (coords). *Pensamiento y política económica en la época moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2000, pp.101-124. Les flotes eren les expedicions de vaixells mercants escortats per navilis de la Reial Armada amb una sortida anual organitzada des del port del monopoli, primer Sevilla i després Càdis, amb destinació a

demostra l'empitjorament de la navegació entre la metròpoli i les colònies ultramarines: entre 1680 i 1716 anaren en direcció a les Índies tant sols catorze flotes, és a dir, una expedició cada dos anys i mig.²⁵²

Les reformes necessàries per millorar el comerç amb les Índies, tot i mantenint el sistema de flotes i galions, s'intentaren aconseguir mitjançant les ordenances següents: *Proyecto* de 5 d'abril de 1720, *Reglamento* de 28 d'agost de 1725, *Real Cédula* de 21 de gener de 1735 i *Real Orden* de 11 d'octubre de 1754. El *Proyecto* de 1720 admetia també la modalitat del *registro suelto* —existent anteriorment però no regulat— és a dir, naus autoritzades a navegar sense escorta dedicades a comerciar amb les colònies situades fora de les rutes habituals de les flotes i galions com les illes de Barlovent, Hondures, Veneçuela, el Río de la Plata o Xile; continuava essent també imprescindible en aquests casos el registre d'anada i tornada a Cadis. Malgrat les bones intencions dels legisladors borbònics, el cert és que el sistema de flotes acabà essent un rotund fracàs ja que persistiren els defectes seculars, tal com assenyala García-Baquero: irregularitat en les dates d'anada i tornada, transport excessivament lent, indefensió davant els atacs de l'enemic, etc.²⁵³ L'any 1739 marcà de manera decisiva l'esdevenir del comerç colonial; la guerra amb Anglaterra obligà a suspendre les flotes i en conseqüència s'incentivaren els navilis de registre. És interessant comparar dades del comerç abans i després de la data esmentada: entre 1717 i 1738 (22 anys), el total del tràfic colonial fou de 220.145,54 tones amb 674 naus de les quals 46.474,80 tones (21,11%) amb 189 naus (28,04%) ho foren amb *registros sueltos*; entre 1739 i 1754 (16 anys), el total fou de 222.303,30 tones amb 753 naus de les quals 81.955,41 tones (36,86%) ho foren amb navilis de registre; l'increment anual de tones transportades pels *registros sueltos* del segon període respecte al primer fou del 142,74%.²⁵⁴

Nueva España (Veracruz). Els galions de manera semblant es dirigien a *Tierra Firme* (Cartagena d'Índies).

²⁵² García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p.150.

²⁵³ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p. 163.

²⁵⁴ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I. pp.170-172.

Un cop acabada la guerra amb Anglaterra el 1748 i vista la reeixida experiència dels *registros sueltos*, considerats més rendibles, no es dificultà, ans tot al contrari, aquest tipus de navegació. De totes maneres, les pressions dels grans comerciants de Nueva España i Càdis per retornar al sistema de flotes aconseguiren, per la *Real Orden* de 11 d'octubre de 1754, la seva restauració; no es recuperaren en canvi els galions a *Tierra Firme*, navegació que continuà definitivament adjudicada als navilis de registre. Les flotes sobrevisqueren fins 1783, relegades a un paper molt secundari davant l'espectacular increment realitzat pels *registros sueltos*. Entre 1754 i 1778 el tonatge transportat per les flotes representà tant sols el 13,32% del total.²⁵⁵

Els mals endèmics del comerç colonial espanyol foren evidenciats per José de Gálvez en el *Discurso y Reflexiones de un Vasallo sobre la decadencia de nuestras Indias españolas*, escrit entre finals de 1758 i començaments de 1759.²⁵⁶ El text denunciava taxativament la navegació periòdica i el sistema de port únic mentre defensava la generalització dels *registros sueltos*, una vegada s'havien comprovat els seus avantatges. Era, en certa manera, la premonició de la liberalització del comerç que es produirà per primer cop el 1765.

La política fiscal aplicada pels Borbons durant la primera meitat del segle XVIII en el comerç americà, intentà augmentar els ingressos de la *Real Hacienda*, sense resoldre però la ineficàcia d'un complex sistema recaptatori, l'existència d'un frau endèmic i el perjudici del contraban anglès i holandès. Una de les modificacions més importants introduïda en el reglament de 1720 fou la substitució de l'antic impost conegut com *almojarifazgo*—calculat *ad valorem* segons el tipus de mercaderies— per l'anomenat *derecho de palmeo* el qual es cobrava segons el volum de la càrrega mesurat en pams cúbics independentment del seu valor. El cànon per a les importacions i exportacions

²⁵⁵ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p.163.

²⁵⁶ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 198-199. Delgado atribueix l'autoria del *Discurso* a José de Gálvez, un dels polítics amb més personalitat del regnat de Carles III.

Luís Navarro García, *La política americana de José de Gálvez según su «Discurso y reflexiones de un vasallo»*, Málaga, Algazara, 1998. També a «El primer proyecto reformista de José de Gálvez», dins M. Justina Sarabia Viejo; Javier Ortiz de la Tabla Ducasse; Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno; José J. Hernández Palomo (Coord), *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla. Estudios Americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1997, pp. 387-402.

d'aquest tribut es fixà en *cinco reales y medio de plata antigua* per pam cúbic de mercaderia susceptible de «*ser medida por fuera*». L'altre conjunt d'impostos agrupats amb el nom genèric del *derecho de toneladas*, pel qual es cobrava una quantitat fixa per tona de càrrega, es mantingué augmentant les tarifes. Pel concepte de *toneladas* es pagava també el *derecho de extranjería* —gravamen pel nòlit d'embarcacions estrangeres— i el *derecho de San Telmo* —taxa per al manteniment de l'escola de navegació *Seminario de San Telmo*. S'augmentaren altres impostos com els de *visita* i *habilitación* per obtenir la llicència dels vaixells per anar a les Índies, i encara se'n crearen posteriorment altres menors com el de *almirantazgo*, per a manteniment de l'almirall, tribunals i ministeris de la seva jurisdicció, *guardacostes* per a les despeses de vigilància, i *avisos*, per a les despeses dels vaixells correu.²⁵⁷

És clar que les innovacions introduïdes en la fiscalitat com foren l'augment de tarifes i la creació de nous impostos, perjudicaren el tràfic de la *Carrera*. Són comprensibles i justificades les raons que tenia José de Gálvez l'any 1758 per escriure el seu *Discurso*. La necessitat de millora del comerç colonial s'establí en l'ànim reformista dels diferents governs de Carles III. Fou Ricardo Wall qui, des de la Secretaria d'Estat, impulsà la creació de comitès d'estudi amb la finalitat de proposar els imprescindibles canvis.²⁵⁸ Així sorgiren les *Reflexiones sobre el estado actual del comercio de España* (1761) de Simón de Aragoiri, comerciant ennoblit, el qual imputava el dèficit comercial espanyol amb les colònies a la competència holandesa en el mercat de les espècies i sobretot a l'anglesa en la contractació de mà d'obra esclava. Entre

²⁵⁷ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, pp. 203-208. Per *toneladas* la taxa el 1720 era de 85 pesos per tona de roba o fruits per a Veracruz i en canvi 15 pesos per tona de roba i 4 pesos per tona de fruits per a l'Havana. El dret de *extranjería* s'encarí notablement el 1720 passant de 33 rals de plata a 100. El dret de *San Telmo* oscil·lava de quatre a sis pesos per tona de càrrega. Els impostos de *visita* i *habilitación* pujaven en total 120 ½ i 111 ½ pesos respectivament. El dret de *almirantazgo* era doble: un pes per tona de càrrega i una taxa segons una escala de gravamen d'acord amb el tipus de mercaderia. El de *guardacostas* era una imposició del 4% sobre les quantitats de plata, or i grana fina vinguts d'Amèrica. El de *aviso* era una contribució del 1% sobre plata, or i efectes, igualment procedents de les colònies.

²⁵⁸ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 209-277. L'autor exposa les idees bàsiques sobre les diferents aportacions encarregades per la Secretaria d'Estat realitzades entre 1760 i 1765. En relació a Ricardo Wall: Diego Téllez Alarcia, *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de d. Ricardo Wall*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, cop. 2010.

les mesures a prendre Aragorri proposava: baixar el tipus d'interès al 4%; reduir els aranzels per afavorir les exportacions; concedir «llibertat general» i suprimir les barreres burocràtiques en el comerç a les Índies; crear una companyia per al comerç amb les Filipines, etc.²⁵⁹ Les *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* (1762) de Campomanes apunten clarament al sistema de port únic com a responsable de tots els mals del comerç colonial espanyol. El polític asturià, a l'igual que Aragorri, denunciava l'excés de pressió fiscal sobre el tràfic, alhora que criticava el *derecho de palmeo* per afavorir les reexportacions de productes cars estrangers en perjudici dels nacionals. Les caigudes en mans angleses de l'Havana i Manila el 1762 reforçaren segurament l'interès en millorar el comerç exterior espanyol. Per encàrrec de Ricardo Wall, el negociant i navilier basc-francès Pedro Francisco Goosens —futur ministre del Consell d'Hisenda— formulà el *Plan o Proyecto sobre el establecimiento de una navegación mercantil* (1763) en el qual s'insistia en la necessitat d'una pau permanent amb els estats nord-africans, ja que l'estat de guerra latent amb els magrebins encaria nòlits, assegurances i l'armament dels vaixells. Propugnava incentivar la construcció naval espanyola per a reduir la superioritat estrangera en el transport. El 1764, Grimaldi, secretari d'Estat, era qui urgia als membres de la junta d'experts la confecció d'un dictamen «sobre el gran atraso que se observa en el comercio que hace España con sus propias colonias y con los reinos extranjeros». La Junta, amb la intervenció decisiva de Tomás Ortiz de Landázuri, recollint en part el fruit de les reflexions dels anys anteriors, lliurà el 14 de febrer de 1765 un extens dictamen monogràfic sobre el comerç amb Amèrica. Dividit en dues grans parts, la primera analitzava les causes responsables de l'ineficient comerç colonial, la segona proposava les mesures correctores per a fer-lo competitiu i rendible. En resum, la primera part citava com a motius negatius la navegació periòdica de les flotes, el monopoli de port únic, el complex sistema impositiu i la pressió fiscal excessiva. La segona part recomanava, com a primer objectiu, l'extensió del comerç directe a totes les províncies espanyoles mitjançant l'habilitació d'un nombre determinat de

²⁵⁹ Jesús Astigarraga, «Las *Reflexiones* (1761) de Simón de Aragorri y la reforma del comercio atlántico español». *Revista de Indias*, vol. LXXIII, n.º 259 (2013), pp. 759-788.

ports.²⁶⁰ A les Índies les habilitacions s'estengueren fins a 35 ports, 11 dels quals al voltant del mar Carib. Les dates i destinacions de les expedicions serien lliurement escollides per noliejadors i naviliers.²⁶¹ Les formalitats burocràtiques es limitaven a l'obtenció de la llicència corresponent. S'eliminaven los *derechos de palmeo* i *toneladas*, que serien substituïts per un únic impost al «*tanto por ciento*» sobre el valor de les mercaderies. Finalment, es proposava l'eliminació de la competència agrària americana, sobretot del vi, penalitzant fiscalment les produccions de les colònies. En definitiva, el dictamen de la Junta fou la guia orientadora de les disposicions del Decret de 1765 que tractarem a continuació.²⁶²

3.5.2. LA LLEI DE BARLOVENT

El Decreto y Real Instrucción de 1765, habilitava nou ports espanyols per a comerciar directament amb les illes de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita i Trinidad.²⁶³ La gran innovació, a banda dels ports autoritzats, consistia en els avantatges que representava la supressió del «*derecho de Palmeo, establecido por el proyecto del año 1720, el de Toneladas, el Impuesto del Seminario de San Telmo, derecho de Extranjería y de los de Visitas, y reconocimientos de carenas, habilitaciones, Licencias y demás gastos...*».²⁶⁴ És molt probable que la decisió reial de fomentar el lliure comerç entre la metròpoli i les Antilles vingués influïda per les funestes conseqüències econòmiques que

²⁶⁰ Pedro Rodríguez Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* (1762). Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988. Foren 14 els ports proposats, 7 dels quals a la cornisa cantàbrica: Vigo, La Coruña Gijón, Santander, Santoña o Laredo, Bilbao i San Sebastián; 4 a llevant: Barcelona, Tortosa, Alacant i Cartagena; 3 a Andalusia: Màlaga, Sevilla i Càdis. Carlos Martínez Shaw, «Las reflexiones de Campomanes sobre la pesca en América». *Chronica Nova*, 22 (1995), pp.243-267.

²⁶¹ Per a reduir la previsible preferència dels carregadors per un petit nombre de ports americans prosaven eliminar tots els drets de tràfic a ports que suposadament serien poc concorreguts: Puerto Rico, Santo Domingo, Trinidad, Cumanà, Guayana i Orinoco.

²⁶² Sobre el Decret, vegeu: Vicente Rodríguez Casado, «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales entre España e Indias». *Anuario Historia Derecho Español*, vol. XIII, 1936-1941, pp. 100-135.

²⁶³ Els ports eren: Cadis, Sevilla, Alacant, Cartagena, Màlaga, Barcelona, Santander, Corunya i Gijón.

²⁶⁴ Rodríguez Casado, «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765», pp. 113-114.

tingué la presa de l'Havana pels anglesos l'any 1762, recuperada l'any següent a canvi de Florida.

Per a substituir les impositcions suprimides, es creà, per a les exportacions, un nou i únic impost *ad valorem* del 6% sobre els productes espanyols i del 7% sobre els estrangers. Els productes, manufacturats o no, nacionals o estrangers, no sotmesos a medició cúbica (*palmeo*), mantenien el gravamen de 1720. Igualment, les exportacions des dels ports colonials habilitats a la metròpoli, continuarien pagant els mateixos impostos segons el reglament de 1720.

Una novetat destacable del *Decreto* fou que autoritzava una embarcació a transportar «*Géneros y Frutos para distintas islas*», però amb l'obligació de portar registres separats del que s'havia de descarregar a cada illa, i afegia (article VI): «...*No se han de poder comerciar los Frutos y Géneros que vayan de estos mis Reynos de unes islas a otras, pues precisamente se han de consumir en aquellas a donde fueron destinados...*».²⁶⁵ S'autoritzava únicament als habitants de les colònies a comerciar entre illes, però tan sols amb productes autòctons i pagant el 6% a l'illa on fossin transportats (article XI).²⁶⁶

Els anys anteriors a la *Real Orden e Instrucción* del 16 d'octubre de 1765, coneguda com a llei de Barlovent, foren molt pocs els vaixells catalans de registre que viatjaren a les Antilles; en principi no estaven autoritzats per anar-hi; tanmateix ho feren onze vegades, entre 1757 i 1765, els vaixells de la Reial Companyia de Barcelona que gaudiren en exclusiva del corresponent permís.²⁶⁷

Serà a partir de l'entrada en vigor de l'esmentat decret que patrons i vaixells catalans, noliejats per comerciants del Principat, faran la ruta de

²⁶⁵ La *tornaguía* era el document acreditatiu, emès en el port de destinació, dels productes descarregats. Els esmentats productes havien de ser els registrats en la duana de la metròpoli i en tal cas es podia recuperar la fiança dipositada per aquest concepte a la tornada.

²⁶⁶ Rodríguez Casado, «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765», p. 114.

²⁶⁷ Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias», pp. 113-131.

Barcelona a les illes del Carib.²⁶⁸ S'iniciava així una relació comercial que duraria més de cent anys, la qual portà l'establiment —sobretot a Cuba— de nombrosos catalans. Els beneficis del negoci amb Barlovent revertiren sens dubte en els catalans d'ací i d'allà i els seus efectes foren notables en el Principat. Un exemple clar el tenim en la riquesa generada pels «americanos» retornats entre finals del segle XIX i començaments del XX.

Malgrat les dificultats que des dels consolats de Cadis i Mèxic i altres nuclis contrareformistes oposaren perquè el comerç lliure fracassés, el cert és que resultà un èxit tal com afirmava l'administrador de la duana de l'Havana en una carta a la Secretaria d'Hisenda a finals de l'any 1768.²⁶⁹ Una referència d'aquesta valoració positiva és el nombre de vaixells que realitzaren la travessa atlàntica abans i després del *Decreto*. Així, l'any 1760 foren 13 els vaixells —de quasi 400 tones— que salparen de Cadis en direcció a l'Havana, mentre que l'any 1775 foren 65 les embarcacions —de força menys tonatge—que salparen de diferents ports espanyols amb destinació al port cubà: «*Bergantines andaluces, saetas catalanas y balandres cantábricas zumbaban por las costas de España y América, habiendo por cada navío grande, dos, tres o más barcos pequeños que se sumaban al tráfico mercante*».²⁷⁰ Així no sorprèn que l'any 1768 el comerç lliure s'estengués a la Luisiana —cedida per França per compensar la pèrdua de la Florida— i l'any 1770 a Yucatán i Campeche. És remarcable que les sis primeres expedicions dirigides a aquesta regió de Mèxic, entre 1770 i 1772, foren totes catalanes.

3.5.3. EXPEDICIONS CATALANES AL CARIB

La nostra recerca sobre la participació catalana —de manera singular la del Maresme i Canet— en el negoci amb les illes del Carib es limitarà cronològicament, en aquest apartat, al període comprès entre 1766 i 1777, és a

²⁶⁸ J.M. Oliva Melgar, «El comercio colonial de Cataluña en la época de Carlos III: del sistema de puerto único al comercio libre. Aportaciones y debates», *Pedralbes*, núm. 8 (1), (1988), pp. 447-468.

²⁶⁹ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, p.300.

²⁷⁰ G. Douglas Inglis; Allan J. Kuethe, «El Consulado de Cádiz y el Reglamento de comercio libre de 1765», *Actas IV Jornadas de Andalucía y América*, Universidad de Santa María de la Rábida, 1984, Vol. 1, CSIC, 1985, pp. 92-93.

dir els dotze anys transcorreguts des de la promulgació de la llei de Barlovent el 1765 fins al Decret de Lliure Comerç de 1778.

Els vaixells catalans²⁷¹ que feren la Carrera entre 1766 i 1777 foren estudiats en part i llistats per Pierre Vilar²⁷² i J.M. Oliva Melgar²⁷³. Les seves fonts són els llibres de registre de l'Arxiu General d'Índies. La llista d'Oliva és més completa i comptabilitza 92 vaixells en l'esmentat període. Potser seria més exacte parlar d'expedicions, ja que algunes embarcacions repetiren viatge al llarg dels anys considerats. Els llistats esmentats no inclouen cap de les embarcacions registrades a l'Escribania de Marina de Barcelona a partir de 1765, malgrat ser fins i tot més nombroses en tant sols un període de dotze anys. Tampoc hem sabut trobar les esmentades embarcacions en els llistats d'Antonio Garcia-Baquero.²⁷⁴ Això confirma la sospita de Pierre Vilar en dubtar que les seves llistes fossin exhaustives i per tant mesuraven *per defecte* l'activitat oceànica de les naus catalanes;²⁷⁵ també ho afirmava Oliva Melgar en suposar que els 153 viatges de patrons o embarcacions del Principat a les colònies entre 1740 i 1778, representaven una xifra provisional susceptible d'augmentar amb la recerca.²⁷⁶ Efectivament, el fet de no ser obligatori el pas per Cadis, explicaria l'absència de moltes naus catalanes en els registres de la ciutat andalusa conservats a l'AGI. Per tant, i en això coincidim amb Llovet, la iniciativa catalana d'aprofitar les successives alliberacions parcials del comerç colonial a partir de 1765, fins arribar al *boom* de 1778, fou de molta més importància que la registrada pels autors citats.²⁷⁷ De fet, segons les nostres dades, en els dotze anys que estem comentant, el nombre de vaixells catalans que travessà l'Atlàntic fou de 237, la majoria a Barlovent; segurament en foren alguns més que no hem sabut identificar.

²⁷¹ S'ha d'entendre, embarcacions construïdes al Principat o comandades per patrons catalans.

²⁷² Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp.376-387

²⁷³ Oliva, «La aportación catalana a la carrera de Indias», pp. 113-131.

²⁷⁴ Garcia-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. II, pp. 11-37.

²⁷⁵ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 388.

²⁷⁶ Oliva, «La aportación catalana a la carrera de Indias», p. 113-131.

²⁷⁷ Joaquim Llovet Verdura, «La navegació de Barcelona a les Antilles del 1767 al 1777» dins *Miscel·lània Pau Vila*, Granollers, 1975, p.305. El mateix Oliva però, reconeixia a «Los intercambios en la Cataluña del siglo XVIII», *Manuscrits*, 1993, p. 103, que ell mateix havia pogut recomptar 119 expedicions catalanes en el període 1765-1772. Veure també per el tema de les expedicions catalanes a Barlovent: Oliva, «El comercio colonial de Cataluña», pp. 447-468.

En l'intent d'aclarir al màxim les característiques dels viatges realitzats pels vaixells catalans en el període esmentat, hem realitzat la Taula 2 de l'Annex, pp. 525-534, de la qual en podem fer els següents comentaris:²⁷⁸

Les sortides directes des de Barcelona, sense fer el registre a Cadis, no foren regulars fins l'any 1770. Abans, i a partir de 1767, tan sols n'hi ha registrades 11, set de les quals foren realitzades a Barlovent per patrons de Vilanova que en foren els pioners. La resta d'expedicions fins al 1770 seguirien sortint majoritàriament de Cadis tot i que n'hem comptabilitzat 11 amb sortida des de La Corunya, port igualment autoritzat a comerciar directament amb les illes del Carib.²⁷⁹

És interessant constatar que la *Real Hacienda* consta com a noliejadora en un nombre significatiu de viatges. N'hi ha 52 de comptabilitzats, 20 dels quals pertanyents a la contractació per a portar tropes a l'Amèrica del Nord el 1776; en aquests 20 més altres 22 consta la *Real Hacienda* com a noliejador únic; entre els deu restants comparteix nòlits ja sigui amb particulars registrats en el «comerç lliure» ja sigui amb la Reial Companyia de Barcelona.

En el moment actual de la nostra recerca coneixem la procedència dels patrons de 208 expedicions, per tant ignorem la de 29. Convé afegir que alguns patrons realitzaren lògicament més d'una expedició durant els anys estudiats. La taula següent ens dóna la distribució:

Taula 21. Expedicions catalanes identificades a Amèrica (1766-1777). Elaboració pròpia.

Localitat	Nombre d'expedicions	Patrons amb més viatges de cada localitat
Arenys	74	Joan Carbó (6), Josep Baralt (6)
Mataró	29	Joan Baptista Codina (5)

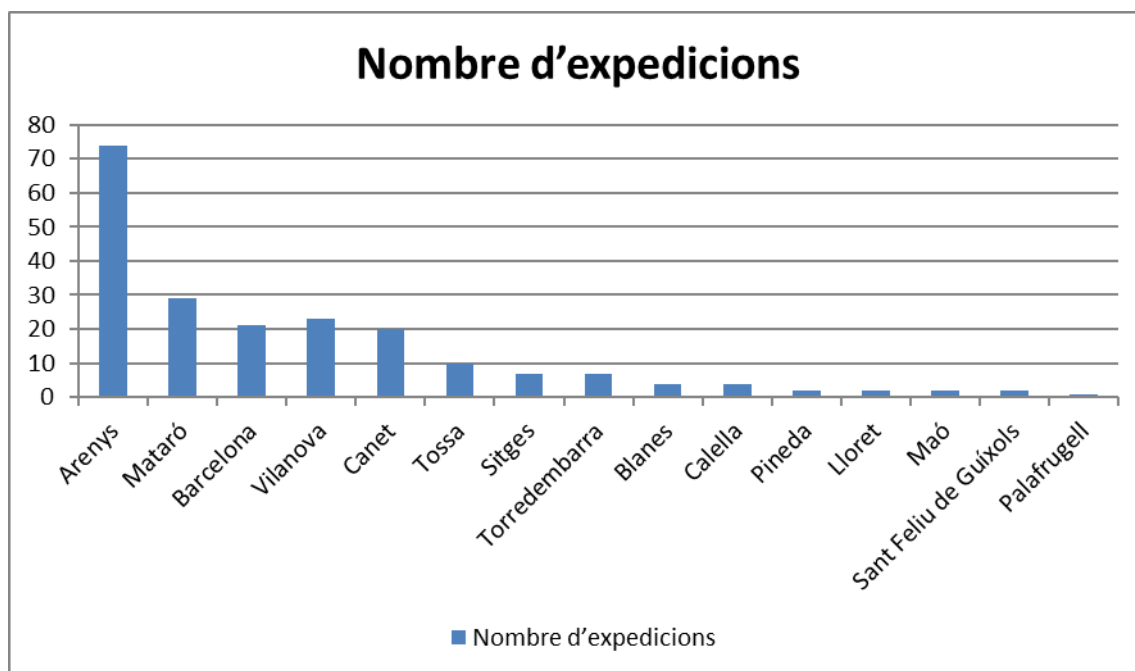
²⁷⁸ La taula s'ha realitzat sumant les expedicions identificades per Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias», pp. 113-131, amb les de l'Escrivania de Marina de Barcelona durant el mateix període (1766-1777).

²⁷⁹ El *Reglamento provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, del 24 d'agost de 1764, estableix que amb una periodicitat mensual sortiria de la Corunya un paquebot amb destinació a l'Havana transportant tota la correspondència enviada a les Índies i tornaria des del port cubà amb el correu dirigit a la península, el qual seria desembarcat a la Corunya.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Barcelona	21	Pere Escardó (4)
Vilanova	23	Sebastià Torrents (3), Cristòbal Amat (3), Pere Martí (3)
Canet	20	Josep Ros (3)
Tossa	10	Bartomeu Mont (4)
Sitges	7	Joan Puig (4)
Torredembarra	7	Pere Gatell (4)
Blanes	4	Marià Illa (3)
Calella	4	Tomàs Vergés (2)
Pineda	2	Joan Fontrodona (2)
Lloret	2	Bonaventura Bavi (2)
Maó	2	Antoni Tutsó (2)
Sant Feliu de Guíxols	2	Pere Màrtir Sentí (2)
Palafrugell	1	P. Barceló (1)
TOTAL	208	

Gràfic 16. Expedicions catalanes identificades a Amèrica (1766-1777). Elaboració pròpia.



Destacada, i molt per sobre de la resta, fou la participació dels patrons d'Arenys de Mar en les expedicions a Barlovent. Els arenyencs es distingiren sobretot perquè repetiren força viatges; a banda dels dos consignats en la taula, amb sis viatges cadascun, també d'Arenys ho feren J. Pau Bonavida i Francesc Pruna amb cinc, Antoni Gelpí i Lluís Baralt amb quatre. La tríada formada per Arenys, Mataró i Canet sobrepassa el 50% de les expedicions catalanes a les Índies, entre 1765 i 1778, mostrant un cop més l'hegemonia del Maresme en el comerç colonial.

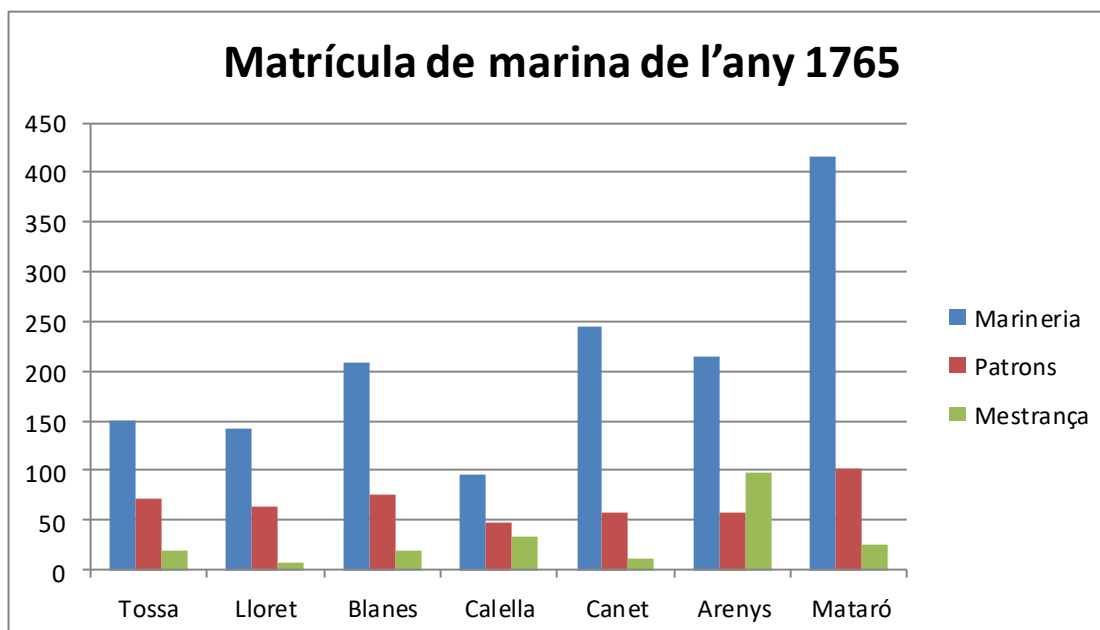
És convenient comentar que la clara superioritat d'Arenys en el nombre de viatges a ultramar no té una correspondència amb el nombre del personal mariner. Ens ho il·lustra perfectament la Revista de Matrícula de la Província de Marina de Mataró de 1765, la qual reproduïm en part a continuació:²⁸⁰

Taula 22. Matrícula de marina de les poblacions més representatives de la Província de Marina de Mataró (1765). Elaboració pròpia.

Població	Marineria	Patrons	Mestrança
Tossa	150	72	20
Lloret	143	63	8
Blanes	209	76	20
Calella	96	47	34
Canet	244	57	12
Arenys	215	57	98
Mataró	415	102	26

²⁸⁰ Llovet, *La matrícula de mar*, p. 58. Hi són inclosos els patrons de pesca.

Gràfic 17. Matrícula de marina de les poblacions més representatives de la Província de Marina de Mataró (1765). Elaboració pròpia.



Les dades tornen a confirmar la supremacia de Mataró, Canet i Arenys pel que fa a la gent dedicada a les feines del mar. No hi ha dubte del potencial d'Arenys en la construcció de vaixells, que només al segle XIX seria superat per Blanes. Per altra part, si ens fixem en la relació marineria/patrons: Tossa, 2,08; Lloret, 2,26; Blanes, 2,75; Calella, 2,04; Canet, 4,28; Arenys, 3,77; Mataró, 4,06; la proporció és clarament més alta en les tres últimes poblacions esmentades, de la qual cosa podem deduir que les seves flotes estarien constituïdes per embarcacions de gran tonatge dedicades a la navegació d'altura (comerç), en comparació amb les altres quatre poblacions que disposarien de naus de menor tonatge (tràfic).²⁸¹ El valor més alt de Canet corroboraria que disposava de la flota de comerç més nombrosa tot i que molts dels seus vaixells optessin per no «fer les Amèriques». Probablement molts patrons canetencs decidiren continuar realitzant els trajectes peninsulars -més curts i amb menys risc- fins a Cadis, Lisboa i els ports gallecs o cantàbrics. De fet, les nombroses colònies de canetencs establertes sobretot a Cadis i també

²⁸¹ Tot i que és una aproximació discutible, creiem que pot servir de manera genèrica si considerem que la majoria de tripulants s'embarcaven en vaixells comandats per patrons de la seva vila natal. A més a més, la matrícula de marina de 1765 confirma que la flota de comerç de Canet era la més nombrosa del Principat.

a Galícia, la majoria emparentades amb els patrons, servien de plataforma per al comerç transatlàntic o europeu. Hom ha de tenir en compte que el port andalusí, almenys fins al total establiment del comerç lliure, continuà essent el centre financer i comercial estratègic de la ruta transatlàntica.²⁸²

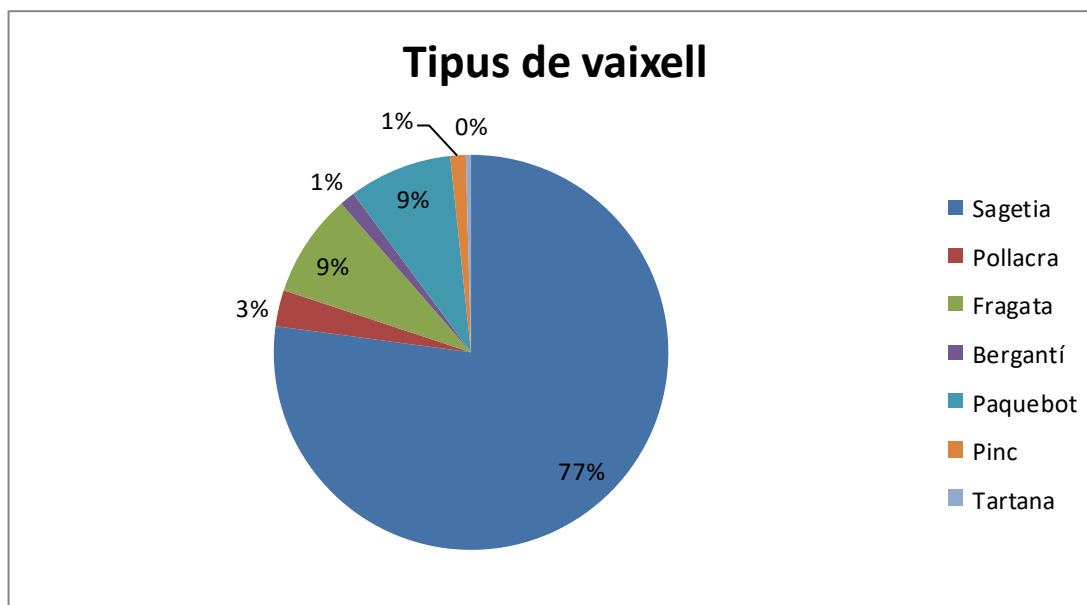
La següent taula ens mostra el tipus d'embarcació amb la qual tingueren lloc les 236 expedicions comandades per patrons catalans entre 1766 i 1777:

Taula 23. Nombre i tipus d'embarcacions catalanes que van fer la Carrera d'Índies (1766-1777). Elaboració pròpia.

Any	Sagetia	Pollacra	Fragata	Bergantí	Paquebot	Pinc	Tartana	Total
1766	2	1	—	—	2	—	—	5
1767	6	—	1	—	2	—	1	10
1768	17	—	2	—	3	—	—	22
1769	14	—	2	—	1	—	—	17
1770	31	1	2	—	2	1	—	37
1771	6	—	2	—	2	1	—	11
1772	13	—	2	—	—	1	—	16
1773	24	—	1	—	2	—	—	27
1774	10	1	—	—	1	—	—	12
1775	9	—	2	—	—	—	—	11
1776	30	1	1	2	3	—	—	37
1777	20	3	5	1	2	—	—	31
Total	182	7	20	3	20	3	1	236

²⁸² Inglis; Kuethe, «El Consulado de Cádiz y el Reglamento de comercio libre de 1765», p. 91. Cadis fou capaç de mantenir o fins i tot augmentar el seu comerç amb les Índies.

Gràfic 18. Nombre i tipus d'embarcacions catalanes que van fer la Carrera d'Índies (1766-1777). Elaboració pròpia.



La sagnetia, bastiment de tres pals i vela llatina, fou de molt l'embarcació més utilitzada pels catalans en la navegació atlàntica fins pràcticament la dècada de 1790, quan fou àmpliament superada per pollacres, bergantins i fragates. Per adaptar-la al comerç d'ultramar els arbres trinquet i mestre acabaren aparellats amb veles quadres. El tonatge de les sagneties oscil·lava majoritàriament entre 3.000 i 5.000 quintars.

3.5.3.1. Contractes de tripulació a Barlovent

Les Escribanies de Marina es crearen a mitjan segle XVIII amb seu a cadascuna de les capitals de les províncies marítimes; així al Principat n'hi havia a Barcelona, Sant Feliu de Guíxols, Mataró, Tarragona i Tortosa. Fou però a l'Escribania de Barcelona on es registraren gran part dels contractes de tripulació de les expedicions d'ultramar.²⁸³

L'obligació de registrar a l'Escribania els contractes entre patró i tripulació dels vaixells destinats a la Carrera d'Índies ens ha subministrat la informació

²⁸³ AHPB, Escribania de Marina, Vicenç Simon, Manual d'Escriptures (1754-1777).

bàsica per a conèixer amb prou detall les condicions pactades per a realitzar els viatges. El nombre de contractes documentats a l'esmentada Escrivania, entre 1766 i 1777, va ser de 145. Aquesta xifra comprèn 121 viatges a Barlovent, 1 a Campetxe, 2 a Luisiana, 1 a Nova Orleans i 20 a l'Amèrica del Nord;²⁸⁴ coincidiria amb la llista publicada per l'historiador mataroní Joaquim Llovet, que en comptabilitzà 125, és a dir, no va tenir en compte les expedicions a l'Amèrica del Nord, que foren contractades per la *Real Hacienda*.²⁸⁵

La següent taula ens mostra la procedència dels patrons que formalitzaren els 125 contractes de tripulació esmentats:

Taula 24. Contractes de tripulació (1766-1777). Font: AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, Manual d'Escriptures. Elaboració pròpia.

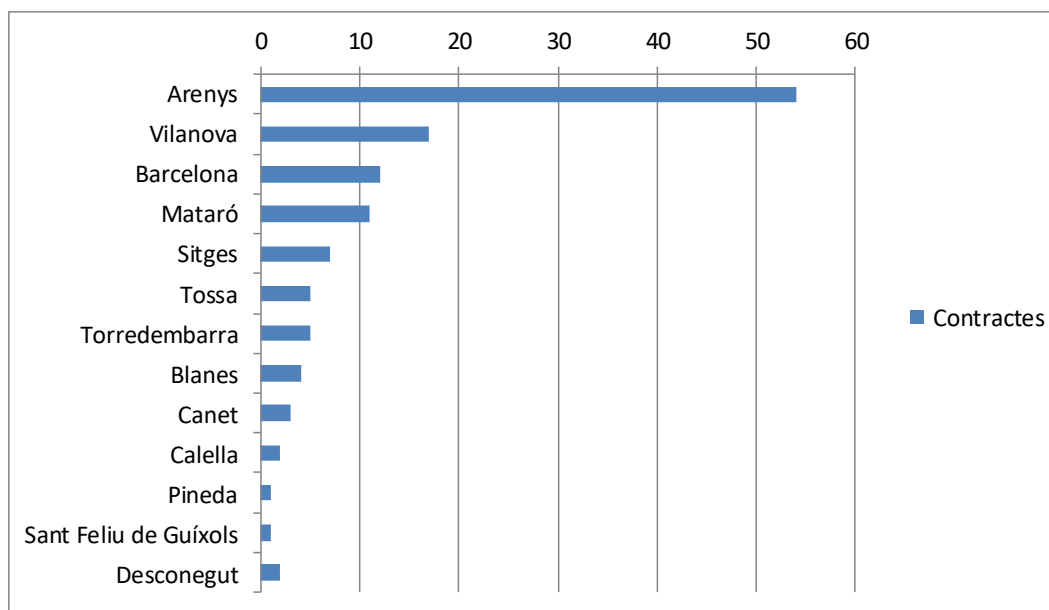
Matrícula	Contractes
Arenys	54
Vilanova	17
Barcelona	12
Mataró	11
Sitges	7
Tossa	5
Torredembarra	5
Blanes	4
Canet ²⁸⁶	3
Calella	2
Pineda	1
Sant Feliu de Guíxols	1
Desconegut	3
TOTAL	125

²⁸⁴ S'ha de recordar que el nombre de contractes podria no coincidir exactament amb el nombre de viatges, tenint en compte la possibilitat d'anul·lació de l'expedició per diferents motius.

²⁸⁵ Llovet, «La navegació de Barcelona», pp. 306-308.

²⁸⁶ Els patrons Josep Mallol, l'any 1772; Pere Buch i Josep Molet, l'any 1777.

Gràfic 19. Contractes de tripulació (1766-1777). Elaboració pròpia.



És inqüestionable la superioritat numèrica dels patrons d'Arenys en els viatges a Barlovent. Als patrons de Vilanova, a banda de ser els segons en nombre d'expedicions, els hi escau el mèrit de ser pioners en registrar a Barcelona els contractes de tripulació per dirigir-se a l'esmentada destinació.²⁸⁷ Pel que fa referència a la baixa participació dels patrons de Canet, amb flota comparable a l'arenyenca, hem comentat més amunt les possibles raons. Els tres patrons canetencs foren: Josep Mallol i Catà l'any 1772, Josep Molet i Parera i Pere Buch i Mestres, l'any 1777; Josep Mallol serà tractat a l'apartat corresponent del capítol de Nissagues. Josep Molet i Parera (1735-1786) pertanyia a la branca marinera dels Molet canetencs entroncada amb la dels Molet velers, destacats comerciants amb seus a Barcelona i Cadis. L'any anterior, Molet ja havia travessat l'Atlàntic amb la sagetia *Sant Francesc d'Assís* de 3.500 quintars —de la qual en tenia 14/16— contractat per la Reial Hisenda per a transportar tropes a l'Amèrica del Nord.²⁸⁸ Pere Buch i Mestres (1744-1788) repetiria viatge a l'Havana el 1778 amb la sagetia *Nostra Senyora del Carme* de 3.000 quintars; l'any 1787, Pere i el seu germà Salvador tenien

²⁸⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 17-2-1767. El primer contracte de tripulació, registrat l'any 1767, correspon al patró Manuel Martí de Vilanova.

²⁸⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1776, f.316 i f.336.

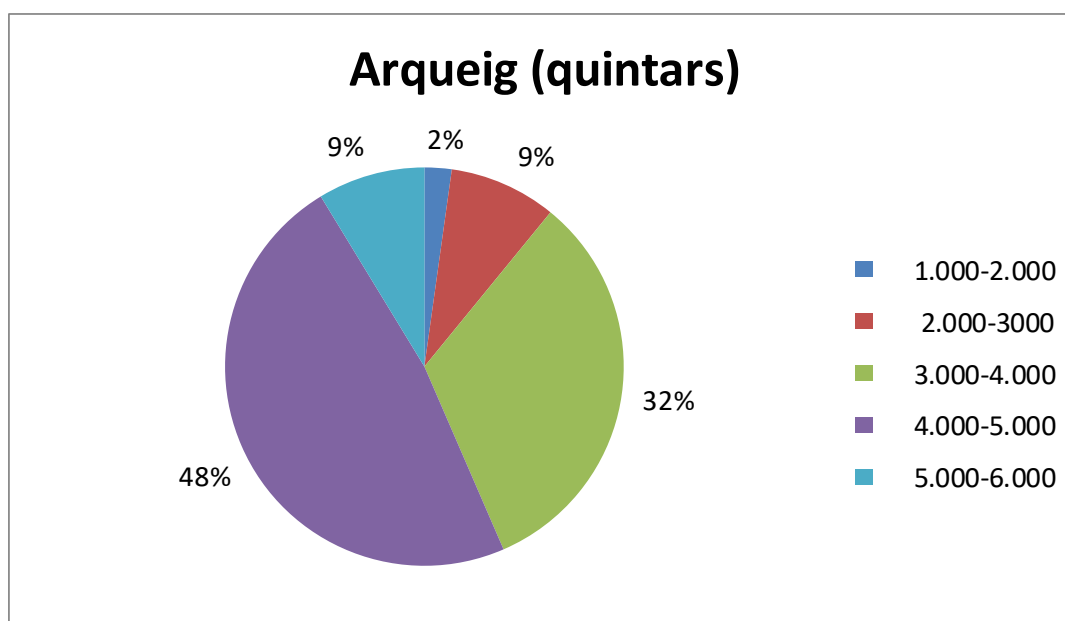
7/16 d'una nova embarcació: el paquebot *Nostra Senyora del Carme* de 4.000 quintars construït a Canet pel mestre d'aixa Bernat Misser i Milans.²⁸⁹

Coneixem l'arqueig de 46 embarcacions, és a dir el 37% de les documentades. El desglossament seria el següent:

Taula 25. Arqueig conegut de les embarcacions documentades (1766-1777). Elaboració pròpia.

Arqueig (quintars)	Nombre de naus	%
1.000-2.000	1	2,2
2.000-3000	4	8,7
3.000-4.000	15	32,6
4.000-5.000	22	47,8
5.000-6.000	4	8,7
TOTAL (Naus)	46	100

Gràfic 20. Arqueig conegut de les embarcacions documentades (1766-1777). Elaboració pròpia.



²⁸⁹ ACA, notaria de Mataró, M-9, 30-3-1787.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

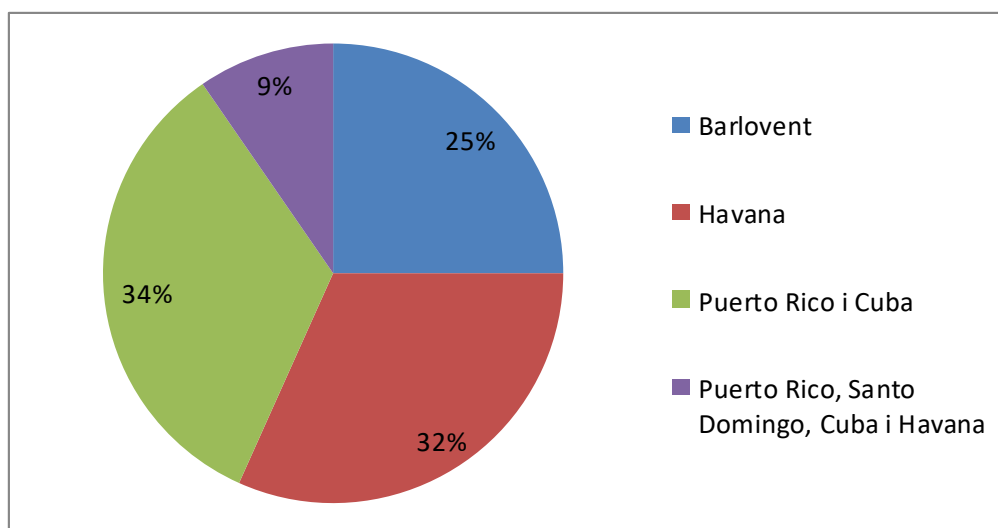
És palès, respecte a períodes anteriors, l'augment de la capacitat dels vaixells construïts a les drassanes del Principat, la qual cosa esdevenia imprescindible per aconseguir uns nòlits suficients que garantissin la rendibilitat a parçoners i tripulacions.

Els contractes indicaven la destinació del viatge, sovint d'una manera genèrica, malgrat l'obligació d'haver de registrar la d'un port habilitat.

Taula 26. Destinació de les expedicions al Carib (1766-1777). Elaboració pròpia.

Destinació	Viatges
Barlovent	26
Havana	33
Puerto Rico i Cuba	35
Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba i Havana	10
TOTAL (Viatges)	104

Gràfic 21. Destinació de les expedicions al Carib (1766-1777). Elaboració pròpia.



En el cas de les expedicions dirigides a Barlovent, segurament es concretarien els ports antillans en els registres i tornaguies de la duana, tal com requeria de manera obligatòria la *Instrucción* de 1765. Creiem que l'Havana era

la destinació final de tots els viatges i l'inici de totes les tornades; la situació estratègica del port de San Cristóbal l'havia convertit en el principal centre comercial del Carib, el qual assegurava la càrrega de mercaderies —sobretot sucre— per garantir nòlits suficients i plusvàlues de retorn.²⁹⁰

Les expedicions destinades exclusivament a l'Havana eren directes, «en derecha», al port de San Cristóbal, quasi sempre noliejades en viatges rodons. Probablement, per escurçar la durada del trajecte, en alguns contractes s'especificava que la ruta, un cop al Carib, s'havia de fer per la «*Canal Vieja de Bahamas*», itinerari que per la seva dificultat exigia la contractació d'un pràctic.

Cuba era la designació utilitzada per referir-se en concret a la ciutat de Santiago de Cuba, antiga capital de l'illa; les expedicions sempre feien estada abans a Puerto Rico. Tant sols deu cops les naus descarregaren mercaderies a Santo Domingo —i un a Santa Marta—, senyal inequívoca del poc atractiu comercial d'aquests indrets.

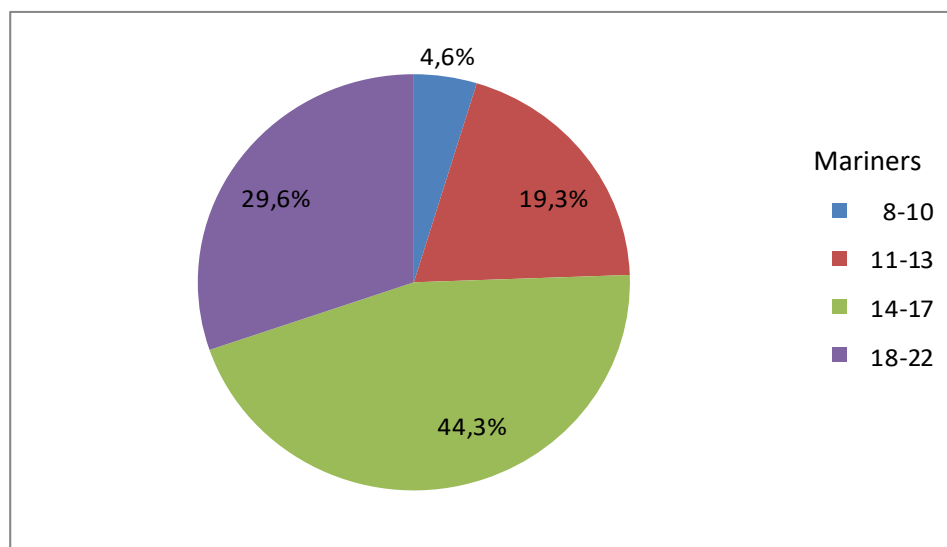
Les condicions econòmiques pactades amb la tripulació foren sempre a la part, amb l'excepció de quatre viatges que foren retribuïts a sou. En quant al nombre de mariners per nau, descomptat el capità, tenim disponibles les dades següents:

Taula 27. Nombre de mariners per nau (1766-1777). Elaboració pròpia.

Naus	Mariners	%
4	8-10	4,6
17	11-13	19,3
39	14-17	44,3
26	18-22	29,6
1	25	1,1
1	34	1,1

²⁹⁰ J.M. Oliva Melgar, «El espacio comercial andaluz en el siglo XVIII» dins *La burguesía de los negocios en la Andalucía de la Ilustración*, vol. I, Cádiz, Diputación de Cádiz, 1991, p. 88.

Gràfic 22. Percentatge de naus segons el nombre de mariners. Elaboració pròpia.



Aproximadament el 75% dels vaixells tenien una tripulació compresa entre 14 i 22 mariners, essent la de 17 tripulants la més repetida. Les quatre naus amb menys mariners corresponien a les embarcacions més petites, les quals no superaven els 2.000 quintars; la resta no mantenien una proporcionalitat entre el tonatge i el nombre de mariners. Una tripulació típica seria la formada per capità, escrivà, nostramo, mestre d'aixa, calafat, onze mariners i dos minyons (nois entre 11 i 16 anys). Sovint, si no es disposava d'un expert en les tècniques de navegació i rutes d'ultramar, es feia necessària la contractació d'un pilot amb qui s'acordava un sou que podia anar de 28 a 35 pesos senzills per mes. El pilot podia contractar-se a Barcelona, però era freqüent fer-ho a l'últim port —normalment Màlaga i a vegades Cadis— abans d'abandonar la península.²⁹¹ Si el capità feia aquestes funcions —poc sovint— rebia una gratificació que podia compartir amb el mariner que exercia de segon pilot.²⁹²

²⁹¹ L'activitat colonial del port de Màlaga, entre 1766 i 1773, es reduí pràcticament a les escales de les embarcacions catalanes. Oliva, «El espacio comercial andaluz en el siglo XVIII», p.90.

²⁹² AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1773, f.175. El capità Josep Baralt d'Arenys va rebre 20 pesos al mes en concepte de gratificació pel pilotatge en un viatge rodó a l'Havana.

El capità contractava la tripulació per fer el viatge d'anada o d'anada i tornada (rodó) amb uns nòlits pactats amb diversos comerciants el nom dels quals no s'esmenta en la majoria d'escriptures; tanmateix són citats en vuit ocasions, entre les quals consten com a noliejadors únics, Ramon Pujol i Prunés²⁹³ en dos viatges i Fèlix Prat²⁹⁴ en un.²⁹⁵

El càlcul dona que el preu mitjà dels nòlits en els viatges d'anada fou d'uns 13 ½ pesos per pipa.²⁹⁶ Per a la tornada, en cas de no tenir compromisos adquirits amb els noliejadors, el patró, lògicament, havia de procurar-se nòlits o carregar mercaderies pel seu compte, a fi de fer el viatge el més rendible possible. Del total de nòlits cobrats, s'havia de sostreure el 10% per l'habilitació de la barca,²⁹⁷ descomptar la panàtica més el premi²⁹⁸ i altres despeses comunes. El total net es repartia al 50% entre la barca (parçoners) i la gent (tripulació) segons «estil».

La següent taula ens mostra la destinació dels 33 viatges rodons identificats:

²⁹³ Comerciant barceloní. Invertí també en la propietat de vaixells destinats a la Carrera. Ens consta que interessà: 1/32 en la sagetia *Sant Francesc d'Assís* del capità canetenc Josep Molet (AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1776, f.336); 1/16 en la barca *Sant Josep, Ntra. Sra. de la Mercè i Sant Antoni de Pàdua* del també canetenc Francesc Clausell i Xiqués (AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.67).

²⁹⁴ Molas, *Comerç i estructura social*, pp. 269-294. Fèlix Prat fou un destacat comerciant i fabricant barceloní d'ascendència pagesa de Castellfollit del Boix (Bages). Membre de la Junta de Comerç, s'inicià com a modest exportador d'aiguarent l'any 1765, progressant fins a establir factories a L'Havana, Veracruz i Buenos Aires; la seva casa de Barcelona fou considerada pel magistrat de l'Audiència Francisco Zamora, com una de les millors de Barcelona; l'any 1797 assolí la dignitat de ciutadà honrat per la seva activitat com a «comerciante en frutos, exportador de aguardiente, fabricante de indianas y naviero».

²⁹⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 14-12-1772; 1774, f.469; 1777, f.228.

²⁹⁶ Hem comptabilitzat 67 contractes d'anada. Els preus dels nòlits tant sols s'expliciten en 19; d'aquests, en 17 es dona el cost per pipa i en 2 un preu tancat de 2.380 pesos i 4.500 lliures respectivament; aquest últim correspon a un vaixell de 4.500 quintars.

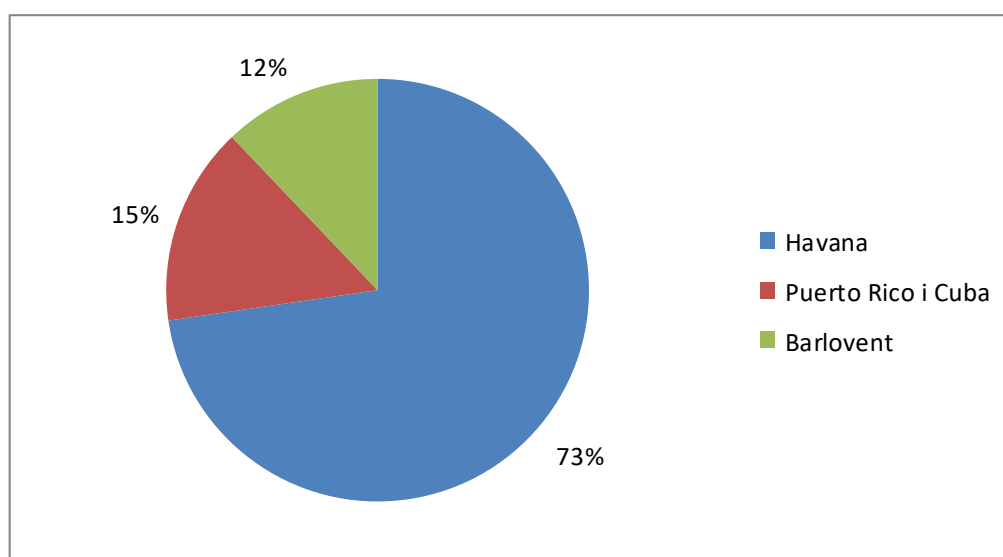
²⁹⁷ Quantitat que cobraven els propietaris de la nau per compensar l'augment de les despeses de manteniment, reparació d'avaries i carenatges en els viatges d'ultramar. Aquesta condició, s'incorporà pràcticament a tots els contractes de patronia a partir de l'any 1770; progressivament, s'anà estenent també als viatges al Bàltic (10%), als ports del Cantàbric (5%) i fins a Cadis (2%).

²⁹⁸ La manutenció (panàtica) era responsabilitat del patró, el qual estava facultat pels parçoners de la nau per pagar-la mitjançant un *cambi* marítim. Era el mètode normal d'aconseguir els queviures necessaris per al viatge. El premi o interès del préstec s'indica tant sols en dos contractes: 28 i 30%.

**Taula 28. Destinació dels viatges rodons identificats (1766-1777).
Elaboració pròpia.**

Destinació	Viatges	%
Havana	24	72,7
Puerto Rico i Cuba	5	15,2
Barlovent	4	12,1
TOTAL	33	100

**Gràfic 23. Destinació dels viatges rodons identificats (1766-1777).
Elaboració pròpia.**



El cost mitjà dels nòlits dels viatges rodons a l'Havana, l'hem estimat en 8.280 lliures amb un màxim de 9.520 i un mínim de 6.750 lliures.²⁹⁹ El normal en aquests tipus de viatges, arribats a l'illa de Cuba, era pagar a la tripulació una quantitat —més o menys la meitat— a compte dels nòlits que els corresponia. Sovint es feia un cop acabada la càrrega i altres vegades —probablement per assegurar-se mariners suficients per a la tornada— el capità els retribuïa en iniciar el viatge de retorn, tal com va fer Antoni Gelpí «a/ salir del Puerto del Morro de la Havana».³⁰⁰

²⁹⁹ Càlcul fet sobre setze nòlits rodons a l'Havana coneguts, exclosos tres inferiors a 5.500 lliures pertanyents a viatges realitzats amb embarcacions que no superen els 3.000 quintars.

³⁰⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1774, f.354.

Fins l'any 1776 no hem trobat en els contractes de tripulació cap referència al cobrament de la «capa»;³⁰¹ tanmateix, la «*capa y sombrero*» està documentada en la pràctica totalitat dels viatges contractats per la *Real Hacienda*, on s'assignava al patró un premi del 5% sobre el nòlits. Abans de la data suara esmentada sembla que no existia al Principat el costum d'abonar la capa en els viatges noliejats per particulars; tampoc s'incloïa en cap clàusula dels contractes de patronia.³⁰² A partir de 1776 s'incloïa sovint la capa en els noliejaments privats, amb un valor del 7% sobre la quantitat pactada.

Un altre aspecte significatiu dels contractes feia referència a les estades «*estarias*» pactades amb els noliejadors. Quan més llarg fos el període de càrrega o descàrrega acordat, més podia allargar-se la durada del viatge, augmentar les despeses i reduir els guanys. La majoria d'estaries estaven compreses entre dos i quatre mesos; es penalitzava normalment els noliejadors amb 28 lliures per dia excedit.

El costum de la marina mercant catalana d'anar a la part donaria una possible explicació de l'excel·lent consideració que tenien els mariners del Principat comparats amb altres que cobraven un salari predeterminat. Per aquests últims, esforçar-se per escurçar una viatge no els suposava un guany afegit. Tant sols quatre viatges foren retribuïts a sou:

Taula 29. Viatges retribuïts a sou. (1766-1777). Elaboració pròpia.

Capità	Nau	Tipus	Any	Destinació	Tripulació
Antoni Mora	<i>N.S. de la Mercè</i>	Sagetia	1770	Nova Orleans	20
Bartomeu Roger	<i>N.S. Montserrat</i>	Pinc	1770	Campetxe	24
Bartomeu Mont	<i>Puríssima Concepció</i>	Fragata	1772	Barlovent	20
Grau Oligós	<i>Verge del Remei</i>	Bergantí	1777	Santa Marta	10

³⁰¹ Diccionario marítimo, 1831. Gratificación que además del flete se da al capitán de un buque mercante que transporta o carga géneros a su bordo. Llámase también *sombrero*.

³⁰² Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 334. Excepcionalment, entre 1789 i 1793, els propietaris de la fragata *Ntra. Sra. de la Misericòrdia*, comandada pel canetenc Carles Ferrer i Llobet, retenien per a la barca el 7% de la capa.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

En el nombre de tripulants hem exclòs els capitans excepte en el cas d'Antoni Mora de Mataró que cobrà un sou de 60 pesos. En aquests viatges el patró i els interessats en la nau, acostumaven a ser també els propietaris de la càrrega.³⁰³ Els contractes especificaven el sou mensual dels membres de la tripulació en pesos:

Taula 30. Sou mensual de la tripulació. Elaboració pròpia (*).

Tripulació	Embarcacions			
	<i>N.S. Mercè</i>	<i>N.S. Montserrat</i>	<i>P. Concepció</i>	<i>Verge Remei</i>
Escrivà	30	15	14	5,5
Nostramo	20	15	14	16
Mestre d'aixa	12	15	12	10
Calafat	-----	-----	12	-----
Mariners	(13) 8,15	(17) 8,41	(15) 7,63	(7) 7,0
Nois	(3) 4	(4) 4	(2) 3,5	-----
Sou (Pesos)	181	204	173 ½	80

(*) Entre parèntesi figura el nombre de mariners i de nois. El sou d'uns i altres correspon a la mitjana.

La disparitat de sous dels escrivans, en els dos casos extrems, s'explica perquè el de la sagetia *Ntra. Sra. de la Mercè* havia d'exercir també funcions de pilotí; Pau Oligós, escrivà del bergantí *Verge del Remei*, era probablement fill o nebot del capità. El salari dels mariners variava entre 5 i 10 pesos, segons correspongués a joves entre 17 i 24 anys, grumets, o adults de 25 anys en amunt; entre els més alts podem trobar-hi: timoners, guardians, rebosters, majordoms, etc. L'edat dels nois o minyons oscil·lava entre 10 i 16 anys. En aquest tipus de viatges la tripulació cobrava el sou de tres mesos, abans de la sortida, i la resta a l'arribada al port de Barcelona. En els viatges a sou la manutenció era responsabilitat del capità i per compte dels interessats en la propietat del vaixell; tanmateix hem trobat, en el cas d'Antoni Mora, que beure vi en els menjars s'autoritzava només «*hasta la desembocadura del estrecho*

³⁰³ Per Bartomeu Mont i Grau Oligós, ambdós de Tossa, vegeu, Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, pp. 284-315.

*de Gibraltar o bien hasta Cadiz y a la vuelta se les volverá a dar entrando al Mediterráneo»*³⁰⁴ i en el viatge de Bartomeu Mont:

*«que después de un mes de haver llegado en la Havana no está obligado dicho capitán a dar vino a su tripulación y desde el día que dejen de verarlo les correrá un peso de quinze reales de vellón además del salario por cada uno al mes con alguna cosilla además del pan para el almuerzo a la mañana y regresado en cualquier Puerto de España se les dará vino como de antes y se les rebajará el peso y demás que a dicho fin se les señala».*³⁰⁵

3.6. El Lliure Comerç (1778-1800)

3.6.1. LA NAVEGACIÓ CATALANA I EL REGLAMENT DE LLIURE COMERÇ

El reglament de 1765 havia nascut amb uns condicionants que limitaren les possibilitats de fer negocis amb les illes del Carib; entre d'altres, l'alta fiscalitat dels productes exportats a la metròpoli, inamovible des del 1720, o l'obligació de descarregar i carregar al port de destinació autoritzat sense poder-ho fer en cap més indret. Aconseguir guanys quedava reduït a Cuba on es combinava una alta demanda de productes europeus amb una atractiva oferta de sucre illenc, que podia assegurar beneficis de retorn. El fet de ser molt nombroses les expedicions catalanes a Barlovent, i per tant els capitals invertits, justificarien els memorials que el comerç matriculat de Barcelona i els patrons del Principat dirigiren l'any 1773 al rei Carles III, reclamant alleugerir les taxes que afectaven el lliure comerç.³⁰⁶ Suposadament, les reivindicacions foren escoltades ja que l'any 1774 s'autoritzà als patrons poder canviar durant el viatge la destinació del port colonial escollit; igualment s'eliminaren els drets d'entrada dels principals fruits colonials als ports espanyols habilitats.³⁰⁷

³⁰⁴ AHPB, Escritania de Marina, Vicenç Simon, 1770, f.128.

³⁰⁵ AHPB, Escritania de Marina, Vicenç Simon, 10-11-1772 (número de foli il·legible).

³⁰⁶ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, p.338. Tres dels nou patrons signants eren canetencs: Fèlix Misser, Josep Colomer i Salvador Font i Puig.

³⁰⁷ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 386-387.

El 12 d'octubre de 1778 es promulgà el «*Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*». Al Principat, Els Alfacs s'incorporà a la llista de ports espanyols autoritzats per a comerciar directament amb les colònies; allí en foren vint-i-quatre, subdividits en dues categories: majors i menors. Els productes nacionals pagaven un dret del 3% o de l'1,5% sobre el seu valor, segons anessin destinats a ports d'una o altra categoria; en el cas dels productes estrangers el gravamen era del 7% i 4% respectivament.³⁰⁸ La disposició més avantatjosa per al comerç lliure fou sens dubte la que eliminava el pagament de qualsevol impost a una gran quantitat de mercaderies produïdes tant a Espanya com a les colònies.

De manera semblant al període anterior de comerç lliure amb Barlovent (1765-1777), foren les embarcacions dels patrons de la matrícula de la Província de Marina de Mataró³⁰⁹ les que realitzarien el major nombre d'expedicions al continent americà a partir de 1778. Foren noranta-una (veure Taula 3 de l'Annex, pp. 535-539), segons els contractes de tripulació registrats a Barcelona entre 1778 i 1785.³¹⁰ És destacable l'absència de contractes els anys 1780 i 1781, atribuïble al conflicte bèl·lic amb la Gran Bretanya.³¹¹ No s'inclouen els corresponents a l'any 1782 els quals no es troben a l'Arxiu de Protocols, tot i que han estat identificats d'aquell any quinze viatges de patrons pertanyents a l'esmentada Província.³¹²

³⁰⁸ *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778, Consultat el 7 d'abril de 2021 a: <https://www.google.com/search?q=Reglamento+libre+comercio&oq=Reglamento+libre+comercio&aqs=chrome..69i57j0i22i30l8.11285j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

³⁰⁹ Comprenia les poblacions del litoral entre Alella i Tossa.

³¹⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778-1785. Coincideixen amb els comptabilitzats per Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 178-193, exceptuant el patró Francesc Clausell i Xiqués, el qual hem considerat canetenc per les seves arrels, tot i que era veí de Mataró on s'havia establert el seu pare que exercia de capità del port.

³¹¹ Josep Fàbregas Roig, «El Libre Comercio de Cataluña con América durante la Guerra de las Trece Colonias, 1779-1783», a C. Martínez Shaw; M. Alfonso Mola (Coords), *España en el comercio marítimo internacional, (Siglos XVII-XIX)*, Madrid, UNED, 2009, pp. 417-449. Sobre el lliure comerç català de l'any 1779, veure: Josep Fàbregas Roig, «El primer año del libre comercio en Cataluña», a Carlos Martínez Shaw; José M. Oliva Melgar (Eds.), *El sistema atlánticoespañol (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2005, pp. 285-310.

³¹² Llovet, *La matrícula de mar*, p. 174. Delgado Ribas a *Cataluña i el sistema*, vol. III, pp. 42-43, en registra 13, dels quals 4 de Canet (Joan Cruanyes, Joan Fàbregas, Josep Carnesoltes i Joan Llauger), 4 de Mataró, 3 d'Arenys, 1 de Caldes d'Estrac i 1 de Lloret.

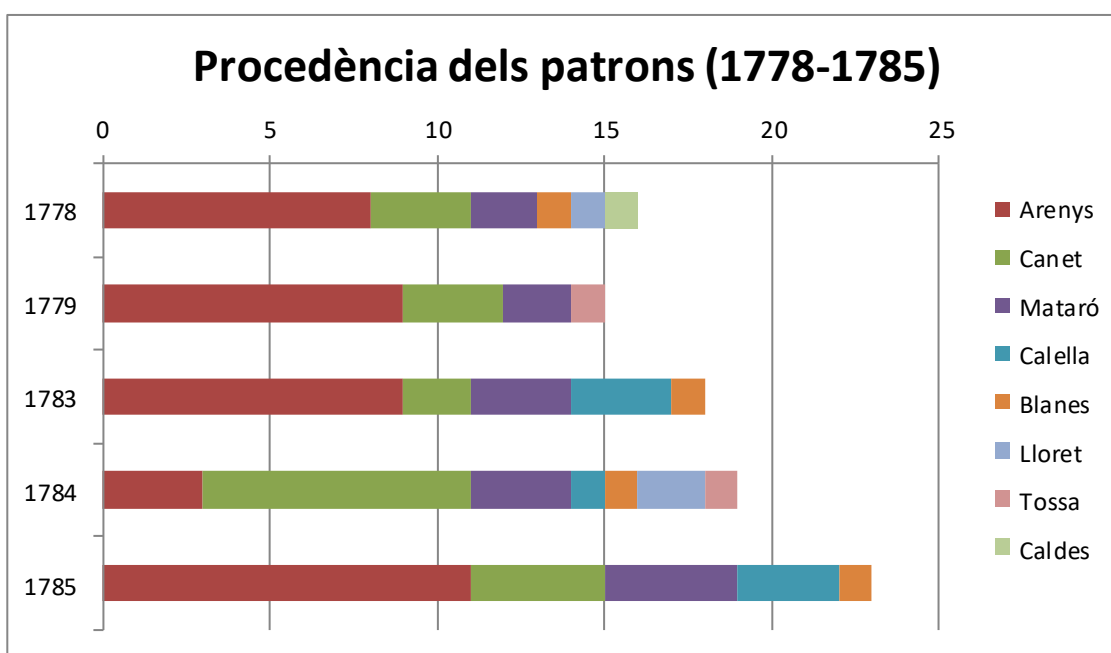
3.6.1.1. Procedència i nombre de patrons (1778-1785)

La següent taula mostra la procedència dels patrons de la Matricula de Marina de Mataró que efectuaren els noranta-un viatges que hem identificat, entre 1778 i 1785, segons la documentació de l'Escrivania de Marina de Barcelona

Taula 31. Procedència dels patrons de la Matricula de Marina de Mataró (1778-1785). Elaboració pròpia.

Any	Arenys	Canet	Mataró	Calella	Blanes	Lloret	Tossa	Caldes	Total
1778	8	3	2		1	1		1	16
1779	9	3	2				1		15
1783	9	2	3	3	1				18
1784	3	8	3	1	1	2	1		19
1785	11	4	4	3	1				23
Total	40	20	14	7	4	3	2	1	91

Gràfic 24. Procedència dels patrons de la Matricula de Marina de Mataró (1778-1785). Elaboració pròpia.



Es manté inqüestionable la superioritat arenyenca en el nombre de patrons matriculats que realitzaren la Carrera i l'hegemonia de la triada del Maresme —Arenys, Mataró i Canet—, que podem extrapolar a tot el Principat. En el cas dels patrons canetencs és constatable, tot i que molt allunyats dels patrons d'Arenys, un creixement de les expedicions a ultramar en comparació a l'etapa precedent. L'augment d'expedicions fou progressiu any rere any, de tal manera que, exceptuant la davallada de l'any 1787,³¹³ l'increment de viatges, i per tant de les exportacions catalanes, durant el següent període comprès entre 1788 i 1796, fou tan espectacular que cal considerar-lo com el més profitós per a l'economia del Principat de tota la centúria.³¹⁴

3.6.1.2. Destinacions

Tot i que les expedicions continuaren dirigint-se majoritàriament a Barlovent segons indiquen cinquanta-nou contractes (64,8%), a continuació figuren, en nombre de viatges, Montevideo en quinze ocasions (16,5%) i Buenos Aires en cinc (5,5%) amb el ben entès que un mateix viatge podia incloure aquests dos ports pròxims situats a una i altra banda del riu de la Plata; Veracruz fou la destinació de quatre embarcacions (4,4%), i Cumanà d'altres tantes (4,4%); las quatre restants corresponen dues a Cartagena, una a La Guaira i una altra a Santa Marta.³¹⁵

3.6.1.3. El cost dels nòlits

El patró noliejava la seva embarcació al preu de tant per pipa o per una quantitat fixa per un viatge sencer d'anada i tornada (viatge rodó); en el primer cas el contracte estipulava el pagament d'una quantitat per pipa carregada

³¹³ Sobre la crisi colonial de 1786-1787, vegeu: Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 457-519.

³¹⁴ Les reformes portades a terme per Floridablanca a partir de 1788, foren clau en la recuperació dels mercats colonials; entre altres mesures destaquen: l'ampliació de l'àrea de lliure comerç i la reducció de la pressió fiscal. Vegeu, Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 521-568.

³¹⁵ Veracruz, Cumanà i La Guaira no foren declarats ports habilitats fins l'any 1789, però es flexibilitzà la tramitació i concessió de llicències per a comerciar-hi directament.

sense fer, normalment, cap esment de la tornada o en altres casos, tenir preferència de noliejament per al retorn. En la llista de noranta un viatges, cinquanta dos foren noliejats a tant per pipa, vint-i-dos a preu tancat (rodó), en setze no consta el preu del nòlit³¹⁶ i tan sols en un s'hi fixa un preu d'anada. Amb les dades consultades hem estimat un preu mitjà dels nòlits dels viatges a les dues regions preferides: Barlovent i Mar del Plata (Montevideo i Buenos Aires):

Taula 32. Preu mitjà dels nòlits (1778-1785). Elaboració pròpia.

Destinació	Pesos 128 q./pipa	Rodó (lliures)
Barlovent	13	8.100
Mar del Plata	17	13.500

A causa de la manca de contractes a l'Escrivania de Marina no hem inclòs en la taula anterior els anys 1780, 1781 i 1782; per tant, solament s'han considerat els corresponents a 1778, 1779, 1784 i 1785. Pel que fa a l'any 1783 tot i estar gran part afectat encara per la guerra amb Anglaterra —la pau fou signada el 3 de setembre—, el nombre de viatges no fou inferior als anteriors. Els contractes d'aquell any palesen, considerant els riscos, la forta pujada dels preus dels nòlits que arribaren a atènyer en alguns casos un valor desorbitat: 35 pesos forts per pipa a Barlovent,³¹⁷ 32.000 lliures per l'anada a la mateixa destinació i 50.000 lliures per un viatge rodó a Montevideo.³¹⁸ Els nòlits a Barlovent durant els anys de pau, en viatges d'anada o rodons, són semblants als dels període previ estudiat (1765-1777).

³¹⁶ D'aquests setze contractes n'hi ha sis que corresponen a viatges a sou en els quals és lògic que no hi figurin els nòlits, ja que són de poc interès per a la marineria.

³¹⁷ El preu dels nòlits de l'any 1783, de manera diferent a la resta d'anys, es contractà en pesos forts; el valor de 35 pesos forts per pipa equival a unes tres vegades i mitja el preu en temps de pau. Sobre els nòlits durant el període bèl·lic vegeu, Llovet, *La matrícula de mar*, p. 174.

³¹⁸ AHPB, Escrivania de marina, Cosme Raurés, 1783, f.17. El viatge a Montevideo fou realitzat pel canetenc Joan Moní amb la sagetia *Ecce Homo* de 180 tones.

3.6.2. CONTRACTES DE NÒLITS I/O TRIPULACIÓ

3.6.2.1. Contractes i clàusules particulars

S'ha de precisar que les escriptures registrades a l'Escrivania de Marina recollien dos tipus de contractes: els del patró amb la tripulació i els del patró amb els noliejadors; ambdós són coincidents en la majoria de clàusules, però el segon pot incloure alguna condició reservada exclusivament als signants del document. Els contractes, òbviament, estan escrits en llengua castellana, per la qual cosa en el nostre estudi, per mantenir l'efecte expressiu de l'original i també el rigor expositiu, hem transcrit en l'esmentat idioma —tot i el risc de caure en l'excés— retalls de les clàusules dels contractes que aporten una informació més singular.

No manquen mai en tots els contractes de nòlits, amb poques diferències en el redactat, les clàusules següents:

«El patrón ha fletado su sahetia carenada y bien aparejada a los sres.[noliejadors] para ir a [destinació] pagándole por el viaje [cost del nòlit]».

«Se conceden a los fletadores para la carga y descarga en [noms dels ports]...[X] meses de estarias, pasados los quales por cada un dia de los que pasen de más se pagaran [X] pesos».

«Estarán los marineros obligados en las cargas y descargas de la sahetia sea con barco, lancha o puente como fuese estilo y en todas las demás fahenas de su obligación sin repugnancia alguna en el patrón».

És important tenir en compte, i així apareix en tots els contractes a la part, les dues clàusules següents:

«Que se sacará un diez por ciento de todo el Flete de hida y buelta a favor de la sahetia para su habilitación». Aquest percentatge s'aplicava a tots els viatges de la Carrera d'Amèrica i al mar Bàltic.

«Que acabada la descarga y cobrados los Fletes se pasaran cuentas del gasto y producto que hubiese y se repartirá como se estila en la navegación catalana». És a dir, un cop descomptat del total dels nòlits el 10% de la clàusula anterior i les despeses comunes es repartia al 50% entre la barca i la gent.

Abans d'abordar individualment els contractes dels patrons canetencs fóra bo mostrar prèviament algunes clàusules o condicions d'alguns contractes de patrons d'altres poblacions, que criden l'atenció precisament per la seva particularitat:³¹⁹

- Joan Marxuach de Mataró, amb la pollacra *Puríssima Concepció* de 6.000 quintars, per un viatge a l'Havana, l'any 1778. El noliejament era només d'anada «*para la vuelta lo que Dios quiera*». En cas de passar per la *Canal Vieja* s'hauria de prendre pràctic pagant-li «*la mitad de su salario de la masa común*».
- Francesc Taxonera d'Arenys, amb la sagetia *Nostra Senyora del Carme* de 150 tones, per un viatge a Puerto Rico, Cuba i l'Havana l'any 1778. Un cop cobrats els nòlits d'anada, «*no será de la obligación del patrón hazer el repartimiento a su tripulación hastat tener carga suficiente a bordo de su sahetia para su regreso a España*».
- Jaume Vilardebó de Mataró, amb la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia* de 160 tones, per un viatge a Montevideo i Buenos Aires l'any 1778. En cas d'estibar «*la carga o el total de ella con lanchas o goletes según lo que se acostumbra en aquel Rio de la Plata no deberan pagar la tripulación nada de aquellos gastos*». La clàusula que segueix deixa entreveure que no sempre la tripulació hauria de compartir els interessos del préstec dels queviures, «*Estaran obligados sahetia y tripulación abonar 33% por razón del premio de la partida que debe llevar el patrón para la panàtica de dicha tripulación*».
- Marià Fontrodona de Barcelona, amb el bergantí *Concepció i Santa Eulàlia* de 150 tones, per un viatge a Barlovent l'any 1778. A banda del bon tracte i menjar segons la marineria catalana, en tractar-se d'un viatge a sou el patró hauria de donar a la tripulació «*vino durante todo un año concluido no tendrá más obligación de darlo*».

³¹⁹ AHPB, Escrivania de Marina, CosmeRaurés, 1778, f.123, f.231, f.280, f.466; 1779, f.416, f.478; 1781, f.202; 1783, f.13, f.83, f.149, f.269, f.373, f.429, f.461, f.505, f.511, f.546; 1784, f.258, f.334, f.630; 1785, f.119, f.483, f.555.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

- Dionís Tort de Vilanova, amb la fragata *Mare de Déu del Roser* de 200 tones, per un viatge a Veracruz l'any 1779. El patró hauria de reservar també la seva taula per al «*piloto, capellan i cirujano*». La necessitat d'un capellà era exigible en naus de mida gran i nombrosos mariners; no fou normalment el cas català en el qual, a diferència de la resta, els vaixells de la Carrera rarament superaren les 250 tones i els vint-i-cinc tripulants.³²⁰
- Josep Pau Bonavida d'Arenys, per un viatge a sou a Veracruz l'any 1779, amb la fragata *Sant Francesc de Paula* de 300 tones, propietat de la Reial Companyia de Comerç de Barcelona.³²¹ El patró no estava obligat a donar vi a la tripulació «*desde su arrivo en Veracruz hasta el regreso en Cadiz y si un equivalente de un peso duro mensual a cada individuo*». L'esmentada fragata era un dels vaixells més grans del Principat, comptava amb quaranta-dos tripulants, per tant, en aquest cas, és molt probable que hi anessin embarcats un capellà i un cirurgià.
- Cristóbal Carsi de Barcelona, per viatjar a l'Havana amb la pollacra *Sant Francesc de Paula* de 200 tones, l'any 1781. S'hauria de fer un ranxo a part per al patró i els oficials de popa «*sin que ninguno pueda alterar esta disposición*». Es comptava amb pilot, capellà i cirurgià, que cobraven 45 pesos mensuals el primer i 18 els altres dos, el sou dels quals anava a càrrec del comú.
- Pere Vila d'Arenys, per un viatge a l'Havana. «*Que en caso se verificase la paz antes de la salida de los puertos de Màlaga y Cadiz entre las Potencias que en el dia estan en Guerra (exceptuando el Moro) se arreglaran los fletes conforme los demás Barcos que salen de este*

³²⁰ García-Baquero a *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p. 289, conclou que les naus que predominaven a la Carrera, tenien entre 200 i 500 tones i la mitjana de tripulació se situava entre 60 i 100 homes.

³²¹ Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias», pp. 113-131. Josep Pau Bonavida fou un dels patrons que més treballà amb la Reial Companyia de Barcelona; entre 1770 i 1777 realitzà cinc viatges a Cumanà amb la fragata *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Antoni*, la famosa *Perla de Catalunya* adquirida per la Companyia el 1756.

Puerto para el mismo destino». Aquell mateix any de 1783 es signà la pau amb Anglaterra. Els pirates i corsaris nord-africans, amb els quals s'estava des de feia centúries en conflicte permanent, afectaven sobretot la navegació mediterrània.

- Bonaventura Bofill de Calella, amb la sagetia *Sant Quirze i Santa Julita* de 198 tones, per un viatge a Montevideo. Hi ha el compromís de pagar els nòlits d'anada al port de Montevideo, un cop efectuat un terç de la descàrrega; en cas de no disposar de diners en efectiu els noliejadors «*le daran un Fiador de aquel Puerto de su satisfacción*». Si abans de finalitzar la descàrrega «*sucedieze que por algun temporal se perdiese dicho Barco y no por otro cualquier accidente siempre estaran obligados los Sres. Fletadores a satisfacer el flete de ida*». Els nòlits es pagarien en moneda efectiva, «*no con billetes a menos de abonar-se el daño*»; és palesa la desconfiança cap als bitllets de banc, emesos per primera vegada l'any 1782 pel Banc de San Carlos. A la tornada al port de Cadis, havent descarregat part o tots els gèneres, «*si halla dicho patrón carga para este Puerto [Barcelona] deberá tomarla siendo pacto expreso que el flete que resultare será partible entre los Sres. Fletadores y el Patrón*». Té sentit aquesta clàusula tenint en compte que el viatge era rodó. Era normal que els noliejadors o sobrecàrrecs que embarquessin «*con Real Permiso*», a més de tenir lloc per a una arca de roba i matalàs francs de nòlits, podien, abonant el convingut, tenir dret al menjar i beure de bord; en aquest viatge, cosa força insòlita, se'ls fa pagar a la bestreta cent dies a sis rals de billó diaris cadascun i vuit rals per dia de més. Finalment, una clàusula també força insòlita: «*es convenido que si para salir del Puerto de Barcelona será preciso aligerar el Barco y cargarlo después afuera los gastos que por esto se ocasionaren se pagaran por mitad entre Patrón y Fletadores*». Creiem, en canvi, que la maniobra no seria molt infreqüent si considerem el poc calat que tenia en aquella època el port de Barcelona, la qual cosa feia necessari amollar part de la càrrega i recuperar-la fora del moll.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

- Isidre Bori de Calella, per anar l'any 1783 a Montevideo amb la sagetia *Puríssima Concepció i Sant Josep* de 180 tones. Acabada la descàrrega i iniciades les vendes, s'obligaven els noliejadors a pagar els nòlits d'anada; si les vendes s'endarrerissin, se'ls hi concedia tres mesos d'espera, però amb l'obligació d'informar al patró dels efectes venuts, «concediéndole libre entrada al almazen donde se pongan las mercaduras del que no podran sacarse sin intervención del Patrón hasta que quede enteramente satisfecho de los expresados fletes de hida y la capa correspondiente».

- Eloi Caué i Puig de Barcelona, per un viatge a Barlovent l'any 1783 amb la pollacra *Ecce Homo i Ntra. Sra. de la Mercè* de 170 tones. Els noliejadors eren els set parçoners propietaris del vaixell, patró inclòs, tots de Barcelona, els quals interessaven 1/7 cadascun en el viatge. La pollacra esmentada —abans anglesa amb el nom de *Sant Francesc Xavier*— fou un dels vaixells confiscats a Maó per l'Exèrcit espanyol, venut per la *Junta de Presas* en subhasta pública el març de 1782 a Eloi Caué per 800 pesos senzills;³²² molt bon preu si a més tenim en compte que l'embarcació es trobava en bones condicions, doncs realitzà tot seguit —com veurem a continuació— un viatge a Anglaterra. Així, fou atorgat passaport a la pollacra *Ecce Homo* del capità Caué per a conduir:
«como Buque Parlamentario a uno de los Puertos de Inglaterra, seis oficiales, siete sargentos, sinco cabos, quatro tambores, setenta y dos soldados, tres mugeres, quatro niños, un cirujano del Regimiento Príncipe Ernest y un Oficial de Marina y quinze Marineros prisioneros de Guerra de la Guarnicion Annoveriana de la Plaza de San Felipe de esta isla de Menorca».³²³

³²² La propietat de l'embarcació pertanyia realment a Bernat Barba i Cia. de Barcelona el qual atorgà a Caué la capitania. L'escriptura formalitzada a Maó palesa que l'us del català en els documents notariais continuava ben viu malgrat l'ocupació anglesa des de la guerra de Successió.

³²³ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1782, f.377. L'embarcació de Caué tenia assignat el número dinou entre les naus que formaren part del comboi enviat a les illes

Per a poder realitzar el viatge a Barlovent fou necessari assignar novament la patronia a Caué, ja que per una ordre, emesa el 26 d'octubre de 1782, es denegava la classe de patró a «*los que no hubiesen executado campañas en los Buques de la Real Armada*», que era el seu cas. Malgrat això, se li va permetre anar a Amèrica; aquesta vegada «*en atención a la buena fe con que se compró la embarcación que patronea y al servicio que acaba de practicar de resultas de la toma del fuerte de San Phelipe de Mahón*».

- Antoni Badia de Palamós,³²⁴ patró del bergantí *Sant Rafael* de 120 tones noliejat per Marià Molas, comerciant d'Arenys, per fer un viatge l'any 1783 a *Philadelfia* a «*la Nueva República de las Provincias Unidas de América*». És l'únic viatge fins al 1785 que hem trobat documentat per dirigir-se a aquest indret, on cal suposar que els vaixells espanyols tindrien bona acollida, tenint en compte l'ajut de la Monarquia Hispànica a favor de les colònies revoltades d'Amèrica del Nord contra Anglaterra. Anys més tard, el 1787, fou el patró canetenc Salvador Buch qui es dirigí també a Filadèlfia, Nova York i Boston amb el paquebot *Ntra. Sra. del Carme* de 4.000 quintars, construït a Canet.³²⁵

Els gèneres es carregaren a Arenys, Barcelona i Màlaga on es completaria la carga, cedint el noliejador de vint a vint-i-cinc pipes al patró, les quals podria embarcar «*en el parage que tendrá por más conveniente*». L'equivalència a pipes de quatre càrregues, de les mercaderies no mesurables en aquelles unitats, es pactaria entre el patró i el noliejador i «*en caso que estos discordasen pueden llamar Hombres inteligentes y facultativos en el arte de navegar para el ajuste*». El noliejador pagava 12 ½ pesos forts de cinc pessetes en plata cadascun «*o su valor en moneda que corre en el citado*

britàniques. Tornà a Cadis el novembre de 1782 i a Barcelona el gener de 1783 per a carenar la pollacra a Mataró.

³²⁴ Antoni Badia Caner fou el germà petit de Martí i Constantí Badia; ambdós foren destacats corsaris els quals capturaren, entre 1779 i 1781, tretze embarcacions (J.A. Asensio i J. Fàbregas, «Incidencias corsarias en las costas catalanes durante el reinado de Carlos III, 1759-1788», *Actas del Primer Congrès d'Història Moderna de Catalunya*, 1984, pp. 721-729).

³²⁵ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 328-332. Buch curiosament també fou noliejat per Marià Molas, al qual Vilar fa veï de Vilanova, població on es carregaren les bótes de vi.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Pahis» per cada pipa més 7 ½ % de capa. La moneda del *Pahis* era el *dollar* americà que tenia el valor d'un pes fort espanyol; la pesseta anomenada provincial era la cinquena part d'un pes fort o *duro* i equivalia a quatre rals de billó.

- Desideri Comas i Roger de Mataró, per un viatge a Montevideo l'any 1783 amb la sagetia *Ntra. Sra. del Bon Viatge* de 200 tones. El noliejador era el comerciant Antoni Illa de Barcelona que carregaria 360 pipes, *o su cómputo*, pagant pel viatge d'anada i tornada 20.700 lliures més 7 ½ % de capa. El nombre de pipes seria el màxim disponible per a un vaixell de 200 tones, descomptant la reserva d'espai obligada per a l'aiguada i queviures; pel que fa als preu dels nòlits es palesa encara els efectes de la situació bèl·lica del moment, car el contracte fou registrat el dia 16 de setembre i la pau amb Anglaterra s'havia signat el 3 del mateix mes.

El patró hauria de disposar lloc per a quatre sobrecàrrecs els quals embarcarien els queviures necessaris francs de nòlits amb la condició d'haver de pagar «*a proporción de lo que toca por pipa todo lo que huviese sobrado*». La meitat dels nòlits i la capa corresponent es pagarien dos mesos després de l'arribada al port americà. Si abans d'aquest termini el patró necessités diners per a la manutenció de la tripulació i/o manteniment de la pollacra, estaria obligat el noliejador, o el seu comissionat, a avançar-li el que fos a compte de l'esmentada meitat.

Quatre dies després de la signatura del contracte de nòlits, Antoni Illa, sense renunciar a l'acord amb el patró Comas, pactava amb els comerciants de Torredembarra, Joan Mascaró i Pau Marcè, la cessió de les 360 pipes —s'entén l'espai corresponent— pagant-li 20 pesos forts per pipa més 10% de capa pel viatge d'anada. Desconeixem els motius d'Illa per aquesta cessió i més tenint en compte que ja havia iniciat la càrrega a Barcelona. No creiem que l'operació fos una mera especulació, però Illa, segons els nostres càlculs, s'assegurava un benefici del 25%.³²⁶ Per a la tornada, Illa els hi concedia, si

³²⁶ Illa pagava a Comas 11.902 lliures mentre en cobrava 14.850 de Mascaró i Marcè.

volguessin, el mateix espai de 306 pipes «*pagando de fletes lo que se passará en aquella plaza*».³²⁷

- Josep Barrera d'Arenys, patró de la sagetia *Sant Josep* de 160 tones, per fer l'any 1783 un viatge a l'Havana. El noliejador fou Fèlix Prat i Cia. de Barcelona, destacat comerciant de la ciutat comtal, membre i vocal de la Junta de Comerç i director de la Reial Companyia de Barcelona. Els nòlits foren contractats per un viatge rodó a l'Havana per 8.500 lliures, essent totalment carregat tant a l'anada com a la tornada «*y no cargandole el fletador el vacio será por lleno*»; condició que segurament no calia explicitar en un contracte rodó. El cost dels nòlits, un cop coneguda la pau amb Anglaterra, eren pràcticament com els d'abans del conflicte. Una altra condició que no deixa de sorprendre fou que si al noliejador «*le acomoda pagar el entero de su flete de ida y buelta en la Habana deberá el Patron recibirlo*».
- Sever Bofill d'Arenys, patró de la sagetia *Ntra. Sra. del Roser* de 3.400 quintars, per anar l'any 1783 a Puerto Rico i l'Havana. L'esmentat patró s'obligava «*a más de ser el Piloto, poner un Pilotin aprobado de su maestro de Arenys de Mar*». No ens queda clar si el patró assumiria funcions de pilot o serien exercides pel pilotí; en tot cas, només ho hem trobat en aquest contracte. És destacable l'exigència d'un pilotí de l'Escola de Pilots d'Arenys, tot i que també funcionaven les escoles de nàutica de Barcelona i Mataró; probablement influiria el fet de ser el patró veí d'aquella vila.
- Francesc Colomer d'Arenys, patró de la sagetia *Sant Geroni* de 130 tones, per anar el 1783 a Barlovent. Els noliejadors eren veïns de Caldes d'Estrac i en una de les clàusules feien constar que si creien convenient carregar pipes buides a les seves cases i/o magatzems de Caldes fóra necessari que el patró hi anés per «*asimismo llevar dichas pipas en la playa de Cambrils y descargarlas a costa de los cargadores y después*

³²⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, f.437.

de llenas recibirlas al costado de dicha embarcación». No és freqüent citar Cambrils com a lloc de càrrega; l'habitual era Salou. Si el patró i la tripulació embarquessin pel seu compte alguna partida de cebes *«tendrán la preferencia los fletadores de interesar en dicho fruto la tercera parte de su importe»*.

Tots els efectes carregats es mesuraven en pipes, amb una equivalència generalment coneguda i pactada entre patró i noliejadors; en aquest cas per exemple es fa constar que *«todos los efectos que se cargasen en Baules, fardos, barriles o cajones se deberá arreglar todo a pipas y todo lo que fuere quintales como es jabon de piedra o hierro a 12 quintales la pipa»*.

- Gabriel Alsina d'Arenys, patró de la sagetia *Ntra. Sra. del Remei* de 180 tones, per anar l'any 1783 a Puerto Rico, Cuba i l'Havana. El cost dels nòlits era de 14 pesos i mig, de 128 quarts per pipa més 7% de capa, amb la condició de que si els noliejadors volien fer escala a Santo Domingo *«le pagaran por todo el cumplimiento de la carga cargada en Barcelona y Málaga a razón de 15 pesos por pipa y el 7% de capa»*. No era molt freqüent que el nòlit variés en funció d'una o altra illa de Barlovent en particular; en aquest cas no sabem si podria ser degut a les dificultats que per avarar tenia un port de poc calat, doncs s'afegia que *«en caso de llegar a Sto. Domingo y el Práctico avisa no aver agua para entrar deberá pasarse a Cuba»*.

El fet de no poder vendre tot el carregament no fou un fet excepcional, sobretot en anys de crisi del mercat colonial. En aquest contracte es precisava: *«el patrón descargará a su llegada a los mencionados puertos los efectos que entregará a dichos fletadores rehembarcando los que no se vendiesen»*. Òbviament les mercaderies retornades haurien de pagar els nòlits que es pactessin en aquell moment.

- Raimon Llenas d'Arenys, patró de la sagetia la *Divina Pastora* de 130 tones, per anar l'any 1784 a l'Havana. Es pactà que en les mercaderies valuades en pes, tretze quintars catalans feien una pipa; igualment el

volum ocupat per tres baguls o per vuitanta cinc botilles d'oli de mitja rova. S'imposaven al patró unes mesures punitives gens habituals: «*Por cada dia que tardase en salir el Patrón después de despachado [de Màlaga] se le imponen 10 pesos por razón de omisión*»; també: «*Por cargas clandestinas deberá pagar el Patrón 18 pesos cada vez que los géneros cargados asciendan al valor de una pipa de vino y se descontará de los fletes*», tot i que és cert que en la majoria de noliejaments de vaixell complet, que és el cas, es prohibia al patró i a la tripulació embarcar res pel seu compte, amb excepció, és clar, de les pipes necessàries per a la manutenció del contingent embarcat. El noliejador fou la companyia Colom i Feu la qual hem constatat que aquestes clàusules més rigoroses les repetia en els seus contractes, per exemple l'any 1783 amb Tomàs Pujals d'Arenys patró de la sagetia *Ecce Homo*.³²⁸

- Antoni Carsi de Vilanova, per anar l'any 1784 a Montevideo amb la sagetia *Sant Francesc de Paula* de 200 tones. Es concreten també en aquest contracte les quantitats en pes o volum de mercaderies equivalents a una pipa: «*Queda convenido que por cada nueve cajones de diez resmas papel se contará pipa como tambien por dos Bahules de carga y por tres de media carga; asimismo por quatro de más pequeños; por quatro fardos de Indianas y por setenta y cinco jarras de a quartan de azeite*». Per a la tornada especifiquen la paritat de la pipa en la mercaderia més valuosa de Montevideo, el cuir: «*calculando las pipas a 30 cueros de 35 libras el cuero*».

A diferència del contracte anterior els noliejadors concedien al patró el lloc de vint pipes pagant el que corresponia.

- Grau Mont de Tossa,³²⁹ patró de la pollacra *Els Dolors de Maria* de 200 tones, per fer un viatge l'any 1784 a Cumanà i la Guaira. Els nòlits foren

³²⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1783, f.321.

³²⁹ Sobre Grau Mont Font vegeu: Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, pp. 339-365.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

contractats al comerciant barceloní Joan Antúnez el qual carregava 100 pipes, aproximadament un quart de la capacitat del vaixell; la resta fou contractada per Joan Carreras de Canet i Miquel Moré de Tossa. Els nòlits d'anada es fixaren per pipa en 21 pesos de *plata corriente de aquella moneda* —s'entén de Veneçuela, per tant pesos forts— més el 10% de capa. En el contracte de tripulació s'explicitava que dels 21 pesos, 16 eren per a la barca i la tripulació i cinc per les despeses de la llicència. És insòlit que aparegui aquest repartiment en els contractes on sempre el preu dels nòlits corresponia a la quantitat a repartir entre barca i tripulació. Per a la tornada el patró concedia a Joan Antúnez lloc també per a 100 pipes, especificant que vuit faneques de cacau feien una pipa i igualment 12 ½ quintars de cuirs al pèl; es palesa quines eren les mercaderies que més s'importaven de la zona veneçolana. A diferència de l'anada, el cost dels nòlits de retorn s'havien pactat més barats, pagant-se, un cop finalitzada la descàrrega a la península, 16 pesos de 128 quarts per pipa «*sin otra cosa más*», és a dir pesos senzills i no pesos forts i sense capa.

- Josep Doy d'Arenys, patró de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 320 pipes, per anar l'any 1785 a Cumanà. El noliejador era la Reial Companyia de Barcelona representada pels seus tres directors: Fèlix Prat, Francesc Capalà i Mateu Civil.

S'exigia al patró que la nau complís unes condicions les quals moltes d'elles es repeteixen en quasi tots els contractes i altres potser se sobreentenien, però en aquest cas n'hi ha algunes que s'expressen de manera més explícita: el patró havia de tenir la sagetia a disposició dels noliejadors «*apta, estanca, aparejada, forrada y con las velas de repuesto para la navegación a la América, tripulada con diez y ocho Hombres incluso el Patrón y armada con ocho cañones, veinte y quatro trabucos y con todos sus precisos aparejos y abastecida de la vitualla y municiones correspondientes*». La Companyia havia noliejat el vaixell per a un viatge rodó per 8.000 lliures i 7% de capa, per la qual cosa era natural exigir que el buc hauria d'estar totalment a

la seva disposició en tots els ports de càrrega i descàrrega, també els hi correspondrien els possibles guanys pels nòlits de particulars a l'anada o a la tornada; més difícil d'entendre era que els pertanyien igualment «*cualquier otro emolumento que resulte aunque sea de los reservados para el patrón, oficiales o marineros a excepción de la capa*», o fins i tot que «*será de cuenta del patrón pagar los ancorages, consulados, Pilotages, Patentes y otro qualesquier gasto ordinario que ocurra sin que ninguna de estas cosas sea del cargo de los Sres. Fletadores*». Aquestes restrictives condicions conviden a pensar en la difícil situació financera de la Reial Companyia, abocada a la desaparició després d'haver fet suspensió de pagaments l'any 1784.³³⁰

- Miquel Rafart de Mataró, patró de la sagetia *Sant Bonaventura i Sant Antoni* de 200 tones, per anar l'any 1785 a Montevideo. El contracte incorpora algunes clàusules que aporten interessants novetats. Els noliejadors s'obligaven a carregar tota la nau amb excepció de 60 pipes que cedien al patró al mateix preu pactat de 14 pesos per pipa més 7% de capa. Per completar la càrrega s'havia de fer escales a Sitges, Vilanova, Salou, Benicarló, Màlaga i Cadis; no eren freqüents tantes escales que podien allargar excessivament el viatge i comprometre els guanys. Pagarien els noliejadors «*4 reales de vellon diarios embarcados ya más deberá el patrón hacer un rancho de viandes frescas como carnes gallines pagando por prorrata cada uno lo que le corresponda*»; els quatre rals de billó eren per a la manutenció diària d'una persona embarcada, és a dir set sous i mig.

De manera semblant al que hem trobat en altres contractes, per a facilitar el compte en pipes de les mercaderies carregades, pactaren un seguit d'equivalències, les quals ens fan saber quins podien ser alguns dels principals productes exportats, a banda del vi i l'aiguardent. Així, feien una pipa cadascun dels següents materials: dos baguls de dues claus, tres de mitja carga, cinc dels petits, dotze quintars castellans de clavaó, vuit caixes de vuitanta raimes de paper, quatre caixes de *platillas* pintades de quaranta peces cadascuna, tres

³³⁰ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 533.

farcells de *covertores* (edredons?) i faixes; un escriptori feia una pipa i mitja; feien dues pipes: tres caixes de dotze dotzenes de barrets cadascuna, nou farcells d'indianes de vint-i-cinc peces cadascun, cinc caixes de catres i «a esta *proporción se arreglarà todo lo demás que carguen*».

Era normal que s'embarqués plata a la tornada, la qual havia de registrar-se. El patró podia cobrar una quantitat per transportar-la en concepte de nòlits «y en caso de que no hubiese registro para embarcar plata *deverá cargar aquellas partidas posibles por razón de caja de soldada*». La caixa de soldades, que no pagava drets, podia ser un recurs per importar més plata de l'estrictament reservada per als salaris.

- Josep Compte³³¹ d'Arenys, patró de la sagetia *Jesús, Maria i Josep* de 170 tones, per anar a la Guaira l'any 1785. El contracte contemplava la possibilitat, un cop descarregats a la Guaira, de poder dirigir-se a Maracaibo i Veracruz per la qual cosa s'haurien d'afegir 2.000 lliures a les 10.000 fixades pel viatge rodó. L'entrada al llac de Maracaibo, a través d'una boca o barra amb poca aigua i la sagetia molt carregada, exigia alleugerir-la de pes i la contractació d'un pràctic, el qual, en aquest cas, fou pactat que pagarien els noliejadors.

3.6.2.2. Contractes a sou

Els contractes a sou seguien essent minoritaris ja que, com era habitual al Principat, «anar a la part» era el sistema preferit per la gent embarcada, però es palesa un clar augment de les retribucions en forma de salari mensual.³³² La nostra cerca realitzada sobre 12 viatges a sou³³³ durant el període entre 1778-1785 ha constatat el següent:

³³¹ Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 183-186. Josep Compte fou un dels patrons arenyencs més actius de la Carrera d'Índies.

³³² El món pesquer, a diferència de la marina mercant, ha conservat pràcticament fins avui el repartiment de guanys a parts.

³³³ Set viatges realitzats per patrons del Maresme: Arenys (3), Mataró (2), Canet (1) i Calella (1); el de Canet fou comandat per Joan Ros l'any 1784 amb el paquebot *Els Tres Reis* de 225 tones.

Els sous dels tripulants eren semblants, dins de cada categoria, fos quina fos la destinació, sense que es veiessin afectats en cas de guerra; malgrat això, durant el període de conflicte bèl·lic amb Anglaterra, alguns vaixells grans dotats de canons contractaven artillers exclusivament per a la manipulació d'aquelles armes; llur sou era de 10 a 12 pesos per mes.

El sou percebut pels diferents integrants de la tripulació, dona de mitjana els següents:

Taula 33. Sou mensual per categories (1778-1785). Elaboració pròpia.

Ofici	Sou (pesos/mes)
Pilot	30
Escrivà	19
Nostramo	18 ½
Fuster	14 ½
Calafat	14 ½
Dispenser	12
Pilotí	12
Mariners	10 ½
Cuiner	8 ½
Grumets	7
Nois	4

Els càrrecs, que no manquen en quasi cap contracte, eren: escrivà, nostramo, fuster/mestre d'aixa, calafat, mariners (amb diferents funcions), grumets i nois. Els pilots constituïen el personal més ben remunerat car s'encarregaven d'indicar el rumb o derrota per portar la nau en la direcció correcta; la seva tasca, abans de la creació de les escoles de pilots, era assumida pel capità, l'escrivà o un mariner experimentat; en ocasions eren contractats temporalment per a trajectes de navegació concrets o d'especial dificultat. Els pilots foren formats, des de 1779, a l'Escola de Pilots d'Arenys, fundada pel patró de la mateixa localitat, Josep Baralt. En el dossier de cada alumne hi figurava la filiació, els viatges realitzats amb indicació de data, patró,

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

nau, destinació i funció exercida: pràctiques, pilotí, segon pilot, etc.; constaven igualment les certificacions de cada nivell professional obtingudes després de superar el pertinent examen. Heus ací, d'aquest període, alguns exemples d'alumnes canetencs enrolats en embarcacions de patrons de la mateixa localitat.³³⁴

Taula 34. Alumnes canetencs a l'Escola de Pilots d'Arenys. Elaboració pròpia.

Any	Pilotí	Patró	Nau	Destinació
1783	Pau Font Fors	Joan Font i Puig	<i>Sagetia</i> <i>N.S. Misericòrdia</i>	Barlovent
1784	Pau Llauger	Bonaventura Sagrera	<i>Sagetia</i> <i>N.S. Misericòrdia</i>	Barlovent
1784	Salvador Pujades	Joan Pastor	<i>Sagetia</i> <i>Jesús Natzarè</i>	Barlovent
1784	Joan Castanyer	Joan Cruanyes	<i>Sagetia</i> <i>S. Joan Baptista</i>	Barlovent
1785	Josep Codina	Pau Carreras	<i>Bergantí</i> <i>Santa Teresa</i>	Barlovent
1785	Antoni Xiqués	Francesc Clausell	Pollacra <i>Sant Josep</i>	Montevideo

Pau Font i Fors (1761-1815) era nebot del patró Joan Font i Puig; casà el 1784 amb Maria Carnesoltes i Prats. Fou el primer alumne matriculat de Canet en l'Escola de Pilots d'Arenys un cop inaugurada. Després del segon viatge que realitzà de segon amb el seu oncle també a Barlovent l'any 1785, degué substituir-lo l'any 1786 com a capità de la *sagetia Ntra. Sra. de la Misericòrdia*, car es trobava a Cadis per a la realització d'un viatge que no hem identificat.³³⁵ Morí a La Guaira.

Pau Llauger i Misser (1756-1805) continuà navegant de segon pilot fins l'any 1793; a partir de 1795 esdevingué un dels tres socis amb capacitat de firma de la companyia Llauger-Roura.

³³⁴ AHAM, Escola de Pilots d'Arenys, Alumnes i Pràctiques, 1779-1799, f.112; f.144; f.142; f.156; f.138. Sobre l'Escola dels Pilots, vegeu, Josep M. Pons i Guri, *Estudi dels Pilots: assaig monogràfic sobre la Reial Escola de Nàutica d'Arenys de Mar*, Barcelona, Curial, 1993.

³³⁵ Bernal Rodríguez, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Apèndix. El capità Pau Font de la *sagetia Verge de Misericòrdia* contractà a Cadis un préstec de risc de 10.309 pesos.

Salvador Pujades i Colomer (1763-1799) abandonà aviat la navegació per a convertir-se en comerciant, tot i que morí jove. Germà de Miquel i Bonaventura, també comerciants, eren parents de Jaume i Miquel Colomer i Pujades, el primer amb companyia a Cadis,³³⁶ el segon, propietari d'una important casa comercial amb seu a Barcelona.³³⁷

Joan Castanyer i Jover (1759-1810) repetiria viatge com a pilotí amb el patró Joan Cruanyes el 1786, aquesta vegada a Veracruz. L'any 1788, com a patró de la sagetia *Sant Diego* realitzà un viatge a Sant Petersburg.³³⁸ Amb l'esmentada embarcació comandaria entre 1790 i 1794 quatre expedicions al continent americà.³³⁹

Antoni Xiqués i Martí (1767-1807) era nét del capità canetenc de la Carrera, Francesc Xiqués i Giol. En aquest viatge fou contractat com a escrivà amb l'addenda de substituir el patró en cas de mort.

3.6.2.3. Comerciants noliejadors

Amb les dades reportades hem pogut confeccionar la següent taula:

Taula 35. Comerciants noliejadors de viatges a Amèrica (1778-1785). Elaboració pròpia.

Any	Noliejador	Patró	Matrícula
1778	Fèlix Prat i Cia.	Joan Llauger	Canet
1778	Colom, Albareda i Cia.	Pere Buch	Canet
1778	Joan Ferrer i Cia.	Josep Compte	Arenys

³³⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1796, f.56.

³³⁷ AHCB, Fons comercial B-629, B-630. Creiem, un cop analitzat el contingut dels comptes, que els dos llibres majors conservats a l'arxiu amb les sigles M.C.P. corresponen al canetenc Miquel Colomer i Pujades; entre els seus nombrosos clients destaquen Pere Sardà i Cailà de Reus, la companyia canetenca de Bernat Molet i Prats amb seus a Barcelona i Cadis i el també canetenc Manuel Goday, propietari de fàbriques de salaó a Galícia.

³³⁸ Registres del Sund, 1788 (264, 502). Des del punt de vista acadèmic en aquesta data tenia el títol de segon pilot; el de pilot li fou atorgat l'any 1791 (AHAM, Escola de Pilots d'Arenys, 1779-1799). És obvi que en aquells moments el càrrec de patró/capità de la marina mercant s'exercia sense requerir cap títol oficial.

³³⁹ Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 188-189.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

1778	Fèlix Prat i Mateu Civil	Antoni Gelpi	Arenys
1778	Antoni Gispert	Francesc Colomer	Arenys
1778	Oligos, Vidal, Francesc Martí i Cia.	Francesc Candra	Arenys
1778	Ramon Balaguer	Fèlix Soler	Arenys
1779	Antoni Gispert	Francesc Colomer	Arenys
1779	Fèlix Prat i Cia.	Joan Llauger	Canet
1779	Colom, Albareda i Cia.	Josep Ros	Canet
1779	Esparter, Ribera, Milà i Cia.	Jaume Carnesoltes	Canet
1779	Joaquim Roca Batlle i Gabriel Colom	Dionís Tort	Vilanova
1779	Reial Cia. de Comerç de Barcelona	Josep Llenas	Arenys
1779	Reial Cia. de Comerç de Barcelona	Bartomeu Mont	Tossa
1779	Reial Cia. de Comerç de Barcelona	Josep P. Bonavida	Arenys
1781	Oligos, Vidal i Cia.	Guerau Oligos	Barcelona
1781	Fèlix Prat i Mateu Civil	Antoni Duran	S. Feliu Guíxols
1781	Joaquim Roca i Batlle	Cristòbal Carsi	Barcelona
1783	Joan Antúnez	Joan Font i Puig	Canet
1783	Josep Fins i Janet	Jaume Roger	Mataró
1783	Isidre Obach	Josep Ros	Arenys
1783	Colom, Feu i Cia.	Tomàs Pujals	Arenys
1783	Eloi Caué	Eloi Caué i Puig	Barcelona
1783	Eloi Caué, major	Miquel Paulí	Maó
1783	Fèlix Prat i Cia.	Josep Barrera	Arenys
1783	Llorens, Serrahima i Bori	Sever Bofill	Arenys
1784	Lluís Roig, fill	Joan Berenguer	Arenys
1784	Colom, Feu i Cia.	Raimon Llenas	Arenys
1784	Joan Fc. Buda i Francesc Ynxart	Joan Pastor	Canet
1784	Colom, Feu i Cia.	Llorenç Vinyals	Mataró
1784	Joan Antúnez	Grau Mont	Tossa
1784	Francesc Busquets	Joaquim Arnau	Arenys
1784	Francesc Freixes i Fèlix Busquets	Joan Fàbregas	Canet
1785	Francesc Busquets i Josep Tort	Josep Ros	Arenys
1785	Fèlix Prat	Josep Barrera	Arenys
1785	Reial Cia. de Comerç de Barcelona	Josep Doy	Arenys

1785	Josep Galofre	Fèlix Casanovas	Arenys
1785	Colom, Feu i Cia.	Tomàs Pujals	Arenys
1785	Rita i Magí Marí	Marià Illa	Blanes
1785	Pau Horta	Josep Camesoltes	Canet
1785	Antoni del Sol i Pau Montells	Miquel Rafart	Mataró
1785	Isidre Viader, Odon Girona, Pere Saldes	Pere Escardó	Arenys
1785	Josep de Lecuna (1)	Josep Compte	Arenys
1785	Josep Bruguera (2)	Pau Carreras	Canet
1785	Joan Gil (3)	Francesc Clausell	Canet (Mataró)
1785	Isidre Viader, Odon Girona, Pere Saldes	Francesc Colomer	Arenys

Notes:

- (1) Associat a Antoni Lloret d'Arenys
- (2) Associat a Josep Matalí i Font de Sitges
- (3) Associat a Salvador Roldós de Mataró

Els noliejadors més importants eren comerciants matriculats, membres de la Junta de Comerç, fabricants, armadors, amb privilegis de noblesa, etc. A la llista destaquem: Fèlix Prat, Antoni Gispert, Mateu Civil, Joaquim Roca i Batlle i Joan Antúnez. En el cas de la Reial Companyia de Comerç, en decadència coincidint amb el Lliure Comerç —declarà la suspensió de pagaments l'any 1784—, n'eren directors precisament Fèlix Prat i Mateu Civil, a més de Francesc Capalà.³⁴⁰

3.6.2.4. Contractes de patrons canetencs

Els vint contractes de patrons canetencs identificats (veure taula adjunta), els quals comentarem cronològicament, ens aporten detalls complementaris dels viatges a ultramar, bé sigui de caràcter local o bé global.

1.- Contracte del patró Joan Llauger i Coll (1754-??) de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 180 tones, per anar a l'Havana l'any 1778.³⁴¹ El noliejador fou la

³⁴⁰ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p 533.

³⁴¹ AHPB, *Escrivania de Marina*, Cosme Raurés, 1778, f.110.

companyia del comerciant Fèlix Prat. El preu dels nòlits d'anada i tornada fou de 8.500 lliures. No es fa cap referència a la gratificació de la capa ni a les estaries. Es tracta d'un contracte de tripulació i no de nòlits; podia donar-se el cas que la gratificació, en principi reservada al patró, constés únicament en el contracte de nòlits.

La majoria dels 17 tripulants eren de Canet, entre els quals hi havia l'escrivà Joan Ferrer i Llobet (1751-X) qui, en cas de mort del patró, assumiria les seves funcions; també embarcaren quatre parelles de germans, tots joves, amb edats compreses entre 17 i 28 anys: Aleix Llauger Castanyer (1750-X) i Manuel Llauger Castanyer (1752-X); Salvador Cabris Sans (1751-X) i Isidre Cabris Sans (1752-X); Josep Xiqués Godomar (1759-X) i Llorenç Xiqués Godomar (1761-X); Pere Sabater Xapús (1756-X) i Josep Sabater Xapús (1757-X).

Pere Sabater, que exercia de nostramo en aquest viatge, entre 1784 i 1794, anà quatre vegades a les Índies, amb càrrec de pilot i sempre amb patrons de Canet.³⁴² El 1796 viatjà a La Guaira com a capità de la fragata *Ecce Homo*, construïda a Canet el 1795 pel mestre d'aixa Joan Mauri i propietat del canetenc Francesc Roura i Roldós.³⁴³

2.- Contracte del patró Pere Buch de la sagetia *Ntra. Sra. del Carme* de 3.000 quintars, per fer viatge a l'Havana l'any 1778.³⁴⁴ El noliejador fou la Companyia Colom i Albareda de Barcelona. El preu dels nòlits d'anada i tornada fou de 5.500 lliures més el 7% de capa;³⁴⁵ és de suposar que uns nòlits tan baixos quedaven compensats per una reduïda tripulació de 12 membres.

A Barcelona embarcarien dos factors com a sobrecàrrecs de la companyia noliejadora, els quals pagarien 20 pesos cadascun pel menjar.³⁴⁶ S'hauria de

³⁴² AHAM, Escola de Pilots d'Arenys, Alumnes i Pràctiques, 1779-1799, f.37.

³⁴³ ACA, Notaria de Mataró, notari Josep Antoni Font, 1795, f.73.

³⁴⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.312.

³⁴⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1777, f.208. Pere Buch i Mestres (1742-1788) havia realitzat l'any 1777 un viatge a l'Havana amb la mateixa embarcació, noliejat també pels comerciants de Barcelona, Ribes, Albareda, Colom i Cia. amb les mateixes condicions econòmiques.

³⁴⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1783, f.83. No queda clar si es pagava l'alimentació per la durada de tot el viatge o només d'anada. El normal era pactar un preu de manutenció per dia i no un preu tancat. El preu a pagar per la manutenció, en un cas semblant, fou de 6 rals de billó per dia; suposant que els del contracte fossin 20 pesos forts n'hi hauria per uns 67 dies en el viatge comparat; és probable que la quantitat es referís només a l'anada.

fer escala per a carregar a l'anada als ports que els noliejadors decidissin. Un cop arribats a les illes de Barlovent, l'accés a l'Havana es faria passant per la *canal vieja de Bahamas* anant a càrrec dels noliejadors el pagament d'un pràctic. Es passarien comptes amb la tripulació a l'esmentada *canal vieja* un cop embarcats de tornada; és òbvia la pretensió d'evitar la deserció del personal necessari.

Es fixaven, entre descàrrega i càrrega al port de l'Havana, estaries de tres mesos, però sense especificar cap penalització per dia excedit; a la tornada en els ports entre Cadis i Barcelona, on els noliejadors decidissin descarregar, els temps d'estades serien «*los días que fuesen corrientes en aquellos puertos*». És evident que la reclamació d'un recàrrec per estaries excessivament llargues tindria poques possibilitats de reeixir, atenent la indefinició del document.

En cas de mort del patró el substituiria Jaume Carnesoltes,³⁴⁷ amb la condició d'haver de requerir l'aprovació del nostramo Jaume Buch,³⁴⁸ en tot el que disposés.

3.- Contracte del patró Bonaventura Sagrera³⁴⁹ patró de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 100 tones, per fer el viatge l'any 1778 a Puerto Rico i l'Havana.³⁵⁰

Desconeixem si durant les estaries als diferents ports, sobretot a l'Havana, els factors menjaven o no a l'embarcació.

³⁴⁷ Jaume Carnesoltes i Amat, ja com a patró, aniria a l'Havana l'any 1779 amb la fragata *Ntra. Sra. de la Mercè*.

³⁴⁸ No hem pogut establir la relació de parentiu, que segurament existia, entre Jaume Buch i el patró Pere Buch. L'any 1792 fou presentada una querella contra el patró Jaume Buch de Canet en la qual cinc comerciants de Vilanova li reclamaven el pagament d'un *cambi* marítim atorgat sobre unes pipes de vi carregades, l'any 1787, en el paquebot *Ntra. Sra. del Carme*, construït a Canet, amb destinació a Filadèlfia, Nova York i Boston (ACA, Reial Audiència, volum 1/17, 1792, f.227 i f.305). La identificació de Jaume Buch se'ns complica quan està documentat que el patró que realitzà l'esmentat viatge a l'Amèrica del Nord l'any 1787 fou Salvador Buch i Mestres (1747-1796), germà de Pere Buch. Hem comentat anteriorment un viatge semblant en tractar del patró Antoni Badia de Palamós, el qual realitzà l'any 1783 també una expedició amb destinació a Filadèlfia. Ambdós viatges foren noliejats pel comerciant d'Arenys, Marià Molas, al qual els beneficis del primer l'animaren a repetir l'experiència quatre anys més tard; el resultat fou desastrós, car fou retornat tot el vi carregat. Sobre Salvador Buch i el paquebot *Ntra. Sra. del Carme*, vegeu: Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 328-332; Jordi Soler Moradell, «La construcció del paquebot de Canet Nostra Senyora del Carme i els seus dos primers viatges», *El Sot de l'Aubó*, núm. 47 (2014), pp. 3-15.

³⁴⁹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 391. Bonaventura Sagrera i Barceló era originari d'Arenys de Munt. Veí de Canet, casà l'agost de 1778 amb Florentina Carnesoltes,

Els noliejadors foren: Josep Burset i Cia., Rafael Inglada i Cia. i Jaume Salas i Cia. —els dos últims o uns parents seus embarcarien de sobrecàrrecs—,³⁵¹ pagant per cada pipa 12 pesos de 128 quarts, més el 6% de capa. Es concedien 25 dies d'estaries a Puerto Rico i 30 a l'Havana; les demores es pagarien a 10 pesos corrents per dia.

No hem trobat documentada una tornada a Barcelona procedent de l'Havana de Bonaventura Sagrera, amb la mateixa nau, fins el setembre de 1783,³⁵² ni cap anada entre 1779 i 1783; ens queda el dubte de si la guerra d'aquell període fou la causa d'un retard en la tornada, davant els riscos d'una ensopegada amb els britànics.

4.- Contracte de l'any 1779 del patró Joan Llauger i Coll de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 180 tones, per viatjar a Cartagena d'Índies i a l'Havana.³⁵³

La sagetia havia estat noliejada, com l'anterior viatge de 1778, pel comerciant Fèlix Prat de Barcelona per 10.700 lliures, més 10% de capa, en un viatge d'anada i tornada. És notable la pujada de preus, capa inclosa, atribuïble sens dubte a l'augment del risc provocat pel conflicte amb Anglaterra. La tripulació continuava essent majoritàriament de Canet, amb un nou escrivà també canetenc: Joan Prats.³⁵⁴

filla del patró Josep Carnesoltes i Clausell. Poc abans, el maig d'aquell any, havia arribat a Cadis procedent de l'Havana amb la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* amb una càrrega de 643.560 rals de billó.

³⁵⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.424.

³⁵¹ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Rourés, 1778, f.402, 406 i 424. Josep Burset era un comerciant de Blanes, segurament emparentat amb el destacat mestre d'aixa blanenc Josep Vieta i Burcet; Rafael Inglada i Jaume Salas eren comerciants de Barcelona.

³⁵² Vilar i Delgado Ribas, respectivament a *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 407 i *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 258.

³⁵³ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1779, f.200.

³⁵⁴ AHPC, Protocolo 3847, 1782, f.354. Es tracta de Joan Prats i Llauger (1760-1797), casat el 1784 amb Maria Roura i Pujades, filla del comerciant i familiar del Sant Ofici, Pau Roura i Roldós. Joan Prats, a la tornada d'Amèrica, es dedicà al cabotatge amb el llondro *Sant Crist del Pla*, el qual fou construït a les drassanes de Canet, del mateix nom que el vaixell. El 1782, Prats es trobava a Cadis on entrà amb relacions amb la companyia Llauger-Roura. Delgado, *Cataluña y el sistema*, vol. III, pp. 66 i 268. El 22 de gener de 1792, com a capità de la pollastra *Ecce Homo* de 180 tones, salpà del port de Barcelona en direcció a La Guaira; feu el registre de tornada a la ciutat comtal el 12 de juny de 1793. AHAM, Josep Llobet, 1794, f.57. L'any 1794 reclamava a la Reial Hisenda el pagament del transport de 1.764 quintars de pólvora que havia fet des de Cadis a Barcelona. Les necessitats armamentístiques provocades per la Guerra Gran donarien sentit a aquesta tramesa al Principat.

5.- Contracte del patró Josep Ros de la sagetia *Sant Vicenç Ferrer* de 5.000 quintars, per fer viatge l'any 1779 a l'Havana.³⁵⁵

El noliejador era el comerciant barceloní Gabriel Colom, en nom de Colom Albareda i Cia. El vaixell estava equipat amb quatre canons i comptava amb una tripulació de dinou homes, patró inclòs. Els nòlits contractats foren de 9.250 lliures per un viatge d'anada i tornada més 7% de capa «*sin que el dicho patrón pueda pretender alguna cosa más en todo su viage*». Un cop pactats els nòlits i mentre es carregava el vaixell, es feu públic el conflicte entre Espanya i Anglaterra —la declaració de guerra fou el 16 de juny de 1779; el patró reclamà una pujada dels nòlits, amenaçant de trencar l'acord en cas de no ser satisfeta la demanda; finalment, els noliejadors cediren, acceptant donar per «*via de gratificación*» un addend de 3.750 lliures, és a dir un 40,5% més.

Pel que fa a les estaries, el document registra unes clàusules que difícilment es troben en contractes d'aquest tipus: el patró hauria de pagar 10 pesos per dia que excedís als vuit dies donats pels noliejadors per estibar la mercaderia; la mateixa penalització se li imputaria per dia sobrepasat al port de Màlaga un cop despatxat, si el temps ho permetia.³⁵⁶

La ruta a seguir un cop arribat al Carib, per dirigir-se directament al port de *San Cristóbal* de l'Havana, hauria de fer-se passant per la *Canal Vieja* de Bahames; era el trajecte més curt, però també el de més dificultat de navegar, com ja s'ha dit anteriorment calia els serveis d'un pràctic. Una alternativa amb menys risc era factible, si l'illa de la Independència «*fuese ocupada por las armas amigas o por quien no se tuviese guerra en cuio caso deberá pasar por aquel parage por hallarse más conveniente y menos peligroso*».

A l'Havana es pactaren unes estaries de tres mesos, passats els quals es pagarien al patró 10 pesos per dia, fins que fos despatxat. En aquest port s'havien de lliurar les mercaderies a Josep Feu i Cia., delegat de Gabriel Colom

³⁵⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1779, f.293. Josep Ros i Constans (1722-1787) casà el 1738 amb Felícia Llauger, filla del ferrer Francesc Llauger i Clausell i Maria Paula Batistapau.

³⁵⁶ Les escales al port de Màlaga eren molt freqüents, sobretot a l'anada dels vaixells cap a Ultramar; era el lloc de parada on normalment es completava la càrrega —amb fruits com panses o altres— abans d'abandonar la península.

a l'illa.³⁵⁷ S'obligava al patró a prendre de Feu i Cia. un terç de la caixa de soldades «*para consignar lo que fuere a los srs. Fletadores*».

El patró quedava obligat a no embarcar cap cosa d'ell o d'algú altre, sense consentiment dels noliejadors; si ho permetés o li embarquessin mercaderia clandestina, perdria un terç dels nòlits, a més de pagar 14 pesos per cada gènere d'un valor equivalent a una pipa de vi. No hem trobat cap clàusula semblant en els altres documents estudiats.

En el viatge de retorn s'obligava el patró a fer escala en dos ports de la Península, indicats prèviament pels noliejadors, on lliuraria els productes importats des de l'Havana. Un cop descarregat, s'autoritzava el patró a rebre mercaderies de tercers, per a transportar fins a Barcelona; en aquest cas els nòlits cobrats es repartien al 50% entre el patró i Gabriel Colom.

6.-Contracte del patró Jaume Carnesoltes i Amat de la fragata *Ntra. Sra. de la Mercè*, àlies *La Redemptora*, de 4.000 quintars, per anar l'any 1779 a l'Havana.³⁵⁸ És interessant destacar que el propietari de la nau era Joan Pau Gispert, de la qual havia fet partícip amb un setzè el patró Carnesoltes; tanmateix, li adjudicava tan sols la meitat de la capa atorgada pels noliejadors i en els viatges a Amèrica se li concedia lloc en el buc, per a mitja tona de «pacotilla», franca de nòlits.³⁵⁹

Els noliejadors, Esparter, Ribera, Milà i Cia., pagaven pel viatge d'anada i tornada 15.000 lliures sobre 305 pipes, més 7% de capa; en cas de més càrrega es pagaria proporcionalment l'augment i per sota de 300 pipes es rebaixaria de la mateixa manera. A Barcelona embarcarien un o dos sobrecàrrecs als qui s'hauria de donar «*fuego, sal y agua*»; no es parla de manutenció ni que haguessin de pagar-la. En salpar de Barcelona i fins a Cadis farien les mateixes escales que el comboi, al qual haurien també de seguir en abandonar el port andalús. Anar acomboiats era el més normal, però en temps de guerra esdevenia una imposició.

³⁵⁷ De fet, Colom i Feu, que suposem de Barcelona, devien ser socis molt actius; entre 1783 i 1785, Colom, Feu i Cia. noliejaren quatre naus amb destinació a Barlovent.

³⁵⁸ AHPB, Escritania de Marina, Cosme Rourés, 1779, f.400. Jaume Carnesoltes i Amat (1742-??) casà el 1785 amb Paula Boneu Arajol, filla d'un passamaner de Barcelona.

³⁵⁹ AHPB, Escritania de Marina, Cosme Raurés, 1779, f.363. Joan Pau Gispert Illa fou vocal de la Junta de Comerç (1770-1774 i 1780-1784), germà d'Antoni Gispert comerciant ennoblit.

Un cop al Carib, el noliejador es faria càrrec del cost del pilotatge —s'entén a la *Canal Vieja*—, per tres pesos de 128 quarts de plata macuquina, menjar inclòs.

7.- Contracte del patró Joan Moní i Prats de la sagetia *Ecce Homo* de 180 tones, per anar l'any 1783 a Montevideo.³⁶⁰

Els noliejadors foren els germans Josep i Jaume Andario i la companyia d'Antoni Monjó i Montells.³⁶¹ Pagaven cinquanta mil lliures més 10% de capa pel viatge d'anada i tornada, un dels preus més alts registrats, que només s'explica per la situació de guerra existent i que «*en caso de declararse la paz con Ynglaterra antes de salir del último Puerto de Europa se arreglaran los Fletes conforme los precios corrientes en esta Plaza [Barcelona] según contrata con los Fletadores*». Foren concedides estaries de quatre mesos a Montevideo, amb 15 pesos corrents del país per dia excedit.

En cas de mort del patró, seria substituït en primer lloc per l'escrivà Francesc Carbonell i després pel nostramo Jaume Alió, ambdós de Canet i relacionats familiarment amb Joan Moní.³⁶²

8.- Contracte del patró Joan Font i Puig³⁶³ de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 150 tones, per anar el 1783 a l'Havana.³⁶⁴

³⁶⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1783, f.17. Joan Moní i Prats (1735-X) casà el 1760 amb Francesca Jover i Fors.

³⁶¹ Oliva, *Cataluña y el comercio privilegiado*, p.131. Monjó i Montells havien noliejat l'any 1782, Jaume Tutsó de Barcelona capità de la fragata *Sant Francesc de Paula*, propietat de la Reial Companyia de Barcelona, per un viatge a Buenos Aires Delgado Ribas, a *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 42, anomena *Santa Isabel* l'esmentada fragata.

³⁶² Francesc Carbonell i Puig casaria l'any 1784 amb Francesca Moní Jover, filla del capità Joan Moní; sogre i gendre repetirien viatge a finals d'aquell any a Montevideo. AHAM, Escola de Pilots, f.74. Fou alumne de l'Escola de Pilots d'Arenys, on consta que travessà l'Atlàntic, els anys 1786, 1792 i 1795, amb els patrons canetencs Pau Llauger, Salvador Llamós i Bonaventura Sagrera, respectivament. AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.61. Entre 1787 i 1790 s'establí a l'illa de Leon (Cadis), associat amb el comerciant canetenc Joan Illa, exercint d'administrador de la casa de negocis creada amb fons propis de l'esmentat Illa. Jaume Alió i Giol casà el 1762 amb Dorotea Jover i Fors, germana de Francesca, muller de Joan Moní.

³⁶³ Joan Font i Puig (1726-1795) casà el 1767 amb Caterina Mallol i Cruanyes filla del patró Josep Mallol. Era patró de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* almenys des del 1772, any en que li fou atorgada la patronia; entre altres parçoners hi havia Joan Antúnez (1/16), Antoni Pongem i Alabau (1/16), Joaquim Roca i Batlle (1/16) i Beneta Fàbregas (1/16) (AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1772, núm. de foli il·legible). Oliva, «El comercio colonial de Cataluña», pp. 447-468. L'any 1773 amb l'esmentada sagetia realitzà un viatge a l'Havana.

L'únic noliejador era el comerciant de Barcelona Joan Antúnez,³⁶⁵ el qual pagaria 35 pesos forts per pipa, més un 10% de capa, per transportar des del port de la ciutat comtal a l'Havana, amb escala a Màlaga, «fruits, licors i altres gèneres». S'hi afegia: si abans de deu dies d'haver sortit d'Espanya es publicava l'acord de pau amb Gran Bretanya, el preu dels nòlits seria de 20 pesos forts per pipa, amb la mateixa capa.³⁶⁶

El consignatari a l'Havana de Joan Antúnez —desconeixem el nom— era qui havia de pagar els nòlits un cop descarregades les mercaderies. L'esmentat consignatari tindria preferència per carregar a la tornada, pactant els nòlits habituals d'aquell moment a la ciutat caribenya.

9.-Contracte del patró Bonaventura Sagrera³⁶⁷ de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 83 tones, per anar el 1784 a Puerto Rico i a Cuba.³⁶⁸

³⁶⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1783, f.37. El seu nebot Pau Font i Fors era l'escrivà i pilotí que el substituïria en cas de mort.

³⁶⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.69; 1779, f.23; 1779, f.365; 1783, f.409; 1785, f.968; Llovet, *La matrícula de mar*, p. 158. Fill del mestre d'aixa barceloní Manuel Antúnez fou membre de la Junta de Comerç: vocal (1793-1796) i cònsol (1801); esdevingué un dels comerciants més actius en els negocis colonials. Entre 1778 i 1785 fou parçoner com a mínim de vuit vaixells, sis dels quals comandats per patrons de Canet: Francesc Clausell i Xiqués de la sagetia *Sant Josep*, Joan Ferrer de la sagetia *Ntra. Sra. de la Mercè*, Josep Ros del pinc *Sant Vicenç Ferrer*, Fèlix Misser de la sagetia *Sagrat Naixement*, Pau Font i Fors, nebot de Joan Font i Puig, de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* i Jaume Gual i Catà del bergantí *Sant Jaume*, construït a Canet el 1785.

³⁶⁶ El contracte fou signat el mes de gener i la pau no arribaria fins el setembre. En el cas que la càrrega hagués estat de 300 pipes, el preu dels nòlits d'anada seria de 10.500 pesos, equivalent a unes 19.700 lliures.

³⁶⁷ Llovet, *La matrícula de mar*, p. 155. Bonaventura Sagrera fou nomenat patró, l'any 1790, de la pollacra *Verge de Misericòrdia* de 3.500 quintars, que s'acabava de construir a les drassanes de Canet pel mestre d'aixa Bernat Misser; ell mateix n'era el màxim partícip amb 5/16 + 3/64; altres set canetencs n'interessaren 5/16: Miquel Llauger, menor, 1/16, Francesc Roura i Roldós, 1/16, Bonaventura Pujades, 1/64, Francesc Misser i Catà, 1/64, Pau Llauger i Misser, cunyat de Bonaventura Sagrera, 1/16, Salvador Ferrer, botiguer, 1/32 i Josep Batistapau, corder, 1/32. Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, pp. 60, 64, 67, 72, 77. Amb l'esmentat vaixell Sagrera realitzà cinc viatges a les següents destinacions: Puerto Rico i l'Havana (1790), Havana (1791), Veracruz (1792), Havana (1793), Havana (1795). A partir del viatge a Veracruz el capità figurà inscrit a la matrícula de Barcelona, la qual cosa fa pensar en un canvi de residència. Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 242. La mort de la seva dona Florentina Carnesoltes el 1795 i la guerra amb Anglaterra a partir de 1796 explicarien el fet de que Sagrera no tornés a navegar, almenys fins l'any 1800: el setembre d'aquell any arribava a Màlaga, procedent de Santo Domingo, amb la goleta *Sant Josep i Ànimes*; al mateix port i amb la mateixa embarcació hi arribaria el maig de 1802 procedent de Cumanà. Emerencià Roig, *La marina catalana del vuit-cents*, Barcelona, Ed. Barcino, 1929, pp. 73-76. La goleta era una embarcació de dos pals que fou utilitzada per a la navegació atlàntica

El mateix patró, creiem que amb la mateixa sagetia, havia realitzat un viatge semblant l'any 1778 (contracte núm.3); l'embarcació, tripulada tan sols per onze mariners, formava part de les naus de menys tonatge que travessà l'Atlàntic. Els noliejadors eren Joan Batlle i Marià Formosa, comerciants de Sitges, els quals havien compromès una càrrega de 90 pipes pagant 13 1/5 pesos per pipa, més 7% de capa, vint dies després de l'arribada a l'Havana; ells mateixos embarcarien en la sagetia on se'ls hi hauria de «*facilitar lugar decente para caxas y comes franco de fletes, subministrándoles sal, agua y leña; como también les permitirá embarcar todos los víveres que necesitasen para su manutención durante el viage*». Les dades fan pensar en uns comerciants amb recursos moderats: la càrrega tot just equivaldria a la meitat de la capacitat de la petita l'embarcació, la qual cosa obligaria al patró a fer una escala a Màlaga per a completar la cabuda; potser per estalvi s'emportaven ells mateixos els queviures i un cop a l'Havana passarien comptes, després d'haver venut les mercaderies.

10.- Contracte del patró Joan Ros³⁶⁹ del paquebot *Els Tres Reis* de 225 tones per anar, l'any 1784 a Buenos Aires.³⁷⁰

El viatge era d'anada i tornada a sou, amb la retribució mensual en pesos següent: escrivà 25, nostramo, il·legible, pilotí 8, agregat 7, dispenser, il·legible, mariners 10, grumets 8, patges 5. Tot i no constar que el noliejador fos la Reial Hisenda es dedueix que ho devia ser, ja que una clàusula explícita que «*por el tiempo que estuviera embarcada la tropa se concede un peso más de gratificación [s'entén mensual] a cada marinero y demás de la tripulación*». En cas de mort del capità seria substituït per l'escrivà Josep Clausell.³⁷¹

sobretot a partir de l'última dècada del segle XVIII; la característica principal era que les veles estaven muntades sense vergues de manera semblant als pailebots; entrat el segle XIX es construïren embarcacions amb aparell mixt: bergantí goleta i pollacra goleta de dos o tres pals.

³⁶⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.178.

³⁶⁹ Joan Ros i Llauger (1753-??) fill del patró Josep Ros i Constans i Felícia Llauger, casà el 1778 amb Magdalena Ferrer i Molet filla del negociant de Canet Joan Ferrer i Carbonell.

³⁷⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.266.

³⁷¹ ACA, Reial Audiència, vol. 1/16, 1791, f.286; vol. 1/22, 1797, f.316. Josep Clausell i Ferrer (1747-1797) era també comerciant. Hauria carregat pel seu compte mercaderies, per la qual cosa havia rebut de Josep Miquel Formentí 12.000 rals de billó a *cambi* marítim del 30% a pagar 15 dies després de la tornada a Barcelona. L'any 1791 li reclamaven el pagament dels 15.600 rals de billó del préstec, més 5.616 rals d'interessos al 6% pels 6 anys transcorreguts

11.- Contracte del patró Joan Llauger i Coll de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 160 tones, per anar l'any 1784 a l'Havana.³⁷²

Tot i que el contracte de tripulació fou formalitzat el 24 de juliol de 1784, la sagetia no fou despatxada fins el 17 de febrer de 1785. Els noliejadors foren els negociants de Mataró, Pere Balansó i Fèlix Salas, els quals només es comprometien a carregar 120 pipes —menys de la meitat de la capacitat del vaixell—, «*siendo cuenta del patrón completar lo restante*»; pagaven 14 pesos senzills de 128 quarts per pipa, més un 10% de capa. Era obligat doncs fer una escala al port de Màlaga per a completar la càrrega. Una clàusula, força infreqüent, explicitava que no hi haurien estaries a cap port perquè així «*tanto el Patrón como los Fletadores harán toda diligencia para ejecutar la carga y descarga con mayor promptitud*». Aquesta disposició donà resultat ja que tornaven a ser a Barcelona el 28 d'agost de 1785.

12.- Contracte del patró Joan Pastor i Clausell de la sagetia *Jesús Natzarè*³⁷³ de 4.000 quintars, per anar l'any 1784 a Puerto Rico, Cartagena d'Índies i l'Havana.³⁷⁴

Els noliejadors foren els negociants de Barcelona Joan Francesc Buda i Francesc Ynxart. Es comprometien a completar la càrrega entre Barcelona i Màlaga, pagant per pipa 11 pesos forts, més el 7% de capa. Les estaries pactades foren 15 dies a Puerto Rico, 60 a Cartagena i 15 a l'Havana; les sobreestaries costarien 15 pesos forts per dia. Havent estat signat el contracte el 29 de juliol, els noliejadors exigien tenir a punt la sagetia el 18 d'agost, mentre s'obligaven a tenir tota la càrrega a bord tres mesos després de la formalització del contracte, és a dir el 29 d'octubre; en realitat els registres s'efectuaren el 21 de desembre de 1784 a Barcelona i el 19 de febrer de 1785 a Màlaga, amb una càrrega total valorada en 394.875 rals de billó (37.018

des de la tornada (març-abril de 1785). El deute fou pagat per Clausell, tot i que l'any 1797 encara devia unes 330 lliures.

³⁷² AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.390.

³⁷³ Desconeixem si era la mateixa sagetia que fou construïda a Canet l'any 1747 amb el nom de *Jesús Natzarè i Verge de la Misericòrdia*, comandada des de l'any 1751 pel pare de Joan Pastor, el qual li transmeté la patronia l'any 1777.

³⁷⁴ AHPB, Escrivania de marina, Cosme Raurés, 1784, f.394.

lliures).³⁷⁵ Va salpar de l'Havana el 16 de març de 1786 i arribava a Cadis el 4 de maig, és a dir setze mesos i mig després d'haver sortit de Barcelona. La durada del viatge sembla excessiva; una possible causa podria ser la dificultat de venda d'alguns productes que finalment hagueren de retornar a la península.³⁷⁶

13.- Contracte del patró Joan Cruanyes i Misser de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 170 tones, per anar l'any 1784 a Puerto Rico, Cuba i l'Havana.³⁷⁷

Els noliejadors foren Pau Pasqual i Fèlix Urgellès de Vilanova, els quals carregarien entre Barcelona, Vilanova i Màlaga 110 pipes cadascun «*en generos o licores de libre comercio*»; pagarien 13,5 pesos de 128 quarts per pipa, més un 7% de capa. S'haurien de transportar barrils buits per omplir-los a Màlaga i facilitar lloc decent a bord per les caixes i llits dels dos noliejadors, els quals viatjarien de franc, proporcionant-los foc, aigua i sal. És un dels documents on s'hi fa explícita l'equivalència en pipes dels productes que s'embarcaran; feien una pipa: dotze barrils —d'un quintar cadascun— de panses de Màlaga, trenta gerres de panses, setanta gerres d'oli, trenta roves de vi en barrils, quinze quintars de sabó, cinc barrils de fideus «*y las demás menudencias por lo que fuera regulado*».

En el viatge anà de segon el canetenc Joan Castanyer i Jover, que tornaria amb Cruanyes a Veracruz l'any 1786.³⁷⁸

14.- Contracte del patró Joan Moní, per anar l'any 1784 a la província de Buenos Aires i port de Montevideo, amb la sagetia *Sant Ecce Homo* de 180 tones.³⁷⁹

Fou noliejat per Jaume Darder i Simeó Martí i Cia. de Tossa³⁸⁰, per 15 pesos la pipa, més el 7% de capa. S'havien de carregar 340 pipes entre els ports de

³⁷⁵ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, pp. 46 i 123.

³⁷⁶ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª remesa, 1786, legajo 574.

³⁷⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.538. Joan Cruanyes i Misser (1749-1809) casà el 1778 amb Rosa Batistapau i Jovanet.

³⁷⁸ AHAM, Escola de Pilots d'Arenys, Alumnes i Pràctiques, 1779-1799, f.142. Joan Castanyer, ja com a patró, comandà els següents viatges amb la pollacra *San Diego*: 1788 a Sant Petersburg, 1790 a Cartagena d'Índies, 1792 a Veracruz, 1794 a Barlovent i 1796 a Hamburg. Casà el 1791 amb Francesca Puig i Milans.

³⁷⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.674.

Barcelona i Màlaga, deixant lloc per a «22 pipas para la aguada y 14 para vino». La següent clàusula, que es repeteix de manera més o menys similar en altres contractes, creiem que pot ser simptomàtic d'una certa precarietat per a poder completar la càrrega compromesa: «*deberá el patron buscarles como a seis mil libras moneda barcelonesa y entregárselas a dichos fletadores y en Montevideo se obligan estos a satisfacer al patrón las dichas 6.000 libras con aumento de 30% de premio a los tres meses de su llegada en aquel Puerto*». Sorprèn que es pagui al cap de tres mesos aquest préstec, quan s'havia pactat el pagament dels nòlits en fer dos mesos de l'arribada a Montevideo i unes estaries del mateix període en aquell port, amb sobreestaries de 15 pesos per dia excedit.

Els noliejadors embarcarien a l'anada amb dret a sal, llenya, aigua, lloc per a poder cuinar i a llanxa, per anar a terra a qualsevol port; si un d'ells decidís tornar tindria franc el viatge, amb espai per a matalàs i bagul, pagant-se la manutenció per dies o per viatge, segons es pactés.

15.- Contracte del patró Joan Font i Puig de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 200 pipes, per anar l'any 1784 a l'Havana.³⁸¹ Poques vegades apareix la capacitat d'una nau en pipes; seria, més o menys, l'equivalent a 100 tones. És també un dels pocs casos on el patró consta com a noliejador amb altres carregadors. Es pagaven 50 pipes a 13,5 pesos de 128 quarts la pipa i la resta a 14 pesos; el nòlit més barat podria correspondre al patró. En cas de mort del patró seria substituït pel seu nebot Pau Font i Fors, que exercia de segon de bord.³⁸² No es pactaven estaries perquè així «*tanto el patrón como los demás haran toda diligencia para executar la descarga con la maior brevedad*».

³⁸⁰ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p. 194. Simeó Martí fou l'inversor majoritari de la companyia tossenca d'Antoni Mas i Artigas que operà a Galícia en el sector del vi i la sardina.

³⁸¹ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.780. El contracte fou signat el 18 de desembre de 1784 i el registre el dia 30; per tant el viatge es pot dir que es realitzà durant l'any 1785.

³⁸² Pau Font i Fors ja l'havia acompanyat en el viatge de l'any anterior.

16.- Contracte del patró Joan Fàbregas³⁸³ del bergantí *Sant Francesc de Paula i Ntra. Sra. de Misericòrdia* de 4.500 quintars,³⁸⁴ per anar l'any 1784 a Barlovent.³⁸⁵

Els noliejadors foren Francesc Freixes i Fèlix Marquès, de Barcelona. S'hauria de carregar al port de Barcelona, al Camp de Tarragona i a Màlaga on se'ls hi donarien 30 dies d'estaries. El nòlit seria de 14 ¼ pesos per pipa, més un 10% de capa; «*si por algun accidente se pagase con billetes u otros papeles será de la obligación de los fletadores pagar todos los menos cavos y perjuicios*». És una de les primeres al·lusions al paper moneda i als «*vales reales*» posats en circulació a partir de 1780, per a subvenir les necessitats de la Corona. L'any 1787, tornant de l'Havana, potser d'aquest viatge, el bergantí naufragà «*en las costas de Castilla*»—al Cantàbric en un punt sense concretar—, accident del qual el patró en sortí indemne.³⁸⁶

17.- Contracte del patró Salvador Carbonell³⁸⁷ de la sagetia *Sant Francesc Xavier*³⁸⁸ de 4.000 quintars, per anar a Montevideo l'any 1785.³⁸⁹

Fou fet el registre a Barcelona el divuit d'abril de 1785, era despatxat a Montevideo el vint-i-dos de març de 1786, arribava a Cadis el disset de juny i a Barcelona el dinou d'agost.³⁹⁰ Els noliejadors, Gaspar Ferro i Jaume Rovira de Tossa, pagarien pel viatge d'anada, 15 pesos «*de aquel país*» per pipa més un 7% de capa. El patró rebria fins a 300 pipes entre Barcelona i Màlaga

³⁸³ Joan Fàbregas i Molet (1756-X) era fill del patró Salvador Fàbregas i Llauger. Casà el 1784 amb Isabel Pastor i Clausell filla del patró Joan Pastor i Isabel Clausell. Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 402. El setembre de 1782 havia salpat de Barcelona amb la sagetia *Sant Francesc de Paula* de 100 tones per dirigir-se a Puerto Rico.

³⁸⁴ AHPB, Escribania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.3. Joan Fàbregas i el seu pare eren propietaris de 9/16 i el patró Josep Molet de Canet d'1/16; podria tractar-se d'una nova embarcació construïda a Canet.

³⁸⁵ AHPB, Escribania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.812. A l'igual que el viatge anterior, l'anada es realitzà ja l'any 1785.

³⁸⁶ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.42.

³⁸⁷ Salvador Carbonell i Roig (1765-1839), fill del patró Francesc Carbonell i Roig (1739-1801), casà el 1797 amb Teresa Font i Misser, filla del patró Salvador Font i Puig.

³⁸⁸ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1778, f.30; 1781, f.227. Fou construïda a Canet l'any 1778 pel mestre d'aixa Bernat Misser i Milans. AHPC, Escribanía de Marina, núm. 225, 1784. Francesc Carbonell hi realitzà un viatge a Buenos Aires l'any 1781; l'any 1784 cedia la patronia al seu fill Salvador per anar a l'Havana.

³⁸⁹ AHPB, Escribania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.319.

³⁹⁰ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol.III, pp. 47 i 264; AGS, Dirección General de Rentas, 2ª remesa, legajo 574.

«*deviendo emperò dichos fletadores pagar el total del flete por razón de las expresadas 300 pipas carguen lo que cargaren*»; s'hauria de deixar lloc per a 22 pipes d'aiguada i 14 de vi. Si fos precis per acabar de completar el carregament, el patró hauria de lliurar als noliejadors 10.000 lliures a canvi marítim del 30% —és a dir, 7.000 lliures efectives— sobre les mercaderies carregades; s'afegeix que «*prometemos pagar*» el préstec, els nòlits i premis, tres mesos després d'arribar a Montevideo, «*lo que no dejaremos de cumplir aunque se declare la paz o treguas con los argelinos y España*». És clar que el contracte es formalitzà quan encara hi havia hostilitats amb Alger; la pau es signà l'agost de 1786. Aquesta clàusula s'entén si tenim en compte que poc abans havien acordat «*que en caso de guerra, lo que Dios no permita, con alguna potencia estrangera no será de valor alguno esta contrata en cuio caso se haran otros tratos y contratos*». Els noliejadors embarcarien pagant únicament quatre rals de billó cadascun pel menjar de cada dia.

18.- Contracte del patró Josep Carnesoltes i Amat de la fragata *San Diego* de 200 tones, per anar a Santo Domingo, Campetxe i l'Havana, l'any 1785.³⁹¹ Poques vegades és citat Santo Domingo com a port de destinació; el gran mercat colonial era *Port-au-Prince* a *Saint Domingue*, la part francesa de l'illa, la futura Haití.

Pau Horta de Barcelona s'obligava a carregar 300 pipes «*llenas de licores de la Provincia*» a raó de 14 pesos de 128 quarts la pipa més el 7% de capa. La càrrega s'efectuaria a Barcelona, a la platja de Vilanova o en alguna altra del Camp de Tarragona i a Màlaga, amb estaries globals de seixanta dies; si en un port no es consumís el temps pactat, els dies sobrats podrien afegir-se als altres dos; en cas de superar els seixanta dies, el patró concediria un mes extra d'estaries cobrant 10 pesos forts per dia excedit. El noliejador i un altre company embarcarien francs de nòlits, amb dret a la taula del patró, abonant cadascun 5 rals de billó diaris per la manutenció.

De manera semblant al contracte anterior, el patró havia d'atorgar al noliejador 5.000 lliures a *cambi* marítim —3.000 a Barcelona i 2.000 a Màlaga— hipotecades sobre la càrrega, amb el premi «*que correrá en la plaza de*

³⁹¹ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.417.

Barcelona de ida y vuelta», el qual hauria de constar en el val de lliurament dels diners. El patró rebria els diners del crèdit més el premi «*en los puertos donde se descargare a proporción de la descarga*».

19.- Contracte del patró Pau Carreras i Misser del bergantí *Santa Teresa de Jesús* de 200 tones per anar a l'Havana, passant per Màlaga el 1785.³⁹²

Els noliejadors foren els negociants Josep Matali i Font, de Sitges, i Josep Bruguera de Barcelona, els quals carregarien fins a 300 pipes pagant 13 pesos de 128 quarts per pipa, més el 7% de capa, el quals farien efectius quaranta dies després d'haver fondejat a l'Havana; el patró els hi donava 20 dies de sobreestaries a raó de nou pesos per dia. Per facilitar el compte de la quantitat a pagar pels nòlits s'afegia l'equivalència en pipes de les mercaderies majoritàries, de manera semblant al que hem vist en el contracte número 13. Així, feien una pipa cadascuna de les quantitats dels productes següents: Noranta raimes de paper blanc, tres baguls de carga, dos baguls de dues claus, sis dels més petits, seixanta-dues gerres d'oli de dues roves cadascuna, dotze quintars de sabó de pedra amb caixa, cinc barrils de fideus de quintar cadascun, cinc barrils de farina, vint-i-dues gerres de panses de Màlaga, quaranta gerres de raïm i deu quintars de formatge. A banda del vi i l'aiguardent, que sempre hi eren, la llista ens dóna una idea del que més s'exportava; els baguls s'omplien amb teles, teixits i peces de ceràmica, vidre, entre altres productes.

És força insòlit que s'obligués el patró a pagar la meitat de les pipes (bótes) i envasos buits per omplir. El patró també hauria de facilitar als noliejadors, mitjançant hipoteca sobre la carga, quatre mil pesos de 128 quarts en diner efectiu, dels quals en lliuraria tres mil a Barcelona i els altres mil a Màlaga «*así como se vayan cargando los géneros*»; el préstec i els premis es pagarien tres mesos després d'haver arribat a l'Havana. El trajecte seria directe des de Màlaga al port caribeny; si es decidia passar per la *Canal Vieja*, el pràctic de Baracoa es pagaria a mitges entre el patró i els noliejadors, els quals anirien embarcats amb dret a «*fuego, sal y agua y el bote o lancha si lo necesitan*». En cas que els noliejadors li lliuressin a l'Havana sis mil pesos de registre, el

³⁹² AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.599.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

patró hauria de portar-los «*para Europa de su cuenta francos de fletes y comision*»; a més tindrien prioritat per contractar el viatge de tornada, en igualtat de preus i temps a d'altres, per la qual cosa el patró els havia d'avisar abans de salpar cap a la península.

20.- Contracte del patró Francesc Clausell³⁹³ de la pollacra *Sant Josep* de 150 tones, per anar a Buenos Aires l'any 1785.³⁹⁴

Els noliejadors Salvador Roldós i Joan Gil negociants de Mataró i Barcelona respectivament, s'obligaven a carregar 225 pipes el primer i 100 el segon, pagant 15 pesos de 128 quarts per pipa, més el 7,5% de capa. El patró hauria d'abonar la meitat dels nòlits de les pipes de vi transportades des de Mataró a Barcelona; és probable que en el negoci del vi maresmenc anés a mitges amb Roldós. S'afegia també un llistat, semblant al contracte anterior, de la quantitat equivalent a una pipa de diversos productes. Els nòlits i capa es pagarien dos mesos després d'efectuada la total descàrrega a Buenos Aires; superat el mes i mig pactat d'estaries, es pagarien 12 pesos forts per dia excedit.

Els esmentats noliejadors embarcarien dins la cambra baixa amb dret, a llit, matalàs, arca i tracte decent, pagant quatre rals de billó diaris cadascun pel menjar. Si el patró, a la tornada, hagués de registrar diners pertanyents als carregadors, ho faria sense cobrar nòlits ni comissió, sempre que no en sortís perjudicat.

En cas de mort del patró el substituiria l'escrivà Antoni Xiqués, de Canet.³⁹⁵

³⁹³ Francesc Clausell i Xiqués, natural de Canet, pertanyia a la matrícula de Mataró, ciutat on residia.

³⁹⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.637.

³⁹⁵ AHAM, Escola de Pilots, f.138. Antoni Xiqués i Martí (1767-1806), fill del botiguer Francesc Xiqués i Dillat, era cosí del patró Francesc Clausell i Xiqués. Navegà amb els següents patrons canetencs: Carles Ferrer amb la fragata *Misericòrdia* el 1787 a Barlovent; Pau Carreras amb el bergantí *Santa Teresa* el 1790 a Rússia i el 1791 a Ferrol; Pere Font amb el bergantí *La Verge de la Mercè* el 1796 a Gènova. Morí a Carúpano (Veneçuela).

3.7. La contractació amb la Reial Hisenda

3.7.1 ANTECEDENTS (1715-1739)

Al llarg del segle XVIII, els contractes dels patrons catalans amb la Reial Hisenda representaren una font d'ingressos considerable per als propietaris de naus i les respectives tripulacions. Entre 1766 i 1777 el 21,5% dels vaixells catalans amb destinació a les colònies americanes foren noliejats per la Reial Hisenda (veure l'apartat: Expedicions a Amèrica (1766-1777)).

Les necessitats de millora que precisava la marina espanyola foren, durant el primer terç de la centúria, l'obsessió de José Patiño, Superintendent de Catalunya i, més tard, Intendent general de la Marina. Per aquest motiu i, a l'ensem, per satisfer les ambicions polítiques del ministre Giulio Alberoni i d'Isabel de Farnesio, foren concertats a Barcelona, entre els anys 1715 i 1733, un total de 726 contractes de nòlits entre la Superintendència de Catalunya i patrons de diferents nacionalitats; n'hi havia 361 de francesos (49,7%) i 191 de catalans (26,3%); aquests, procedents de Barcelona, Sitges, Mataró, Arenys, Canet i Blanes; entre les embarcacions del Principat foren majoria les sageties i els pincs, en les franceses predominaren en gran nombre les tartanes.³⁹⁶ L'any 1715 es contractaren 32 naus per entrar al servei del Rei, el temps que calgués, de les quals 16 de franceses; el cànon establert va ser de 250 a 350 pesos mensuals, segons el tonatge; set de les embarcacions eren del Principat: quatre de Sitges, dues de Mataró i una pertanyent al patró canetenc Pere Rolderat,³⁹⁷ el fill del qual, Pere Rolderat i Oller, patronejava el 1728 una embarcació de 2.000 quintars.³⁹⁸

En les expedicions a Sardenya el 1717 i a Sicília el 1718 continuaren essent majoria el nombre de contractes de naus noliejades a patrons francesos. El 19 de juny de 1718 salpava de Barcelona la flota; a l'agost,

³⁹⁶ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p. 61. Les tartanes, embarcacions d'origen provençal, eren d'aparell llatí, un pal en candela (dret) al mig de l'eslora, un de messana petit a popa i un botoló per als focs; solien ser de 800 quintars amb un màxim de vuit tripulants.

³⁹⁷ Mercader, *Felip V i Catalunya*, pp. 218-219.

³⁹⁸ AHAM, notaria de Canet, Bernat Nualart, 1728, f.109.

l'armada britànica, li va infligir la derrota del cap Passaro, al sud-est de Sicília.³⁹⁹ En la contesa hi morí el patró canetenc Salvador Milans i Prat, pare de Francesc Milans i Cirés, el qual esdevingué capità de la Carrera d'Índies i el navegant més destacat de la seva nissaga. El 1720 es registrà el nombre màxim de noliejaments: 130 els mesos de juny i juliol, dels quals un 70% eren francesos aproximadament. L'any 1723, en canvi, foren majoria els patrons catalans noliejats per a portar pólvora i soldats a Porto-Longon a l'illa d'Elba; tanmateix, a partir d'aquesta data no consten més contractes fins l'any 1727 amb motiu del setge de Gibraltar. Així, el mes de gener fou noliejat el pinc *Sant Josep i la Verge de la Misericòrdia* del patró canetenc Bonaventura Jover per a transportar a Cadis de 20 a 25 mariners i a Màlaga 730 bales, cobrant 5 ½ pesos per mariner i 2 ½ rals d'ardit per quintar de bales.⁴⁰⁰ Fou, però, al mes de maig quan s'assolí el nombre de 42 contractes realitzats per l'intendent del Principat Antonio Sartine; suposà la xifra més alta de l'any, que coincidí amb el moment més àlgid de la campanya de Gibraltar; entre els 22 patrons catalans n'hi havia 11 del Maresme, 6 dels quals eren canetencs: Jaume Dillat, Salvador Clausell, Salvador Oliver, Jaume Clausell, Joan Baptista Ferrer «menor» i Francesc Misser. En els contractes no es concretava cap destinació especial; els nòlits foren de 3 pesos de 15 rals de billó per tona/mes, amb la condició de romandre en servei fins a ser acomiadats; en cas d'accident «*corre a cuenta de Su Majestad el satisfacerlo*».⁴⁰¹ Normalment, la Reial Hisenda, en cas de pèrdua del vaixell per naufragi o captura, rescabava el propietari de la nau abonant el 50% del valor assignat a l'embarcació.

³⁹⁹ Mercader, *Felip V i Catalunya*, p. 222. El contingent espanyol l'integraven 40 vaixells de guerra, 246 naus de transport i 123 tartanes. Vegeu també, Cesáreo Fernández Duro, «Batalla de cabo Passaro», *Historia de la Armada española*, tomo 6, pp.147-152, a <https://armada.defensa.gob.es/html/historiaarmada/tomo6.html>.

⁴⁰⁰ Segons la llista de patrons de Canet del 1728, la capacitat de la barca de Bonaventura Jover era tant sols de 200 quintars.

⁴⁰¹ Mercader, *Felip V i Catalunya*, pp. 224-228.

3.7.2. GUERRA CONTRA ANGLATERRA I EXPEDICIONS A ITÀLIA (1739-1748)

El següent episodi en el qual foren noliejades massivament a Barcelona naus catalanes i estrangeres el constitueixen les dues expedicions a Itàlia promogudes per la Corona els anys 1741 i 1742. La finalitat del contingent militar enfrontat a l'exèrcit austríac era per una banda consolidar l'Infant Carles, futur Carles III, en el tron de Nàpols i Sicília, per l'altra, aconseguir per a Felip, segon fill d'Isabel de Farnesio, els ducats de Parma i Piacenza.⁴⁰² Fins el 16 de setembre de 1741, la Reial Hisenda havia noliejat al port de Barcelona 111 naus de tres nacionalitats diferents: 70 de franceses, quasi totes tartanes, 5 de genoveses i 36 d'espanyoles.⁴⁰³ El detall d'aquestes últimes s'explicita en la següent taula:

Taula 36: Embarcacions espanyoles noliejades els anys 1741 i 1742.

NAU	TIPUS	PATRÓ	TONES	TROPA	NÒLIT/ MES Rs. mrs.	
<i>Sant Francesc de Paula</i>	pinc	Josep Llorens (?)	84	94	3.320	16
<i>Sant Ramon</i>	pinc	Joan Xicart (B)	93	104	3.676	8
<i>Santo Domingo</i>	pinc	Josep Duran (?)	80	90	3.162	12
<i>Sant Antoni</i>	sagetia	Gabriel Catà (C)	106	119	4.190	4
<i>Sant Andreu</i>	pinc	Josep Lluch (?)	72	81	2.846	4
<i>Sant Antoni</i>	sagetia	Fèlix Tarrasa (B)	120	135	4.763	10
<i>Jesús, Maria i Josep</i>	sagetia	Francesc Misser (C)	96	108	3.794	28
<i>Sant Diego</i>	sagetia	Salvador Cruanyes (C)	120 1/2	135	4.763	10
<i>Verge de Misericòrdia</i>	sagetia	Salvador Clausell (C)	96	108	3.794	28

⁴⁰² No s'ha d'oblidar que, mentre tenien lloc les accions bèl·liques contra els austríacs en el nord d'Itàlia, la corona espanyola defensava alhora Panamà i Cartagena d'Índies contra els anglesos.

⁴⁰³ AGS, Secretaría de Marina, legajo 497, 16-9-1741.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Sta. Julita i Verge del Roser	sagetia	Salvador Carbonell (C)	92	103	3.636	24
Sant Josep	pinc	Salvador Julià (A)	53 1/2	59	2.102	32
Sant Joan Baptista	pinc	Joan Bta. Vaquer (C)	85	95	3.360	
Sant Joan Baptista	sagetia	Jaume Buxó (M)	64	72	2.529	30
Sant Cristòbal	sagetia	Salvador Font (M)	90	101	3.557	22
Sant Salvador	sagetia	Francesc Moncada (?)	145	163	5.731	26
Sant Crist	sagetia	Francesc Carbó (A)	75	84	2.964	24
N.S. de la Mercè	pinc	Geroni Vinyals (B)	164	184	6.482	28
Verge del Roser	sagetia	Pau Jobany (A)	77	86	3.043	26
Sant Crist	xabec	Jaume Marquès (?)	70	79	2.767	2
Verge del Roser	pinc	Bartomeu Bonet (?)	115 1/6	129	4.552	16
N.S. del Bon Viatge	sagetia	Bonaventura Pau (A)	79 3/4	89	3.142	16
Sant Joan Baptista	sagetia	Joan Caminada (M)	116	130	4.585	14
N.S. del Roser	pinc	José Branque (ML)	72 1/2	81	2.865	30
Sant Josep	sagetia	Francesc Pi (M)	108 4/5	121	4.300	27
Sant Benet i Verge del Roser	pinc	Miquel Alcover (P)	117 2/5	132	4.650	10
Puríssima Concepció	xabec	Pere Joan Tauler (P)	106	119	4.190	4
Sagrada Faia	xabec	Josep Gomila (P)	103 1/2	116	4.091	10
Sant Crist de la Sant Creu	xabec	Joan Santandreu (P)	101 1/2	113	4.012	8
Santíssim Nom de Jesús	xabec	Bernat Ribera (P)	78 3/4	88	3.112	32
Sant Crist de la Sta. Creu	xabec	Antoni Portell (P)	98 1/4	111	3.883	26
Sant Crist	sagetia	Francesc Milans (C)	104	117	4.111	2

N.S. de la Soledad	pinc	Gaspar de la Peña (ML)	77	86	3.043	26
Sant Jaume	sagetia	Jaume Ferrer (M)	154	173	6.087	18
Sant Josep	pinc	Josep Baralt (A)	157	176	6.206	4
Verge de Gracia	sagetia	Josep Ferrer (M)	103	116	4.071	18
Verge de la Cinta	sagetia	Miquel Llobet (C)	66	74	2.608	32

(C) = Canet = 8 patrons; (P) = Palma = 6 patrons; (A) = Arenys = 5 patrons; (M) = Mataró = 6 patrons; (B) = Barcelona = 3 patrons; (ML) = Màlaga = 2 patrons; (?) = 6 patrons catalans no identificats.

El nombre de soldats transportats pels vaixells era «hombre y octavo por tonelada», l'equivalent a 1,12. Prèviament, entre abril i maig, foren noliejades a Cadis i Sevilla 22 embarcacions, per a traslladar-se a Barcelona: 8 catalanes (2 de Canet), 7 franceses, 4 malaguenyes i 3 genoveses.⁴⁰⁴ Una comunicació de l'Intendent Sartine al marquès de l'Ensenada del 14 d'octubre de 1741 deia que ja eren 120 les embarcacions noliejades, les quals totalitzaven 12.482 tones; havien de transportar «8.048 infantes, la Brigada de carabineros, el regimiento de Sagunto, cuerpo de artilleros, compañía de obreros, medio tren de artilleria de campaña, 700 quintales de pólvora y para la mitad del Hospital de Campaña».⁴⁰⁵

La possibilitat de poder comparar els contractes fets a Cadis o a Sevilla amb els realitzats a Barcelona ens porta a palesar una diferència que repercutia desfavorablement en el preu dels nòlits contractats a la capital catalana. En efecte, el preu del nòlit abonat per la Reial Hisenda era el mateix a tot arreu: 39,5 rals de billó mensuals per cada tona que mesurava l'embarcació; per contra, el tonatge calculat a Barcelona era quasi sempre inferior, la qual cosa repercutia desfavorablement en el nòlit mensual pagat a una mateixa embarcació. Per exemple, a la sagetia *Sant Crist* de Francesc Milans, li fou

⁴⁰⁴ AGS, Secretaría de marina, legajo 497, 16-5-1741. Les dues de Canet eren les embarcacions de Fèlix Misser i Francesc Milans.

⁴⁰⁵ AGS, Secretaría de marina, legajo 497, 14-10-1741.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

atorgat a Sevilla un arqueig de 134 tones i uns nòlits de 5.299 rals de billó; la capacitat mesurada a Barcelona fou de 104 tones i els nòlits 4.111 rals de billó; és a dir, un 29% menys.

El nombre de contractes de nòlits formalitzats a Barcelona, amb destinació als territoris italians i/o francesos, entre l'abril de 1741 i desembre de 1743 foren 245, a raó de 21 rals de plata antiga per tona i mes;⁴⁰⁶ Hisenda assumia els cost de les racions de l'armada i les despeses de deu dies en tornar al port de Barcelona.⁴⁰⁷ L'administració pagà durant l'esmentat període 4.613.757 rals de billó, o sigui, una mitjana de 18.832 rals per contracte. Tan sols 14 patrons (5,7%) cobraren més de 45.000 rals, entre els quals tres eren de Canet: Gabriel Catà, Francesc Milans i Fèlix Llauger; la resta de canetencs contractats foren: Francesc Misser, Manuel Llobet, Salvador Carbonell, Salvador Cruanyes, Josep Llauger, Francesc Llobet, Joan Baptista Vaquer i Salvador Clausell.

L'aprovisionament a la Reial Armada, sovint, aportà als armadors i tripulants de vaixells la possibilitat de completar la càrrega en aquells viatges mancats de suficients nòlits de particulars. En temps de guerra s'incrementava òbviament la necessitat de subministrar queviures a les flotes, Cartagena fou un dels ports amb més destinacions; dos contractes realitzats a Barcelona per la Reial Hisenda l'any 1744 a dos patrons de Mataró en són un bon exemple: Jaume Ferrer, patró de la sagetia *Sant Jaume* de 127 tones, era noliejat per portar 200 pipes buides, des del port de Barcelona al Camp de Tarragona, omplir-les de vi i transportar-les a Cartagena, a raó de 34 rals i 14 maravedís de billó per pipa, a més de 336 rals de capa;⁴⁰⁸ Francesc Caminada, patró de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 106,5 tones, fou contractat per portar fins a Cartagena 200 barrils de cansalada (*barricas de tosino*) on li serien pagats 8

⁴⁰⁶ Les destinacions franceses foren: Marsella, Toló, Seta i Antíbol. El febrer de 1744, la flota espanyola aconseguí trencar el bloqueig britànic de Toló i dirigir-se a Itàlia.

⁴⁰⁷ Devem aquesta informació al professor Sergio Solbes Ferri. Les naus foren majoritàriament tartanes franceses, seguides en nombre per pincs i sageties catalanes.

⁴⁰⁸ La quantitat equival al 5% dels nòlits; aquest percentatge fou el pagat habitualment, pel concepte de capa, en els contractes amb la Reial Hisenda.

rals de billó per barril «y no otra cosa».⁴⁰⁹ En el cas de Jaume Ferrer, que cobraria en total 7.218 rals i 12 maravedís de billó, es pot considerar que la sagetia anava força plena, aproximadament un 80%. Hem estimat que els nòlits serien comparables als percebuts en les expedicions militars esmentades, sempre que el viatge no superés les sis setmanes. En el cas de Francesc Caminada —que cobraria només 1.600 rals de billó per a transportar una càrrega que, com a màxim, ocuparia el 50% de la capacitat del vaixell—⁴¹⁰ és molt probable que hagués buscat nòlits de particulars complementaris; el fet de no ser noliejador únic, la poca complexitat operativa o el fet de tractar-se d'una carga no gaire gran, pot explicar que la Reial Hisenda no considerés necessari el pagament de la capa.

Els contractes de noliejament fets per la Reial Hisenda incloïen una indemnització en cas de naufragi o captura de la nau; la quantitat a percebre era sempre la meitat del valor que s'havia adjudicat a l'embarcació. La sagetia *Sant Francesc de Paula*, de 3.000 quintars, del patró Josep Cruanyes i Castanyer de Canet fou capturada pels anglesos a l'illa de Còrsega, entre el juliol i el novembre de 1744; tot just acabada de construir a Barcelona per un cost de 5.480 lliures, 4 sous, la nau havia estat valorada per Hisenda en 3.800 pesos (5.320 lliures), per la qual cosa s'haurien cobrat 2.660 lliures que serviren als armadors —afegint-hi diners— per recuperar la sagetia que en costà 3.337.⁴¹¹ El pinc *Sant Joan Baptista* de 85 tones, del patró canetenc Joan Baptista Vaquer, l'any 1745 fou destrossat pels britànics prop de Gènova; segons el contracte, la Reial Hisenda pagà 1.926 lliures, la meitat del valor assignat a l'embarcació, de la qual es pogueren encara recuperar peces i utilitatge que, un cop venudes, proporcionaren als armadors 625 lliures addicionals.⁴¹² Les contrarietats no desanimaren Vaquer, que l'any següent avarava a Canet una nova embarcació, més gran, de 3.500 quintars,

⁴⁰⁹ AHPB, Sebastià Prats, 1744, f.281-282. Jaume Ferrer havia format part de l'expedició a Itàlia l'any 1741; Francesc Caminada era parent (germà?) del patró Joan Caminada, el qual havia comandat la mateixa sagetia en l'expedició de 1741.

⁴¹⁰ Conèixer la capacitat d'una barrica o barril presenta dificultats que no hem sabut resoldre amb certesa; pot ser la meitat d'una pipa (uns 240 litres) o fins i tot una sisena part (uns 80 litres) segons la mida.

⁴¹¹ AHPB, Sebastià Prats, 1744, f.185.

⁴¹² AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.25.

anomenada també *Sant Joan Baptista*; el cost fou de 5.809 lliures, 11 sous i 10 diners, que suposem l'assumiren, sinó tots, gran part dels partícips del pinc sinistrat; hi destaquen, d'entre un total de disset, Francesc de Clota, Josep Puiguriquer i Clarina i Pere Vilella.⁴¹³

3.7.3. REFORMA DE LA MARINA (1750-1768)

El marquès de la Ensenada —el gran reformador de la marina de guerra espanyola—, aconseguí, entre 1751 i 1754, que la dotació de l'Armada passés de comptar amb 18 navilis de línia i 15 vaixells menors, a disposar de 45 naus de línia i 19 fragates.⁴¹⁴ La destitució d'Ensenada l'any 1754, alentí el programa de fabricació naval: l'Armada, que disposava de 49 vaixells de línia l'any 1761, havia quedat reduïda a 37 el 1763 i només a 25 l'any 1765. Per intentar neutralitzar l'aclaparadora superioritat marítima exhibida per Gran Bretanya durant la Guerra dels Set Anys (1756-1763), els diferents ministres de Carles III s'esforçaren per continuar els plans de reforma de la marina iniciats per Ensenada; es féu imprescindible bastir un nombre de naus suficient per disputar amb certes garanties el lideratge marítim als anglesos. L'impuls de construcció d'embarcacions de guerra en els arsenals de Cartagena, Cadis i Ferrol, portat a terme sobretot a partir de 1767, aconseguí que l'any 1770 fossin 51 les naus de línia disponibles i equipades amb un nombre de canons comprès entre 58 i 112.⁴¹⁵ Per satisfer les necessitats de materials requerits per les drassanes citades la corona va noliejar nombroses embarcacions, en diferents ports del regne; entre 1762 i 1772, a Barcelona, es contractaren, diferents patrons per a transportar fusta i cànem als ports de Cartagena i Cadis. La següent taula mostra les dades més significatives dels contractes registrats a l'Escrivania de marina pel motiu suara esmentat:⁴¹⁶

⁴¹³ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.391. Pere Pau Vilella fou, l'any 1748, un dels representants del Principat en l'acord amb la Reial Hisenda sobre la fiscalitat de l'aiguarent (Carlos Martínez Shaw, *Catalunya en la Carrera de Indias*, p. 219).

⁴¹⁴ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, pp. 158-160.

⁴¹⁵ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, p. 282.

⁴¹⁶ AHPB, Escriptoria de Marina, Vicenç Simon, manual d'escriptures, 1762-1768, núms. 29 i 30. Excepte el primer contracte de 1762 que fou autoritzat pel ministre de marina de la

Taula 37: Patrons contractats per transportar materials a Cartagena i Cadis, entre 1762 i 1772, segons l'Escrivania de Marina.

Any	Patró	Matrícula	Destinació	Producte	Nòlits (Rs.mrs)
1762	Josep Ros	Canet	Cadis	Cànem	17.605 6
1762	Antoni Gelpí	Arenys	Màlaga	Cànem	6 ½ rs/quintar
1764	Francesc Clausell	Canet	Cartagena	Fusta	10 rs/colze cúbic
1764	Bonaventura Clausell	Canet	Cartagena	Fusta	10 rs/colze cúbic
1766	Francesc Llobet	Canet	Cartagena	Cànem	4 rs/quintar
1767	Josep Rovira	Mataró	Cadis	Cànem	10 rs/quintar
1767	Fèlix Casalins	Mataró	Cadis	Cànem	10 rs/quintar
1767	Miquel Rubí	Palma	Cartagena	Cànem	5 rs/quintar
1767	Jaume Milans	Canet	Cartagena	Cànem	5 rs/quintar
1767	Francesc Milans	Canet	Cartagena	Cànem	5 rs/quintar
1768	Rafael Prats	Eivissa	Cartagena	Cànem	7 rs/quintar
1768	Francesc Puig	Canet	Cartagena	Cànem	7 rs/quintar
1768	Josep Colomer	Canet	Cadis	Cànem	10 rs/quintar
1768	Josep Colomer	Canet	Cartagena	Fusta	?
1768	Jaume Passi	Canet	Cartagena	Fusta	11 rs/colze cúbic
1772	Jaume Passi	Canet	Cartagena	Fusta	11 rs/colze cúbic

Onze contractes corresponen a patrons de Canet (68,8%), dos dels quals els signà Josep Colomer, el març i el desembre de 1768. En tots els documents s'incloïa un 5% de capa sobre els nòlits; s'hi afegia la clàusula per la qual, en els ports i platges de l'itinerari on precisés fondejar, el patró quedava alliberat del pagament del drets de «*anclage y toneladas*».⁴¹⁷ Tan sols en els dos contractes de l'any 1762 s'explicitava la quantitat de cànem a transportar: 1.237 quintars i 96 lliures en la sagetia *Ntra. Sra. del Carme* de Josep Ros; 847 quintars i 58 lliures en el pinc *Santa Maria* d'Antoni Gelpí; en la resta la

Província Marítima de Barcelona, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, la resta ho foren per Vicente Bedoya, substituït de l'anterior en el càrrec.

⁴¹⁷ Aquesta clàusula, ampliada a tots els ports del domini de SM, fou emprada habitualment en els contractes de la Reial Hisenda.

quantitat no es concretava, era «la que pueda cargar» o «la que me entreguen». El contracte de Francesc Llobet incorporava una clàusula, força insòlita, per la qual el patró acceptava transportar cànem a Cartagena per tan sols 4 rals per quintar, amb la condició de que li assegurassin càrrega de tornada; en cas contrari, cobraria un ral més per quintar, és a dir, els 5 rals de consuetud, abonats fins aleshores. Pel que fa al cànem s'havia d'estibar a mà, sense fer servir cap màquina, ni desfer-lo en la descàrrega. El transport de la fusta requeria sovint, degut a la grandària de les peces, obrir portes d'accés a coberta; el cost d'obertura i tancament dels registres s'imputava a la Reial Hisenda, però no sempre; fou el cas de Jaume Passi acceptant l'any 1772 *«que será de mi cuenta el cerrar y abrir las portas que se necesitan para embarcar y desembarcar la madera que cargare, componer la centina y demás obras»*.

El port empordanès de Sant Feliu de Guíxols, proper al massís boscós de les Gavarres, fou un dels preferits per la Reial Hisenda per a carregar i transportar fusta fins l'arsenal de Cartagena; amb aquesta intenció, entre 1761 i 1766, es complimentaren 22 contractes de noliejament, autoritzats per Francisco Lacoma, ministre de la província de marina de Sant Feliu;⁴¹⁸ el llistat següent ens en dóna detalls:⁴¹⁹

Taula 38: Contractes de noliejament per transportar fusta a Cartagena, entre 1761 i 1766, segons els llibres de registre de marina.

Any	Patró	Matrícula	Tipus	Arqueig (quintars)
1761	Miquel Duran	Palamós	llondro	1.500
1762	J. Peterine	Nàpols	pinc	5.000
1763	Josep Pruna	Arenys	sagetia	3.500

⁴¹⁸ Sant Feliu de Guíxols era la capital d'una de les quatre províncies de marina catalanes pertanyents al Departament marítim de Cartagena; les altres tres eren Barcelona, Tarragona i Mataró.

⁴¹⁹ Benet Julià i Figueras, «Marina guixolenc del segle XVIII», *Estudis del Baix Empordà*, núm. 20, (2000), pp. 127-129.

1763	Joan Carreras i Llauger	Canet	Sagetia	2.500
1763	E. Suberanto	Nàpols	pinc	3.500
1763	J. Depósito	Sorrento	pollacra	6.000
1763	—	Arenys	sagetia	3.200
1764	Genaro Longo Barto	Sorrento	pinc	4.500
1764	José de Rosa	Nàpols	pollacra	6.500
1764	Salvador Clausell i Puig	Canet	barca	3.500
1764	Joan Pastor i Colomer	Canet	sagetia	3.000
1764	Josep Baralt	Arenys	sagetia	5.000
1764	Fèlix Misser i Oller	Canet	sagetia	4.000
1764	Cristòfol Llauger i Bonet	Canet	pinc	4.000
1764	Felicià Carnesoltes i Clausell	Canet	barca	3.250
1764	Francesc Misser i Catà	Canet	barca	3.250
1764	Josep Oliver i Bonet	Canet	sagetia	3.250
1765	Salvatore Cañero	Nàpols	pinc	5.000
1765	Bonaventura Clausell i Puig	Canet	sagetia	3.400
1766	Francesc Misser i Catà	Canet	barca	3.250
1766	Josep Oliver i Bonet	Canet	sagetia	3.500
1766	Joan Carreras i Llauger	Canet	sagetia	2.500

Els contractes contemplaven un pagament de 10 rals de billó per cada colze cúbic més el 5% de «capa y sombrero». Els patrons de Canet foren noliejats —Joan Carreras, Francesc Misser i Josep Oliver dues vegades— majoritàriament (54,5%), a continuació els napolitans (27,3%), seguits dels d'Arenys (13,6%) i tan sols un de Palamós (4,5%).⁴²⁰ En la taula hem completat, amb el segon cognom, per a millor identificació, la filiació dels patrons canetencs, nou dels quals pertanyen a nissagues marineres prou

⁴²⁰ Julià i Figueras en l'obra esmentada assenyala que el total de fusta transportada fou 613.650 quintars. Al nostre entendre, tenint en compte que l'arqueig de les naus totalitzà 83.100 quintars, la fusta transportada en cap cas podia superar aquesta quantitat.

conegudes, les quals són tractades abastament en els apartats corresponents del capítol de monografies. Josep Oliver i Bonet (1721-1770), que comandava la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* fou també, com veurem a continuació, un dels patrons contractats l'any 1767 per portar jesuïtes a Itàlia.

3.7.4. EXPULSIÓ DELS JESUÏTES (1767)

El 27 de febrer de 1767 un Reial Decret ordenava l'expulsió dels jesuïtes d'Espanya i dels seus dominis. El dia 21 de març començà a Madrid l'expatriació efectiva dels membres de la Companyia de Jesús, que foren traslladats a Cartagena, per a ser embarcats amb destinació a Itàlia, mentre la resta de membres de l'orde foren obligats a concentrar-se en diferents ports peninsulars per procedir a llur expulsió.⁴²¹ A Barcelona, a partir del dia 9 d'abril, per traslladar els esmentats religiosos fins a Civitavecchia, foren «embargats» pel ministre de marina local, els tretze patrons del Principat que detallem a continuació:⁴²²

Taula 39: Patrons que van participar en el trasllat dels jesuïtes a Itàlia.
Font: AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1767, núm. de foli il·legible.

Patró	Matrícula	Embarcació	Tipus	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Pau Oller	Arenys	<i>N.S. Bon Viatge</i>	sagetia	149 ¼	4.150
Josep Oliver	Canet	<i>N.S. Misericòrdia</i>	sagetia	159 2/3	4.550
Tomàs Galup, menor	Calella	<i>Sant Ramon</i>	pinc	84 2/3	2.714
Salvador Puig Clausell	Canet	<i>N.S. de la Cinta</i>	sagetia	133 ¾	2.321

⁴²¹ Lynch, *La España del siglo XVIII*, pp. 254-255. Vegeu també: 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*, núm. 8, (2) (1988), pp. 403-430; Ricard Cantano, «Els patrons de Canet i l'expulsió dels jesuïtes l'any 1767», *El Sot de l'Aubó*, núm. 75, 2021, pp. 18-22.

⁴²² AHPB, Escrivania de marina, Vicenç Simon, 15-4-1767, núm. de foli il·legible.

Joan Gualba	Arenys	<i>Sant Antoni</i>	pinc	121 ½	2.322
Tomàs Vergés	Calella	<i>Sant Josep</i>	sagetia	109 2/3	2.214
Lluís Aliet	Barcelona	<i>Sant Antoni</i>	pinc	150 ¼	3.150
Isidre Fàbregas	Barcelona	<i>Santa Anna</i>	pinc	149 ½	3.000
Sever Bofill	Calella	<i>Sant Quirze i Sta. Júlia</i>	sagetia	85 2/3	2.286
Isidre Vivó	Vilanova	<i>Sant Isidre</i>	sagetia	151 2/3	4.600
Magí Vidal	Sitges	<i>Puríssima Concepció</i>	sagetia	83 ½	2.518
Josep Pruna	Arenys	<i>N.S. del Bon Viatge</i>	sagetia	137	3.560
Joan Pastor	Canet	<i>Jesús Natzarè</i>	sagetia	175 1/4	4.186

Un cop més es palesa la presència majoritària de patrons del Maresme. Els contractes estipulaven un pagament de 21 rals de plata antiga al mes per cada tona que mesurés l'embarcació, inclosa la capa;⁴²³ era el mateix preu que s'havia abonat en les expedicions a Itàlia 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. Pel seu interès transcribim tot seguit les condicions pactades:

«[...] *Damos a flete al Sr. D. Vicente de Bedoya Ministro de Marina de esta Provincia nuestras citadas embarcaciones para conducir en Mar a Civitavechia los Regulares de la Compañía de Jesus que tenga a bien embarcarnos baxo los pactos y condiciones siguientes= Que nos haremos cargo de los Religiosos y de todo lo demás que nos mandare dicho Sr. Comissario y Ministro de Marina= Que para facilitar el mas puntual embarco nos emplearemos a las ordenes de dicho Sr. Ministro con todas nuestras tripulaciones, lanchas y arreos de nuestras embarcaciones lo mismo para el desembarco= Que nos obligamos a la*

⁴²³ S'entén un nòlit de 20 rals més un 5% de capa, en total 21 rals.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

*recepción, responsabilidad y administración de viveres a los expresados Religiosos en la conformidad que tenemos tratado en el papel de condiciones separado con el Sr. Intendente General de este Exercito y Principado= Que se nos ha de satisfacer 21 rals de plata antigua al mes por cada tonelada que mide nuestra embarcación inclusa capa o sombrero desde el día 9 del presente mes de abril que fuimos embargados por el ministro de marina hasta el día en que se verifique el desembarco en Civitavecchia el qual con expresión de la hora en que se ejecute deberemos hacer constar por certificación de D. **Josep Llauger subdelegado de marina de la villa de Canet** encargado por el referido Sr. Intendente para la cuenta y razón y depósito de caudales para las urgencias que se ofrezcan en el viaje que nos deberá entregar a cada uno de nosotros y si se retardase la embarcación en la que irá este embarcado [Josep Llauger] deberemos traer la referida certificación del comandante de los jabeques o Navio de Guerra que dará comboy a nuestras citadas embarcaciones= que se nos deberá hacer 25 días del citado abono para el retorno a esta ciudad= que antes de salir a navegar se nos ha de anticipar a cada uno el importe del referido flete correspondiente a un mes= que en caso de ser apresadas o perdidas nuestras embarcaciones durante este viaje con motivo de enemigos de SM. se nos deberá satisfacer la mitad de su valor a cuyo fin deberá preceder antes de la salida de este Puerto estima de ellas= que deberemos ser francos de los derecho de ancorages y toneladas en los puertos de los dominios de SM. y del de consulado en los extranjeros durante los primeros veinticinco días después del desembarco que se nos abonan para el regreso [...] A ruego de los patrones Isidro Fábregas y Isidro Vivó que no saben escribir firmo yo en su presencia de ambos Feliciano Carnesoltes [patró de Canet en qualitat de testimoni]».*

En totes les embarcacions hi havia mariners que no sabien llegir ni escriure; més rar era trobar patrons analfabets.

El patró canetenc Josep Ros de la sagetia *Sant Vicenç Ferrer* de 253 tones el mes d'abril de 1767, fou noliejat a Santander, també per traslladar

jesuïtes.⁴²⁴ Les condicions foren diferents a les de Barcelona: viatge rodó, pagant-li 60.000 rals de billó, havent de fer escala a El Ferrol o a La Corunya amb estaries de 12 dies i 255 rals de billó per dia excedit. Un senzill càlcul ens indica que sempre que el viatge (anada i tornada) fos inferior a 6 mesos resultava més rendible que el contracte barceloní.⁴²⁵

Cadis fou un altre dels ports on embarcaren jesuïtes per a ser deportats, Tot hi haver-hi embarcacions catalanes en aquell moment a la badia gaditana sembla ser que cap fou contractada amb aquesta finalitat; per això els patrons de Canet, Josep Mallol i Francesc Misser juntament amb Fèlix Casalins, de Mataró, adreçaren una protesta a l'Intendent General de marina en nom propi i de la resta de patrons de les sageties ancorades en aquell port, per no haver estat preferits els de bandera espanyola, contravenint els decrets de Julián de Arriaga.⁴²⁶

3.7.5. PERTRETS D'ARTILLERIA A CADIS (1768)

Els canons i la resta d'elements a ells vinculats: curenyes, bales, metralla, pólvora, etc., constituïren l'altre gran abastiment que precisava l'Armada per a culminar amb èxit els plans de millora de la flota, projectats durant el regnat de Carles III.⁴²⁷ Els mesos de juliol i agost de 1768, les embarcacions de deu patrons del Principat foren noliejades a Barcelona per la Reial Hisenda per a transportar pertrets d'artilleria des del port dels Alfacs: nou d'ells a Cadis i el desè, Josep Galup, a Cartagena.⁴²⁸

⁴²⁴ Arxiu Històric Provincial de Cantàbria, Protocols de marina de Santander, notari Antonio Somonte, 22-4-1767, lligall 248, f.26. El contracte de nòlit obligava al patró a tornar amb el material sobrant (queviures, estris de cuina i taula, etc.) i el personal assistent (cuiner, cirurgia, servei, etc.); se'l facultava, però, a comprar mercaderies pel seu compte en algun port a la tornada amb estaries no superiors a vint dies, sempre que no perjudiqués els interessos de la Reial Hisenda.

⁴²⁵ És molt probable que no superés els sis mesos de viatge, ja que el mateix any fou contractat a El Ferrol per portar tropa a l'Havana i a Puerto Rico.

⁴²⁶ AGS, Secretaría de marina, negociado de navegación de particulares, legajo, 509, 1767.

⁴²⁷ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, p. 275. Barcelona era al segle XVIII, juntament amb Santander i Sevilla, una de les tres ciutats espanyoles que comptaven amb fàbriques d'armament pesant. L'any 1767, l'enginyer francès Moritz, utilitzant obrers catalans, havia fos 180 canons de bronze amb metall americà.

⁴²⁸ AHPB, Escrivania de marina, Vicenç Simon, 27 de juliol i 5 d'agost de 1768, núm. de foli il·legible.

Taula 40: Embarcacions noliejades a Barcelona per transportar artilleria a Cadis i a Cartagena, segons els llibres d'Escrivania de marina.

Patró	Matrícula	Embarcació	Tipus	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Felicià Carnesoltes Amat	Canet	<i>Jesús Natzarè</i>	sagetia	175 1/4	4.086
Esteve Guisart	Blanes	<i>Sant Bruno</i>	sagetia	134 2/3	3.150
Sever Bofill	Calella	<i>Sant Quirze</i>	sagetia	85 2/3	2.280
Josep Barrera	Arenys	<i>Sant Esteve</i>	paquebot	178 1/4	10.110
Lluís Alier	Barcelona	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	pinc	150 1/4	3.650
Felicià Carnesoltes Clausell	Canet	<i>Sant Diego</i>	sagetia	160 2/3	3.825
Joan Carbó	Arenys	<i>Verge del Remei</i>	sagetia	164 1/2	4.780
Isidre Vivó	Vilanova	<i>Sant Isidre</i>	sagetia	151 2/3	4.450
Sebastià Carsi	Vilanova	<i>N.S. de la Mercè</i>	sagetia	158 2/3	6.607
Josep Galup	Calella	<i>Sant Ramon</i>	sagetia	84 2/3	2.715

Els patrons de les poblacions del Maresme continuaven essent els preferits en els noliejaments de la Reial Hisenda. S'havia de portar a terme —com es feia sempre que es contractava l'embarcació completa— la inspecció de l'estat de la nau, capacitat i preu per un mestre d'aixa i un calafat; en aquest cas foren Joan Julià i Antoni Catà, respectivament.⁴²⁹ L'arqueig i el valor assignat, en pesos de 128 quarts, a cada nau es mostren en la taula anterior; es feia constar en el contracte —clàusula molt freqüent— que la meitat del preu estimat de l'embarcació seria pagat en cas de pèrdua o captura atribuïda als enemics de la corona. Es pot observar que algunes naus van ser valorades molt per sobre d'altres de semblant capacitat; la raó cal buscar-la, presumiblement, en l'antiguitat de les embarcacions. Així, mentre el paquebot

⁴²⁹ Ambdós foren destacats professionals de llurs gremis. Com a parçoners invertiren en un nombre considerable de vaixells, molts d'ells governats per patrons canetencs.

Sant Esteve i Ntra. Sra. del Socors, propietat de la Reial Companyia de Comerç de Barcelona, havia realitzat el 1765 el seu primer viatge a Santo Domingo,⁴³⁰ la sagetia *Jesús Natzarè* va ésser construïda a Canet l'any 1747.⁴³¹ Els experts o perits designats feren constar també en els contractes —cosa força insòlita— la quantitat de material, expressada en quintars castellans, que podia carregar cada nau d'acord amb la seva capacitat; el càlcul mostra que la carga per tona admesa fou de 16 ½ quintars castellans;⁴³² així, per exemple, la sagetia *Jesús Natzarè* va poder carregar fins a 2.891 quintars.

Els contractes estipulaven el pagament d'uns nòlits de seixanta dies —quaranta en el cas de Josep Galup— a raó de 21 rals de plata antiga al mes, per cada tona de capacitat de les respectives embarcacions, inclòs un ral de plata per la capa; és interessant constatar que la Reial Hisenda pagava els mateixos nòlits pràcticament des del 1720: 21 rals de plata = 39,5 rals de billó per tona i mes; les excepcions es presentaven en les situacions de conflicte bèl·lic, les quals feien pujar els preus, tal com succeí, per exemple, en el setge de Gibraltar l'any 1727, en el qual es pagaren 75 rals de billó per tona i mes, quasi el doble.

La resta de clàusules eren les acostumades en els contractes de la Reial Hisenda: avançament d'una part del nòlit abans de la sortida —en aquest cas la meitat—; franquícia dels impostos d'ancoratge i *toneladas* en els llocs del domini de SM. on fessin escala; les estaries —fixades en vint dies en els ports de càrrega i descàrrega—, un cop superades, es pagaria la meitat del nòlit, per dia de més, en el port dels Alfacs i tot sencer, per dia excedit, en el de Cadis —Cartagena en el cas de Josep Galup—.

⁴³⁰ Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias», p. 128. El segon viatge a Santo Domingo del paquebot *Sant Esteve* fou realitzat pel canetenc Miquel Xiqués; a partir de 1769 l'esmentada nau, governada per l'arenycenc Josep Barrera, encara realitzaria fins l'any 1776 cinc viatges més al continent americà.

⁴³¹ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f. 327. Tot just aquell any de 1767 Felicià Carnesoltes i Amat havia substituït en la patronia de l'esmentada embarcació al seu sogre Joan Pastor que la governava des del 1751.

⁴³² Tomás Antonio Marien y Arróspide, *Tratado general de monedas, pesas, medidas y cambios*, Madrid, 1789, Dialnet. 1 quintar castellà = 1,10 quintars catalans aproximadament.

3.7.6. PERTRETS D'ARTILLERIA A CEUTA (1770)

El mes de juliol de 1770 la Reial Hisenda formalitzà un contracte de noliejament —semblant als suara descrits— amb nou patrons, set d'ells del Principat, per a transportar pertrets d'artilleria, des del port de Barcelona i el del Fangar a la ciutat de Ceuta.⁴³³

Taula 41: Contractes per transportar artilleria des de Barcelona a Ceuta el 1770, segons els llibres d'Escrivania de marina.

Patró	Matrícula	Embarcació	Tipus	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Pere Escardó	Barcelona	<i>Sant Narcís</i>	sagetia	149 2/3	3.560
Josep Colomer	Canet	<i>Sant Crist del Cudia</i>	sagetia	110 1/4	3.050
Francesc Milans	Canet	<i>Sant Jaume</i>	pinc	129 2/3	2.300
Francesc Cruanyes	Canet	<i>Sant Diego</i>	sagetia	79 2/3	1.760
Josep Carnesoltes	Canet	<i>Verge de Misericòrdia</i>	pinc	121 1/2	2.350
Cristòfol Batlle	Sitges	<i>Verge de Misericòrdia</i>	sagetia	—	1.900
Pere Vis	Sitges	<i>Verge de la Concepció</i>	sagetia	—	1.850
Miquel Sierra Balo	Mallorca	<i>Sant Crist de la Sta. Creu</i>	xabec	100	3.850
Gabriel Saccarino	Nàpols	<i>Verge de la Concepció</i>	pollacra	160 1/4	3.250

⁴³³ AHPB, Escrivania de marina, Vicenç Simon, 1770, f. 150. A diferència de l'any 1768, on es registrà un contracte per embarcació, l'any 1770 es formalitzà un únic contracte signat per tots els patrons.

El peritatge de les naus fou també realitzat pels mestres Joan Julià i Antoni Catà. El nòlit s'establí per 55 dies, a raó de 21 rals de plata antiga al mes per tona; la resta de clàusules era idèntica a la dels contractes de 1768.

3.7.7. PERTRETS D'ARTILLERIA A PALMA (1770)

El mes de desembre de 1770 foren noliejats per la Reial Hisenda cinc patrons del Principat per a portar pertrets d'artilleria des del port de Barcelona al de Palma.⁴³⁴ Les naus foren també inspeccionades i taxades pels mestres majors citats en els contractes anteriors. Els nòlits pactats foren de trenta dies a raó de 21 rals de plata antiga al mes per tona, inclòs el ral de costum en concepte de capa; es concedien vint dies d'estaries per càrrega i descàrrega en els ports esmentats, pagant-se el mateix nòlit per dia excedit. Abans de partir de Barcelona, l'Intendent havia d'anticipar la meitat de la quantitat acordada i l'altra meitat a la tornada a la ciutat comtal. Es contemplava també el pagament de la meitat del valor assignat, en pesos de 128 quarts, a les embarcacions en cas de «ser apresadas o perdidas con motivo de enemigos de la Corona».

Taula 42: Contractes per transportar artilleria des de Barcelona a Palma el 1770, segons els llibres d'Escrivania de marina.

Patró	Matrícula	Embarcació	Tipus	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Josep Bosch	Canet	<i>N.S. de l'Esperança</i>	sagetia	93 2/4	1.650
Jaume Tremol	Torredembarra	<i>Sant Francesc de Paula</i>	sagetia	75 1/4	2.150 ½
Cristòfol Amat	Vilanova	<i>La Concepció</i>	pinc	145 3/4	4.100
Gabriel Torrents	Vilanova	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	sagetia	87 1/4	4.250
Magí Vidal	Sitges	<i>La Concepció</i>	sagetia	83 1/4	2.550

⁴³⁴ AHPB, Secretaria de Marina, Vicenç Simon, 1768, f. 223.

Crida l'atenció l'alt valor assignat a la sagetia del patró Gabriel Torrents, el qual probablement fou un error, car no es justificaria ni que fos una embarcació de nova construcció.

3.7.8. EXPEDICIONS A AMÈRICA (1766-1777)

Les expedicions de vaixells catalans a les colònies americanes, entre 1766 i 1777, foren 237 (veure Annex, Taula 2, pp. 525-534) d'aquestes, 52 (21,5%) foren noliejades per la Reial Hisenda, de les quals en 41 actuà com a part contractant única (veure Annex, Taula 4, pp. 540-542). Quasi la meitat dels contractes (23) corresponien a patrons del Maresme: onze de Canet, sis d'Arenys i sis de Mataró.

Exposem a continuació algunes dades dels viatges per a transportar tropes a Amèrica realitzats per patrons del Principat entre 1768 i 1771, noliejats tots a Cadis, que es troben documentats a l'arxiu de Simancas:⁴³⁵

Taula 43: Expedicions de vaixells catalans a Amèrica per traslladar-hi tropes entre 1768 i 1771. Font: AGS, Secretaria de Marina. Elaboració pròpia.

Any	Patró	Matrícula	Embarcació	Tipus	Nòlit (pesos/mes)
1768	Fèlix Misser	Canet	<i>Sagrat Naixement</i>	sagetia	800
1769	Gabriel Sixtares	—	<i>N.S. de Montserrat</i>	fragata	1.150
1770	Francesc Milans	Canet	<i>Sant Jaume</i>	sagetia	780
1770	Joan Clausell	Canet	<i>Sant Joan Baptista</i>	sagetia	760
1770	Jaume Gual	Canet	<i>Sant Jaume</i>	sagetia	730
1770	Jaume Passi	Canet	<i>Sant Miquel</i>	sagetia	730

⁴³⁵ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 519, 13 i 30-12-1770.

1770	Bartomeu Mont	Tossa	<i>Puríssima Concepció</i>	sagetia	900
1770	Josep Mallol	Canet	<i>Sant Francesc de Paula</i>	sagetia	800
1770	Joan Vilardebó	Mataró	<i>Verge de Misericòrdia</i>	sagetia	—
1771	M. Mont	Tossa	<i>Verge del Carme</i>	fragata	900

Els quatre patrons de Canet: Milans, Clausell, Gual i Passi, salparen el 9 d'octubre de 1770 amb un comboi comandat per Juan Lombardón; l'1 de novembre es féu a la vela Bartomeu Mont amb una flota escortada per la fragata de guerra *Galera Esperanza*, capitanejada per Baltasar de Arriaga,⁴³⁶ segurament també hi anaven Mallol i Vilardebó. El nòlit es fixava, com era habitual en els contractes de la Reial Hisenda, en una quantitat mensual i, en aquest cas, garantint la durada del viatge durant sis mesos.

3.7.9. EXPEDICIONS DES DE EL FERROL (1764-1771)

La ciutat de El Ferrol, cap de departament marítim, que comptava amb arsenal de l'Armada, com Cadis i Cartagena, fou també punt de partida d'expedicions contractades per la Reial Hisenda amb destinació a les colònies. Un document de la Comptadoria principal de marina del Departament de El Ferrol de l'any 1776 (veure Annex, doc. núm. 3, p. 547) explicita el cost mensual dels nòlits contractats a diferents embarcacions que, entre 1764 i 1771, sortiren d'aquest port, amb destinació als «*Dominios de América con transporte de tropa, marinería y pertrechos, con expresion de lo que corresponde a cada tonelada*».⁴³⁷ Destaca el fet que divuit dels vint-i-sis contractes corresponen a sageties. Encara que no consti el nom dels patrons, algunes d'aquestes embarcacions podrien ser catalanes. Hem pogut confirmar que eren del Principat les següents: sageties *San Vicente Ferrer* i *San Francisco de Paula* dels patrons de Canet, Josep Ros i Joan Font i Puig,

⁴³⁶ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, pp. 286-288. El contracte de Bartomeu Mont especificava la gratificació d'un 5% de capa; creiem per tant que era inclosa en la resta de noliejaments.

⁴³⁷ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 519, 4-9-1776.

respectivament; sagetia *Santo Cristo del Calvario* del patró d'Arenys, Pere Esparragó i sagetia *San José* del patró de Tossa, Bartomeu Rabassa. Era també catalana la fragata *Nuestra Señora de Montserrate*.⁴³⁸

Els quatre viatges a Buenos Aires, realitzats l'any 1764, foren els més ben pagats, atenent segurament a la situació geogràfica i política de la regió del Mar del Plata; les disputes amb Portugal sobre la colònia de Sacramento convertiren la regió en un focus de conflicte permanent.⁴³⁹ Crida l'atenció que la nau de 140 tones va percebre el mateix nòlit mensual —14.908 rals de billó— que les altres tres, de 200 tones. En els vint-i-dos viatges restants, realitzats entre 1767 i 1771, amb destinació a l'Havana i Puerto Rico, també es detecta que les naus de menys capacitat resultaven més beneficiades en el preu del nòlit per tona i mes. Destaca igualment que la gratificació de *capa y sombrero* fos del 10%, percentatge que duplicava l'habitual.

La recerca ens ha permès identificar al canetenc Josep Ros com el patró/capità de la sagetia *Sant Vicenç Ferrer* de 228 tones, que realitzà dos viatges entre els anys 1767 i 1768. La queixa que Ros dirigí a l'Intendent de Cadis a la tornada del segon viatge, mereix, pel seu interès, ser reproduïda:

«D. Joseph Ros capitan y maestro de la saetia Sant Vizente Ferrer que se halla en esta Bahía que regreso últimamente de la Habana de cuenta de la Real Hazienda de segundo viage los que ha hecho en el discurso de onze meses todos del puerto del Ferrol con sus fletes correspondientes con la mas devida veneracion a VE. Dize que haviendo pasado a hazerle presente al Sr. Intendente para que me empleara en los transportes de tropa para Cartagena arreglandose a las contratas del Ferrol lo que no he podido conseguir y darlo a naciones estrangeras siendo mi buque el mas grande de Cathaluña de porte de seis mil quintales nuevo y muy capaz para el camino y demas para la navegación y siendo mi animo a servir a su Magestad (que Dg) todo el tiempo de mi vida y en ausencia mi hijo D. Juan Ros pilotin de la referida

⁴³⁸ La identificació ha estat possible per la coincidència amb les dades de l'article d'Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias», p. 129.

⁴³⁹ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 374-375, notes núm. 8, 9, 10.

*saetia y segundo capitan...siempre que sea necesario hir en cualquiera parte de la America o a donde conbenga sin mas sueldo que el que esta arreglado por las contratas del Ferrol...».*⁴⁴⁰

Mentre Ros blasmava l'actuació de la Intendència per noliejar amb preferència naus estrangeres, sol·licitava, a l'ensem, ser contractat segons les condicions de El Ferrol; el fet confirmaria el millor preu dels nòlits arranats al port gallec.

Un altre patró que hem identificat, fou el canetenc Joan Font i Puig patró de la sagetia *Sant Francesc de Paula*, de 166 tones, el qual realitzà dos viatges consecutius entre 1768 i 1769.⁴⁴¹

3.7.10. EXPEDICIÓ A L'AMÈRICA DEL NORD (1776)

Els mesos de juliol i agost de 1776 foren noliejats a Barcelona 20 patrons del Principat per a traslladar «*tropas y efectos a la América Septentrional*».⁴⁴² La data és significativa ja que el 4 de juliol s'havia proclamat a Filadèlfia la independència de les tretze colònies angleses d'Amèrica del nord.

Taula 44: Contractes per transportar tropes i material des de Barcelona a Amèrica del nord el 1776, segons els llibres d'Escrivania de marina.

Patró	Matrícula	Embarcació	Tipus	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Josep Gatell	Torredembarra	<i>Santa Rosalia</i>	sagetia	125 3/4	8.000
Josep Carci	Vilanova	<i>Sant Francesc de Paula</i>	sagetia	199 1/2	8.000
Salvador Pujals	Barcelona	<i>Santa Eulàlia</i>	sagetia	164	8.000
Joan Gualba	Arenys	<i>N.S. de la Mercè</i>	sagetia	150	8.000
Joan Bpta. Codina	Mataró	<i>Sant Josep</i>	sagetia	186	8.000

⁴⁴⁰ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 509, 1768.

⁴⁴¹ CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, Fons Mallol, doc. 2.23 (01-02). Joan Font i Puig substituïa temporalment el seu sogre Josep Mallol i Catà en la patronia de la sagetia.

⁴⁴² AHPB, Secretaria de marina, Vicenç Simon, 1776, fs. 225-386.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Tomàs Taxonera	Arenys	<i>Sant Crist</i>	sagetia	174	8.000
Pere Puig	—	<i>Sant Pere</i>	sagetia	224 2/3	8.000
Tomàs Famades	—	<i>Santa Juliana</i>	sagetia	166 1/2	8.000
Marià Fontrodona	Barcelona	<i>Santa Eulàlia</i>	bergantí	150 1/2	5.300
Rafael Finet	Arenys	<i>Sagrada Família</i>	sagetia	187	8.250
Lluís Baralt	Arenys	<i>Sant Joan Baptista</i>	sagetia	171	6.250
Joan Aulet	Canet	<i>Sant Agustí</i>	sagetia	189	8.200
Josep Molet	Canet	<i>Sant Francesc d'Assís</i>	sagetia	146	7.000
Josep Mallol	Canet	<i>Sant Francesc de Paula</i>	sagetia	177	6.750
Joan Rafols	—	<i>Sant Joan Baptista</i>	sagetia	170	6.250
Cristòbal Amat	Vilanova	<i>Verge de la Concepció</i>	sagetia	299 ½	14.000
Pere Escardó	Barcelona	<i>Verge de la Mercè</i>	sagetia	177	9.000
Antoni Tutsó	Barcelona	<i>Verge del Pilar</i>	paquebot	192	5.500
Pere Martin Senti	—	<i>Verge de la Concepció</i>	pollacra	198	8.500
Francesc Batlle	—	<i>Sant Josep</i>	sagetia	149	7.200

Sorprèn que a les embarcacions dels vuit primers contractes, realitzats tots el mateix dia, se'ls hi doni el mateix valor; es pot atribuir a un error de l'escrivà. És destacable el tonatge (299 ½ tones) de la sagetia *Verge de la Concepció*, de Cristòfol Amat, sens dubte un dels vaixells mercants més grans del Principat d'aquell moment. Reproduïm les condicions del contracte, les quals creiem són un excel·lent model d'aquest tipus de document:

«Que recibiré a bordo de mi enunciada sahetia las tropas y efectos que se me mande cargar asi por el Ministro de Marina de Barcelona como por el Intendente General del Departamento de Marina de Cadiz a quien debo presentarme y baxo cuias ordenes quedará inmediatamente que arrive a aquella Bahía.

Que facilitaré mi lancha esquiada⁴⁴³ y tripulada para ayudar a la carga y descarga asi en este Puerto como en el de Cadiz y en cualquiera de los de America sin que por este trabajo se me haia de satisfacer cosa alguna.

Que se me han de satisfacer al mes setenta y nueve reales y dos mvs de vellon por cada tonelada de las que mide mi citada embarcacion con mas siete por ciento por razon de capa por todo el tiempo que desde oy estubiere empleada mi citada sahetia de cuenta de SM. entendiendose que deberá satisfacerse hasta el dia en que fuese despedida del servicio al regreso a España.

Que ha de asegurarse para el viage el termino de ocho meses contado desde esta fecha para el referido viage y que si excede de ellos se me ha de satisfacer lo que me corresponda a los precios que llevo contratados.

Que se me han de anticipar por el referido Sr. Ministro para mi precisa abilitacion en este Puerto el importe de tres meses de la referida soldada los que se descontaran en el ajuste final.

Que si mi sahetia fuese apresada por piratas o enemigos de la corona, o quemada o naufragada, en la costa perseguida por los mismos, se me han de satisfacer quatro mil pesos de ciento y veinte y ocho quartos, que es la mitad del valor en que se ha apreciado mi embarcacion.

Que en este caso solamente he de percibir el fletamento y gratificacion de la capa hasta el dia de la perdida como que en el cessa la comicion.

Que como la perdida deve justificarse para asegurar que me fue involuntaria he de producir al intento, certificacion del piloto, intervenida de los oficiales que hayan embarcado o, de los pasajeros que huviese

⁴⁴³ *Diccionario marítimo español*, 1831. Esquiada: Carga que puede llevar un bote chico (esquife).

con cuio documento, ha de quedar calificado el derecho a la recompensa.

Que para la libertad de derechos de Almirantazgo, Anconage, Thoneladas y otros qualesquiera Generales o Municipales, ha de reputarse mi sahetia como si fuese bastimento de la Real Armada, assi en estos Mares como en los de America, todo el tiempo que subsista empleada en el servicio de SM.

Que he de depender enteramente y ovedecere en un todo las ordenes del comandante del comboy, mientras subsista incorporado en el, y donde este no se halle de los Governadores, ó Ministros de la Real Hazienda en los Puertos donde me encuentre.

Que por lo que respecta a la Generala⁴⁴⁴ para el viage se nos deve arreglar esta por el Sr. Intendente de Cadiz en iguales terminos en que se haya ejecutado con las embarcaciones fletadas en aquel Puerto por su Señoria para el propio viage».

Els patrons primer carregaren a Barcelona i després a Cadis, d'on salparen en comboi cap a la destinació americana. El nòlit, de 79 rals i 2 maravedís de billó per tona i mes, representava el doble del que es pagava normalment en els contractes a la Mediterrània —21 rals de plata antiga equivalien a 39 rals i 18 maravedís de billó— Una capa del 7% excedeix àdhuc a l'habitual del 5%. Era igualment de consuetud garantir un temps mínim de durada del contracte, en aquest cas era de vuit mesos. Pel redactat del document intuïm que es garantia el pagament de la compensació per pèrdua del vaixell, no solament per l'acció de l'enemic sinó també per naufragi (accident involuntari); els nòlits i la capa deixaven de percebre's a partir de la captura o enfonsament de la nau.

⁴⁴⁴ *Diccionario marítimo español*, 1831. Generala: Privilegio que antiguamente se concedía a los oficiales de marina que navegaban a la América, para poder llevar según su grado cierta pacotilla exenta de todo derecho.

CAPÍTOL II

4. NISSAGUES MARINERES CANETENQUES

4.1. Els protagonistes

Reportem en el present capítol les activitats i vicissituds de diferents membres, pertanyents a vint nissagues marineres de Canet, els quals sobresortiren en els afers marítims del segle XVIII. No hi són incorporades, i en som responsables, les nissagues dels Xiqués, Jover o Roig de les quals sorgiren excepcionalment els capitans, Francesc Xiqués i Giol, els germans Pau i Francesc Jover i Flaquer i Bartomeu Roig i Goday.⁴⁴⁵

Hem pogut establir de manera quasi completa la filiació dels diferents personatges, la qual cosa es pot visualitzar a l'arbre genealògic annexat a cada nissaga descrita. Cal precisar que els arbres, per a millor comprensió, han estat deliberadament abreujats, figurant-hi exclusivament els individus amb vincles clars amb el comerç marítim. No se'ns escapa l'alt grau que assoliren les relacions de parentesc entre les famílies de patrons de les diferents nissagues; una veritable endogàmia professional interessada.

4.1.1. CARNESOLTES

Troblem documentat el cognom Carnesoltes (*Carnibus Altis*) en dos personatges de mitjan segle XIV: Bernat i Guillem de Carnesoltes. Els protocols, en pergami, foren redactats a Sant Iscle de Vallalta i a Sant Pol de Mar respectivament.⁴⁴⁶

Els primers Carnesoltes coneguts, establerts a la vall de Canet, els hem identificat a partir de l'any 1500; probablement foren pagesos de Sant Iscle o Sant Cebrià de Vallalta. El 1537, la pubilla Bartomeua Carnesoltes era senyora útil i propietària de la «borda» Carnesoltes de la parròquia de Canet.⁴⁴⁷ Al llarg dels segles XVI i XVII tots els hereus Carnesoltes foren mestres d'aixa, excepte

⁴⁴⁵ Sobre Francesc Xiqués, vegeu: apartat 3.4.1.1.1. pp. 89-97. Francesc Jover i Flaquer fou el capità de la fragata *Jesús Natzarè*, propietat de la companyia Llauger-Roura (veure, apartat, 5.3.2, pp. 461-470). Sobre Bartomeu Roig i Goday, veure, nota 990, p. 334.

⁴⁴⁶ Muntaner, *Catàleg de Pergamins*, núm. 25 i 38

⁴⁴⁷ Muntaner, *Catàleg de Pergamins*, núm.183.

Geroni Carnesoltes, bracer d'ofici, casat el 1675 amb Elisabet Arquer i progenitor del primer patró mariner identificat de la nissaga.

Felicià Carnesoltes i Arquer (1685-1769)

Casà el 1709 amb Marianna Clausell i Ferrer amb la qual tingué dos fills mascles: Felicià, l'hereu i Josep. L'any 1732 se li atorgà la patronia d'un pinc⁴⁴⁸ de 2.500 quintars construït a la platja d'Arenys.⁴⁴⁹

L'any 1747 era armador i patró del pinc *Sant Domènec* de 2.300 quintars. Entre els parçoners s'hi comptaven, a banda del mateix patró amb 2/8, els seus gendres, també mariners de Canet, instal·lats a Cartagena: Jaume Moní i Fèlix Gispert, amb 1/8 cadascú; mentre que els restants 4/8 se'ls repartien comerciants de Barcelona i de Cartagena.⁴⁵⁰

Dos anys més tard, el 1749, Felicià Carnesoltes i Arquer era nomenat patró de la barca *San Diego* de 3.000 quintars.⁴⁵¹ Entre ell, amb 5/16, i el patró Salvador Cruanyes també de Canet amb 4/16, tenien 9/16; és a dir, eren socis majoritaris. La resta de parçoners eren comerciants importants de Barcelona⁴⁵² amb 3/16 i D. Martín de Echalecu, resident a Cadis però d'origen basc,⁴⁵³ amb 4/16. Es feia constar en l'escriptura de patronia que el seu fill, del mateix nom, seria preferit com a patró —en cas de mort, accident o absència del seu pare—

⁴⁴⁸ Ricard Cantano, «L'aventura del capità canetenc Francesc Xiqués», *El Sot de l'Aubó*, núm.64 (2018), pp.17-21. Els pincs eren vaixells molt utilitzats en la navegació de cabotatge al segle XVIII, tot i que també travessaren l'Atlàntic. Arboraven tres pals amb aparell llatí i tenien la popa més estreta i alta que la proa. El primer pinc català en fer la Carrera d'Índies va ser el *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep*, l'any 1745, construït a Mataró i comandat pel canetenc Francesc Xiqués i Giol.

⁴⁴⁹ AHAM, notari Gabriel Arquer de Portell, 1737, f.104. Un dels dos propietaris del pinc era Antoni Carreras, veí de Gibraltar, emparentat amb els Carreras, mariners i negociants de Canet.

⁴⁵⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.69. Els comerciants de Barcelona foren Francesc Gaudenci Puig amb 1/8 i Joan Pongem també amb 1/8; el de Cartagena, Esteve Narison i Cia. amb 2/8.

⁴⁵¹ AHPB, Sebastià Prats, 1749, f.155. Malgrat la coincidència de noms creiem que la barca esmentada en la qual el patró Salvador Cruanyes hi participava no era el pinc *San Diego* y *Ntra. Sra. de la Esperanza* que comandat pel mateix Cruanyes naufragà l'any 1752 i en el qual l'accionista majoritari era el marquès de Arizón, de Cadis.

⁴⁵² Els comerciants Francesc de Clota i Antoni Seguí amb 1/16 cadascun, l'adroguer Joan Pujol i Sció amb 1/32 i l'armer Joan Serrahima amb altre 1/32.

⁴⁵³ Segurament emparentat amb Francesc de Echalecu, natural de Fuenterrabia, establert a Cadis almenys des del 1707; veure: José Garmendia Arruebarrena, *Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias*, San Sebastián, Sociedad de Estudios Vascos, 1990.

per tenir la capacitat de governar la nau; aquesta clàusula la trobarem repetida nombroses vegades en aquest tipus de documents. Pel que fa al segon fill, Josep Carnesoltes i Clausell (1725-1778), s'inicià com a mariner per a convertir-se en negociant, quan encara no tenia 30 anys; es casà el 1753 amb Florentina Prats i morí l'any 1778 a Puerto Rico.

Felicià Carnesoltes i Clausell (1714-1785)

Felicià Carnesoltes i Clausell visqué de ben petit l'ambient mariner, tant per influència paterna com materna.⁴⁵⁴ És molt probable que, a partir de 1749, quan comptava 35 anys, succeís el seu pare, que en tenia més de 60, en la patronia de la sagetia *San Diego*.

Entre 1750 i 1770, amb la sagetia esmentada, fou un dels patrons més actius de Canet, i de manera semblant a la de molts navegants de dita vila que l'havien precedit, els seus viatges s'orientaren quasi sempre cap al ponent peninsular; l'any 1753 arribà fins i tot a les costes gallegues.⁴⁵⁵ Fou però Cadis la destinació preferida, per ser el centre neuràlgic del comerç colonial. Així, el 1754 carregà a Barcelona, per compte de la companyia Alegre i Gibert, 40 raimes de paper blanc per ser enviades a ultramar des de la ciutat gaditana; a la tornada transportà, noliejades per l'esmentada companyia, 213 peces de cuir, molt probablement importades del continent americà.⁴⁵⁶

El 21 de setembre de 1756 signava a Barcelona un contracte de noliejament de tota la sagetia a Robert Herries i Cia.⁴⁵⁷ per a transportar productes carregats en un o dos ports catalans o de Mallorca fins a Londres, Bristol o l'illa de Man; una clàusula del document especificava que el vaixell

⁴⁵⁴ La seva mare, Marianna Clausell i Ferrer, filla de Josep Clausell i Ferran, mariner, era néta de Bartomeu Clausell, boter, i Maria Ferran i Goday, fundadors de la important nissaga comercial i marinera dels Clausell de Canet.

⁴⁵⁵ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, f.44.

⁴⁵⁶ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.343 i 350. Catalunya fou, al segle XVIII, el principal centre de la península productor de paper; no debades eren nombrosos els molins existents a la majoria de rius del Principat. Les importacions de cuir, que tradicionalment, fins al segle XVII, procedien del nord d'Àfrica, foren substituïdes per les de les colònies americanes, les quals s'incrementaren exponencialment a la segona meitat del segle XVIII. També a: García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. II, pp.238-247.

⁴⁵⁷ Robert Herries, comerciant i polític britànic, establert a Barcelona el 1753 dedicat al negoci dels vins; veure: [www. The history of Parliament](http://www.TheHistoryOfParliament.co.uk), HERRIES, Sir Robert (1730-1815) de Richmond, Surrey.

havia d'estar llest per sortir al cap de tres setmanes.⁴⁵⁸ Carnesoltes tingué dificultats per poder trobar mariners en tant poc temps i demanà una pròrroga al noliejador, fins Nadal, que li fou rebutjada. Vista la reclamació del patró a la Reial Audiència, la sentència condemnava Felicià Carnesoltes a complir el contracte de nòlits i a pagar 77 lliures per les despeses del judici, les quals per deferència de l'esmentada companyia se li descomptarien de la quantitat a cobrar a Londres.⁴⁵⁹ Les dades del viatge ens permeten fer algunes consideracions interessants. En primer lloc, el contracte estipulava un pagament fins a Londres de 10 ½ pesos per pipa⁴⁶⁰ i a més per al patró, una gratificació del 10% sobre els nòlits en concepte de «capa»; si tenim en compte el tonatge de l'embarcació —3.000 quintars— podem estimar la càrrega en unes 300 pipes, la qual cosa dóna uns nòlits de 4.410 lliures catalanes. El desembre de 1757 el patró Carnesoltes feia un pagament a la Confraria de Sant Elm de 25 lliures, 17 sous, del mig quartó (cortó),⁴⁶¹ per un viatge de ponent;⁴⁶² és molt probable que la contribució a la Confraria fos deguda al resultat del viatge a Londres.⁴⁶³ Per tant, els guanys del patró, estimats en sis quartons, serien de 310 lliures, 4 sous, a les quals sumant-li la capa donaria un total aproximat d'un 750 lliures. És, en tot cas, un benefici important per una expedició que podria haver tingut una durada d'entre sis i vuit mesos. Lògicament hem de pensar que el patró procuraria noliejar la sagetia a la tornada per optimitzar, encara més, el resultat del viatge.

Felicià Carnesoltes gaudia d'una ben guanyada reputació entre els patrons de comerç catalans; en donà mostres actuant com a portaveu del col·lectiu en la queixa, presentada el març de 1757 a l'Intendent del Principat,

⁴⁵⁸ ACA, Reial Audiència, Registres comuns del Consolat, 1.2, f.198.

⁴⁵⁹ ACA, Reial Audiència, Registres comuns del Consolat, 1.2, f.247.

⁴⁶⁰ Una pipa de vi o d'aiguardent equivalia a 486,6 litres. S'utilitzà com a unitat de mesura genèrica en el noliejament de mercaderies en el comerç marítim: dues pipes equivalien aproximadament a una tona.

⁴⁶¹ La «part de la gent», és a dir de la tripulació, totalitzava un nombre de quartons que depenia del nombre de mariners i de la seva «categoria» professional; per exemple, el nostramo cobrava quatre quartons i el grumet un. El valor del quartó és calculava repartint l'import del 50% dels nòlits (la part de la gent) entre el nombre de quartons. Vegeu: Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p.232.

⁴⁶² CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, f.56.

⁴⁶³ L'aportació a la Confraria de Sant Elm era d'un quartó: mig quartó per a la Confraria i mig quartó per a la Germandat.

contra els gremis de mestres d'aixa i calafats de Barcelona.⁴⁶⁴ La reclamació denunciava les pràctiques abusives dels esmentats gremis, que impediien la lliure contractació dels mestres. Pel seu interès, transcrivim a continuació un fragment de la denúncia, (sic):

« [...] de no poder los suplicantes [els patrons], tomar con su dinero propio, los Maestros de dichas cofadrias que les parecen aptos, y de su satisfacción; sí que deven ejecutarlo de los que dichos Prohombres dicen les toca el turno; con cuya confianza la mayor parte de ellos, no son buenos para Aprehendizes, ni trabajan una quarta parte del jornal el día: Lo primero por pasarles Maestros sin examenes, en virtud de ser casados con una hija de los tales; y lo segundo, porque no pudiendoles faltar el turno, trabajan menos, por tener mas jornales, y dura mas la obra en grave perjuizio de los suplicantes [...]»

El fets exposats, entre altres arguments, podrien explicar, per una banda, la decadència de les drassanes barcelonines i, per l'altra, el creixement de les de la costa de Llevant —Arenys en primer lloc— al llarg del segle XVIII.

Una altra mostra de les activitats reivindicatives del patró Carnesoltes fou la reclamació que dirigí, l'octubre de 1768 —acompanyat del seu fill Felicià Carnesoltes i Amat i altres patrons catalans— a l'Intendent General de Marina de Cadis. La queixa es fonamentava en el fet d'haver-se contractat preferentment patrons estrangers per a transportar tropes a Portobelo (Panamà) o els jesuïtes expulsats d'Espanya cap a Itàlia.⁴⁶⁵ Els Carnesoltes, pare i fill, es trobaven a Cadis procedents de Barcelona, amb les seves respectives sageties, *Sant Diego* i *Jesús Natzarè*, contractats per la *Real Hacienda*, per a carregar material d'artilleria a Tortosa i transportar-lo fins la ciutat andalusa.⁴⁶⁶ Tot i que sovint —sobretot en cas de conflicte bèl·lic— les embarcacions eren embargades per a transportar tropa o pertrets, els contractes amb la *Real Hacienda* foren quasi sempre profitosos i desitjats pels patrons en nombroses ocasions. En aquest cas, l'administració reial pagava en

⁴⁶⁴ AHPB, notari Vicenç Simon, 1757, f.190. Presentaren el memorial junt amb Carnesoltes, els patrons Fèlix Misser de Canet i Gabriel Miró de Barcelona.

⁴⁶⁵ AGS, Secretaría de marina, Negociado de navegación de particulares, legajo, 509.

⁴⁶⁶ AHPB, notari Vicenç Simon. Contractes signats els dies 27 de juliol i 5 d'agost de 1768.

funció del tonatge de l'embarcació; la capacitat de la sagetia *Sant Diego* s'estimà en 160 tones i els nòlits contractats, per a seixanta dies, foren de 21 rals de plata antiga al mes per tona; en total 1.176 lliures catalanes. El patró, a més, gaudia d'una «capa i sombrero» d'unes 56 lliures (5% sobre els nòlits). No consta a la Confraria de Sant Elm l'abonament del quartó per aquest viatge i per tant no és tant senzill saber —a diferència del de Londres— quin fou el guany del patró Carnesoltes; fent algunes suposicions l'hem calculat i el resultat obtingut ha estat d'unes 142 lliures, capa inclosa.⁴⁶⁷ No hi ha dubte que aquest viatge fou probablement també un excel·lent negoci per aquest patró. És igualment rellevant constatar que el fet o no d'incloure el pagament d'una «capa» al patró en els contractes de nòlits repercutia en gran manera en els seus guanys.

Hem de precisar que les dues expedicions comentades, la de Londres l'any 1757 i la de Cadis el 1768, foren probablement les més rendibles. En el Llibre de la Confraria de Sant Elm, hi consten dotze viatges, entre 1755 i 1768, i en tres d'ells el benefici no superà les 50 lliures. Segurament hi hagué alguna expedició —no registrada en els comptes de la Confraria— amb pèrdues. És inqüestionable que en el negoci marítim —sotmès als capricis de la climatologia, l'escomesa dels pirates i als conflictes bèl·lics— els patrons tinguessin resultats negatius en algun dels seus viatges.

Tot i no incorporar-se a la *Carrera de Indias*, Felicià Carnesoltes i Clausell aconseguí prou prestigi, per a convertir-se en veu autoritzada representativa de col·lectius de patrons del Principat en alguna de les seves reclamacions. Des del punt de vista financer és evident que el balanç econòmic del patró canetenc fou positiu. Ho confirmen les inversions en vaixells, cases, patis de terra per a edificar, vinyes, deixes en vida i llegats testamentaris.⁴⁶⁸

Gràcies als registres de la Confraria de Sant Elm sabem que l'activitat marinera de Felicià Carnesoltes i Clausell es perllongà fins l'any 1773;

⁴⁶⁷ Per al càlcul hem considerat que la tripulació de la sagetia la formaven 12 membres: patró, escrivà, nostramo, cinc mariners adults, cinc de joves i un grumet, els quals es repartien 36 quartons; sis pel capità. Les despeses, a deduir dels nòlits, les hem reduïdes al menjar i beure diari durant dos mesos, a raó de 4 sous per persona i dia.

⁴⁶⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1770, f.73; 1774, f.39; 1785, f.367.

tanmateix, algunes actuacions podrien haver estat realitzades pel seu fill, batejat amb el mateix nom.

Amb els beneficis obtinguts, tant en els viatges com en les parts que tenia com a parçoner en diferents vaixells, Felicià Carnesoltes es convertí en un notable propietari i consolidà un important patrimoni en la seva vila natal. La documentació consultada ens aporta les següents dades:

L'any 1754 comprà, per 105 lliures, una casa i hort a prop de la Riera Major —avui Riera de Sant Domènec—, propietat que engrandida pel seu hereu i futurs descendents, esdevingué l'indret on la propietària Francesca Roura i Carnesoltes —besnéta de Felicià Carnesoltes i Clausell— a finals del segle XIX, encarregà al seu cunyat Lluís Domènech i Montaner, la construcció d'una casa amb pati al darrera, avui encara dempeus i coneguda com a Casa Roura.⁴⁶⁹

El 1763 adquirí, per 193 lliures, 10 sous, una peça de terra erma i boscosa de 9.000 ceps de grandària, situada en el terme de Santa Maria d'Arenys.⁴⁷⁰

El 1766, per 50 lliures a carta de gràcia, aconseguia un tros de terra de vinya plantada de 6.000 ceps, al terme de Moraguils —on avui hi ha els Pins de can Moreu— al costat d'una altra finca de la seva propietat.⁴⁷¹

Dos anys després, el 1768, comprava a Ignasi Ramon Macià i Moreta, ciutadà honrat de Barcelona, domiciliat a Canet, un pati de terra, per a fer-s'hi una casa, situat a la Riera de Canet —avui Riera Buscarons—on abans hi havia els antics corrals de la vila.⁴⁷² El preu estipulat fou de 233 lliures, 14 sous.⁴⁷³

L'any 1778, tenia el major nombre de participacions (3/16 + 1/32) en la sagetia *Sant Diego* del patró Francesc Cruanyes.

⁴⁶⁹ Sobre la Casa Roura, vegeu: Sergi Alcalde Vilà, «Can Prats de la Riera i el seu carreró. Els orígens de la Casa Roura», *El Sot de l'Aubó*, núm.65 (2018), pp.28-35.

⁴⁷⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1763, f.460.

⁴⁷¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1766, f.70. La venda d'una propietat a carta de gràcia permetia al venedor recomprar-la al cap d'un temps acordat; en aquest cas fou de deu anys. Aquesta condició explicaria un preu tan baix per a una vinya d'aquestes dimensions. Per a constatar l'estreta relació entre patrons i vinyes, vegeu: Ricard Cantano, «El ressorgiment català del XVIII. La vinya i el comerç a Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm.53 (2015), pp.3-10.

⁴⁷² El pati de terra coincidiria amb l'espai on actualment hi ha la casa de can Ribera a la Riera Buscarons, núm. 27, al costat de cal Notari. (Informació facilitada per Sergi Alcalde, CEC).

⁴⁷³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1768, f.99.

El 1782, mitjançant un contracte d'establiment, adquirí a Ramon Horta i Moní i Ramon Horta i Barceló, pare i fill, propietaris útils del mas Moní, dos patis i mig de terra, a la vora de la Riera Gavarra, amb el compromís de fer-hi una casa. El cens pactat fou de 7 lliures, 10 sous, anuals.⁴⁷⁴ Fins i tot, el mateix any de la seva mort, el 1785, havia adquirit 1/32 de la sagetia *Sant Joan Baptista* de la qual fou nomenat patró el seu fill, Felicià.

La dedicació al comerç marítim de Felicià Carnesoltes i Clausell fou continuada pels seus fills, Josep (l'hereu), Felicià i Jaume Carnesoltes i Amat, tots tres capitans de la Carrera d'Índies.

Josep Carnesoltes i Amat (1739-1810)

En un dels viatges a Cadis amb la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia*, l'any 1768, tingué una avaria a la tornada, per la qual cosa donà poders a Josep Vaquer i Companyia, comerciants residents a València, perquè cobressin en nom seu el que li pogués correspondre com a conseqüència de l'esmentat incident.⁴⁷⁵

L'any 1770 fou noliejat per la Real Hacienda per portar «pertrechos de artillería» a Ceuta. El contracte estipulava el pagament d'uns nòlits de 55 dies a raó de 21 rals de plata antiga al mes per cada tona que mesurés l'embarcació, inclosa una capa d'un ral amb les mateixes condicions; en el seu cas, al pinc *Verge de Misericòrdia* se li atribuïren 121 ½ tones i un valor de 2.350 pesos de 128 quarts.⁴⁷⁶ Entre 1771 i 1772 realitzà el seu primer viatge al continent americà des de Galícia; d'aquesta expedició —no documentada en la bibliografia habitual— en tenim notícia pel pagament de 10 ll, 10s, que li feu la Confraria de Sant Elm, el 4 de juny de 1772, per «*sis mariners de la sua barca*

⁴⁷⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1782, f.59. Entre 1782 i 1783, els propietaris del mas Moní, segurament per necessitats pecuniàries, cediren, formalitzant contractes d'establiment, el terreny situat a tocar de la Riera de Gavarra —costat Escola de Teixits.

⁴⁷⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1768, f.137.

⁴⁷⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1770, f.150. Foren contractats a Barcelona nou patrons: quatre de Canet, dos de Sitges i un de Barcelona, Mallorca i Nàpols. Les estaries contemplaven un total de 20 dies entre el port de càrrega (Barcelona) i el de descàrrega (Ceuta) i es pagarien els mateixos nòlits per cada dia excedit. La Real Hacienda pagaria —fórmula habitual en aquest tipus de contractes— en cas de ser presa la nau per enemics de la Corona o naufragi, la meitat del valor assignat.

*que estigueren malalts en lo viatge de Galicia y Merica».*⁴⁷⁷ És palesa, ja en aquell moment, l'existència de quelcom semblant a una assegurança o mútua per garantir l'assistència mèdica i/o una compensació econòmica per malaltia.

Els anys següents Josep Carnesoltes s'especialitzà en els viatges al mar Bàltic fins al port de Kronstadt a Sant Petersburg;⁴⁷⁸ entre 1773 i 1779 n'hem comptabilitzat sis,⁴⁷⁹ tots realitzats amb la sagetia *San Diego*, la qual havia comandat el seu pare fins a finals dels anys setanta. Del primer viatge (1773-1774) hi ha documentat un plet promogut pels onze mariners del *San Diego*, tots de Canet, contra el patró Carnesoltes per una diferència sobre els comptes amb la tripulació; sembla que en paral·lel el mateix patró pledejava contra el noliejador Francesc de Milans per desavinences en l'import dels nòlits.⁴⁸⁰ Gràcies a la informació facilitada pels lliuraments que Josep Carnesoltes feu a Caterina Misser —vídua i usufructuària dels béns del patró Salvador Cruanyes— sabem que els dos viatges a Rússia dels anys 1777 i 1778 donaren uns beneficis als socis armadors de la sagetia estimats en 4.334 lliures.⁴⁸¹ Se'ns fa difícil encabir, d'acord amb la documentació consultada, el viatge d'un Josep Carnesoltes a l'Havana a partir del juny de 1777, realitzat amb la sagetia *La Misericòrdia*; aquest Josep Carnesoltes havia contractat dues pòlisses de risc a Cadis per valor de 2.440 pesos de 128 quarts, que van ser pagades a la tornada de l'Havana el juliol de 1778.⁴⁸²

L'any 1778 s'atorgà la patronia de la sagetia *San Diego* al patró canetenc Francesc Cruanyes i Misser, cunyat de Josep Carnesoltes, que la governà fins

⁴⁷⁷ Confraria de Sant Elm, llibre 2, p. 100.

⁴⁷⁸ Fou el primer patró canetenc en viatjar a Sant Petersburg.

⁴⁷⁹ Registres digitalitzats del Sund: <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>, 1773 (247, 49), 1775 (249, 175), 1776 (249, 490), 1777 (250, 538), 1778 (252, 188), 1779 (253, 306).

⁴⁸⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1775, f.225 i f.293. Francesc de Milans i Benages, noliejà els dos primers viatges a Rússia.

⁴⁸¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1779, f.224. Caterina Misser interessava quatre trenta-dosens i sis setens d'altre trenta-dosè pels quals va rebre en concepte de benefici dels dos viatges: 657 lliures, 18 sous, 10 diners.

⁴⁸² AHPC, 1778, Protocolo 3844, f.223. No hem trobat aquest viatge documentat en els autors habituals, però el document notarial és prou explícit. Una possibilitat fóra que el viatge l'hagués realitzat el seu oncle Josep Carnesoltes i Clausell (1725-1778), mort precisament a Puerto Rico, l'any 1778, i que el risc fos pagat pel seu nebot Felicià Carnesoltes i Amat, resident a Cadis aquell any.

el 1786, any de la seva mort.⁴⁸³ És molt probable que Josep Carnesoltes i Amat, entre 1779 i 1781, dediqués la seva activitat a supervisar la construcció d'una fragata anomenada també *San Diego* de 200 tones, amb la qual, a partir de 1781 i fins al 1796, realitzà un total de vuit viatges al continent americà: el 1781 i el 1784 a Barlovent, els cinc següents a Veracruz, entre 1787 i 1794, i l'últim a Montevideo el 1796.⁴⁸⁴ Disposem del detall de la càrrega registrada a Barcelona del primer viatge a l'Havana,⁴⁸⁵ el 29 de novembre de 1782; quatre productes del Principat representaven el 86,3 % del valor global de las mercaderies exportades: vi negre, 86.112 rals de billó (26,2%); aiguardent, 83.760 rs. (25,5%); teixits de seda, 72.544 rs. (22,1%); indianes, registrades com a «lienzos pintados», 41.093 rs. (12,5%). Resulta força evident que el patró Josep Carnesoltes fou un dels patrons més actius de la marina mercant catalana de l'últim terç del segle XVIII. Ens sembla interessant comentar una particularitat del contracte de nòlits del viatge de 1785; el noliejador Pau Porta de Barcelona hi afegia la clàusula que transcrivim a continuació:

*«Está obligado el patrón a dar al fletador a cambio marítimo 5.000 libras esto es en Barcelona 3.000 y en Màlaga las 2.000 restantes las quales 5.000 libras seran hipotecadas sobre toda la carga que habrá cargado el fletador quien deberá pagar al patrón el premio que correrá en la plaza de Barcelona de ida y vuelta como se continuará en el vale de la entrega y las mismas 5.000 libras deberá recibir el patrón junto con el premio en los puertos donde se descargare a proporción de la descarga».*⁴⁸⁶

És força insòlit trobar que s'exigeixi una condició semblant en els contractes de nòlits de l'època. La quantitat del préstec de risc és prou gran com per pensar que se'n faria càrrec només el patró; el més probable és que fos assumit pels armadors del vaixell o altres comerciants interessats.

⁴⁸³ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Rourés, 1778, f.91. Podria tractar-se de la mateixa sagetia *San Diego* governada pels Carnesoltes des de l'any 1749; tanmateix, la seva antiguitat, que seria de vint-i-nou anys, fa pensar en una embarcació diferent. En qualsevol cas, el pare, Felicià Carnesoltes i Clausell n'era propietari de 3/16 més 1/32 i el patró Francesc Cruanyes i Misser, gendre seu, d'1/16.

⁴⁸⁴ Delgado Ribas, *Cataluña y el Sistema*, vol.III, apèndix.

⁴⁸⁵ Informació facilitada pel professor Josep Fàbregas i Roig.

⁴⁸⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.417.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Del seu matrimoni amb Maria Francesca Misser i Moler, Josep Carnesoltes i Amat tingué quatre fills barons: Josep, patró, Felicià, pilot, Fèlix, comerciant i Benet, patró/comerciant; els dos primers moriren en un naufragi a les costes de Guinea, l'any 1814. Fèlix i Benet associats probablement amb el seu cosí Felicià Carnesoltes i Pastor, establert a Cuba des de feia alguns anys, eren propietaris, almenys des del 1817, de la casa de comerç Felicià Carnesoltes i Cia. amb seu a Puerto Príncipe, avui Camagüey.⁴⁸⁷ Fèlix Carnesoltes i Misser fou l'únic dels tres socis que retornà a la seva vila natal de la qual n'arribà a ésser el propietari més important; en efecte, l'any 1863, tenia al seu nom 37 propietats rústiques i 12 cases.⁴⁸⁸

Felicià Carnesoltes i Amat (1741-X)

Fou el segon fill de Felicià Carnesoltes i Clausell. L'octubre del 1767 li fou atorgada la patronia de la sagetia *Jesús Natzarè* que fins llavors havia comandat el seu sogre Joan Pastor i Colomer.⁴⁸⁹ Ja s'ha comentat anteriorment que, a l'igual que el seu pare, fou contractat per la Real Hacienda, l'any 1768, per portar material d'artilleria a Cadis; les condicions foren les mateixes que les estipulades amb el seu progenitor, i en el seu cas, a la sagetia *Jesús Natzarè* li fou assignat un arqueig de 175 $\frac{1}{4}$ tones i un preu de 4.086 pesos de 128 quarts, dels quals el patró en recuperaria la meitat per naufragi de la sagetia o captura pels enemics de la Corona.⁴⁹⁰ Arribat a Cadis, fou un dels signants —amb el seu pare i altres patrons catalans— de la reclamació dirigida a l'Intendent de Marina en protesta per no ser contractats per a portar tropes a Portobelo o jesuïtes a Itàlia, en lloc de patrons estrangers.⁴⁹¹

L'any 1775, després de ser retornada la patronia del *Jesús Natzarè* a Joan Pastor, li fou atorgat a Felicià Carnesoltes el comandament de la sagetia

⁴⁸⁷ AGI, Ultramar, 333, N. 8, 1817; 339, N. 38, 1820.

⁴⁸⁸ AMCM, Llibre d'amirallaments de Canet, 1863. Debem aquesta informació a Sergi Alcalde (CEC). La mort sense descendència dels dos germans més grans convertí Fèlix Carnesoltes en propietari dels béns llegats pel seu pare i el seu avi. La seva néta Maria Roura i Carnesoltes casà el 1875 amb l'arquitecte Lluís Domènech i Montaner, el qual era fill de la canetenca Maria Montaner i Vila, filla de Ramon Montaner i Esteve, ciutadà honorat de Barcelona i propietari de la casa força de Canet, avui Castell de Santa Florentina.

⁴⁸⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 19-10-1767.

⁴⁹⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 27-7-1768.

⁴⁹¹ AGS, Secretaría de marina, Negociado de navegación de particulares, legajo, 509.

El Sant Crist de la Santa Creu i Ntra. Sra. de la Mercè de 3.000 quintars, construïda a Sant Feliu de Guíxols; els parçoners de Canet eren: el seu pare (1/16), el seu sogre Joan Pastor (1/16), la seva tia Maria Carnesoltes i Clausell, vídua de Jaume Moní (1/32) i el mateix patró (1/16).⁴⁹² L'any 1778 quan probablement realitzava el seu primer viatge a l'Havana amb l'esmentada sagetia, naufragà durant el trajecte, després d'haver sortit de Cadis; el patró i suposem que també la tripulació en sortiren il·lesos. A la ciutat andalusa Felicià Carnesoltes havia escripturat quatre préstecs de risc per valor de 17.039 pesos senzills,⁴⁹³ en no haver arribat a la destinació pactada, el patró quedava alliberat del pagament del deute. Un dels creditors, José Patricio de Mendívil, important comerciant gadità, al qual s'haurien d'haver pagat 6.100 pesos per dues de les escriptures de risc en cas de viatge afortunat, recuperà la quantitat prestada —6.100 pesos menys el premi— per haver contractat una pòlissa d'assegurança a la *Compañía Española de Seguros*.⁴⁹⁴ Era quasi obligat que el prestador d'una escriptura de risc per una quantitat important, per tal de no patir un daltabaix financer, en cas de pèrdua del vaixell o de les mercaderies, contractés en paral·lel una pòlissa d'assegurança.

És probable que, com a conseqüència de l'accident sofert, Felicià Carnesoltes deixés de navegar durant un cert temps; n'és una prova el no haver fet aportacions a la Confraria de Sant Elm el anys següents al naufragi. L'any 1784 comprava per 3.800 lliures, a un capità napolità, la sagetia *Immaculada Concepció* de 300 pipes⁴⁹⁵ i quatre canons, adquirida en una subhasta a la ciutat d'Orà.⁴⁹⁶ L'any següent, li era atorgada la patronia de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 120 tones; podria tractar-se de l'anterior amb el nom canviat.⁴⁹⁷ Amb la nova embarcació, el mateix any de 1785, Felicià

⁴⁹² AHPB, *Escrivania de Marina*, Vicenç Simon, 1775, f.737.

⁴⁹³ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, apèndix IV.

⁴⁹⁴ AHPB, Protocolo 3845, 1779, f.396. La *Compañía Española de Seguros* fou la primera companyia d'assegurances per accions espanyola, operativa a Cadis, de la qual es tenen referències almenys des del 1760 (Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, p. 471).

⁴⁹⁵ Una manera infreqüent de valorar l'arqueig d'una embarcació. L'equivalència amb les mesures habituals era: 1 tona = 1,97 pipes = 23,55 quintars.

⁴⁹⁶ AHPB, *Escrivania de Marina*, Cosme Raurés, 1784, f.604.

⁴⁹⁷ AHPB, *Escrivania de Marina*, Cosme Raurés, 1785, f.405. Jaume Carnesoltes i Amat, patró i germà de Felicià, fou el parçoner majoritari amb 5/16.

Carnesoltes es dirigí cap al Bàltic, on un temporal li malmeté la nau obligant-lo a reparar-la vora la ciutat de Copenhague.⁴⁹⁸

De manera semblant al seu germà Josep, tot i que encara tornaria l'any 1796 al nord d'Europa,⁴⁹⁹ Felicià es convertí en un experimentat capità de la Carrera d'Índies, sempre amb la nau *Sant Joan Baptista*. Hi ha documentats tres viatges al continent americà: el 1788 a Montevideo, el 1790 i el 1794 a Barlovent.⁵⁰⁰ Segons els llibres d'alumnes de l'Escola de Pilots d'Arenys, hauríem d'afegir un viatge a Buenos Aires l'any 1791 i l'esmentat viatge al Bàltic el 1796.⁵⁰¹

El seu fill, Felicià Carnesoltes i Pastor (1784-1848), s'instal·là des de molt jove a Puerto Príncipe, on hi establí la casa de comerç Felicià Carnesoltes i Cia. en la qual s'hi integraren, com hem vist en el paràgraf anterior, els seus cosins Fèlix i Benet Carnesoltes i Misser. Tot hi dedicar-se al comerç, Felicià Carnesoltes i Pastor tingué una actuació destacada en la política cubana:

«[...] en los años de mil ochocientos veinte y dos y veinte y tres, cuando los revoltosos trataron de proclamar la independencia de aquella preciosa Isla, fué Carnesoltas uno de los que mas fuertemente se opusieron á sus tentativas, como Capitan de la segunda compañía de Urbanos, compuesta de Europeos[...]»⁵⁰²

Per aquesta acció i després d'haver estat alcalde de Santa Maria de Puerto Príncipe, l'any 1827 fou nomenat *Caballero de la Real Orden Americana de Isabel la Católica*.⁵⁰³ Encara avui hi ha descendents amb el cognom de la nissaga.⁵⁰⁴

⁴⁹⁸ GunnarMolden, «Fra Canet de Mar til Hasla», *Aust-Agder-Arv*, Arendal, Sweden, 2019, pp. 3-27. Les cròniques relaten que l'any 1785 fou un any dolent pels temporals al Bàltic, on hi naufragaren diverses embarcacions espanyoles.

⁴⁹⁹ Registres digitalitzats del Sund: <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>, 1785 (260, 479), 1796 (274, 429).

⁵⁰⁰ Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 188-189.

⁵⁰¹ AHAM, Escola de Pilots, llibre d'alumnes, 1779-1799, fitxa 135. Jaume Pastor i Clausell, fill del patró Joan Pastor, anà de segon en els viatges a Amèrica entre 1788 i 1794 i també al de Sant Petersburg, l'any 1796.

⁵⁰² AGI, Indiferente, 248, N. 203: «Relación de los servicios y merecimientos de Don Feliciano Carnesoltas».

⁵⁰³ L'any 1832 ostentava també el càrrec de «segundo Comandante del batallón de Voluntarios Realistas de Fernando VII de la Isla de Cuba» (Document del Consejo de Indias de l'any 1832).

⁵⁰⁴ El CEC ha mantingut contactes amb la senyora Deyanira Carnesolta Lázaro, descendent de Felicià Carnesoltes i Pastor, la qual ens deia l'any 2018: «Desafortunadamente no conocemos

Jaume Carnesoltes i Amat (1742-X)

El tercer membre mariner de la dinastia Carnesoltes viatjà el 1776 a l'Havana amb la sagetia *Ntra. Sra. del Carme* del patró Francesc Pruna d'Arenys.⁵⁰⁵ El 1778 hi anà de segon amb la sagetia del mateix nom del patró Pere Buch, de Canet.⁵⁰⁶ Havent comprat, l'any 1779, el comerciant barceloní Joan Pau Gispert, a Maó, per 2.500 pesos el bergantí *Ntra. Sra. de la Mercè*, àlies *La Redemptora*, de 170 tones, atorgà la patronia a Jaume Carnesoltes.⁵⁰⁷ El contracte de patronia, a banda de cedir-li 1/16 de l'embarcació li permetia disposar, en els viatges a Amèrica, de mitja tona de pacotilla⁵⁰⁸ sense haver de pagar nòlits; el que no era gaire habitual és que hagués de donar al propietari la meitat de la capa pactada amb els noliejadors. A finals de 1779, l'embarcació —documentada en el contracte de tripulació com a fragata de 4.000 quintars— era noliejada pels comerciants barcelonins Espalter, Ribera, Milà i Cia. per a un viatge a l'Havana d'anada i tornada, pagant per una càrrega de 305 pipes, 15.000 lliures catalanes, més un 7% de capa; aquest preu quasi doblava la quantitat que es pagava fins llavors per un viatge rodó semblant. No hi ha dubte que la guerra contra Anglaterra —declarada el juny d'aquell any— amb el risc de pèrdua del vaixell, encarí en gran manera el cost dels nòlits. El contracte de tripulació explicitava, a més, que el pagament es faria a les parts —*como se estila en la navegacion catalana*— un cop havent sortit de l'Havana a l'estret de Bahames; pot ser una forma d'evitar desercions de la marineria i garantir-se el personal necessari a la tornada.⁵⁰⁹ Jaume Carnesoltes i Amat s'establí a Barcelona després d'haver-se casat a Canet l'any 1785 amb Paula Boneu, filla d'un passamaner de la ciutat comtal.⁵¹⁰ El juny del 1803, un patró anomenat Jaume Carnesoltas amb el paquebot *La Fe*, de 161 tones, feia el registre a

otras personas con el mismo apellido, a excepción de personas de la raza negra, que heredaron el mismo apellido de su origen de esclavos».

⁵⁰⁵ CEC, Confraria de Sant Elm, llibre, 2, f.119.

⁵⁰⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.312.

⁵⁰⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1779, f.319 i f.363. Joan Pau Gispert fou un comerciant matriculat, vocal de la Junta de Comerç de Barcelona; vegeu: Molas, *Comerç i estructura social*, pp. 270-281.

⁵⁰⁸ DRAE. Pacotilla: porción de género que los marineros u oficiales de un barco pueden embarcar por su cuenta libres de flete.

⁵⁰⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1779, f.400.

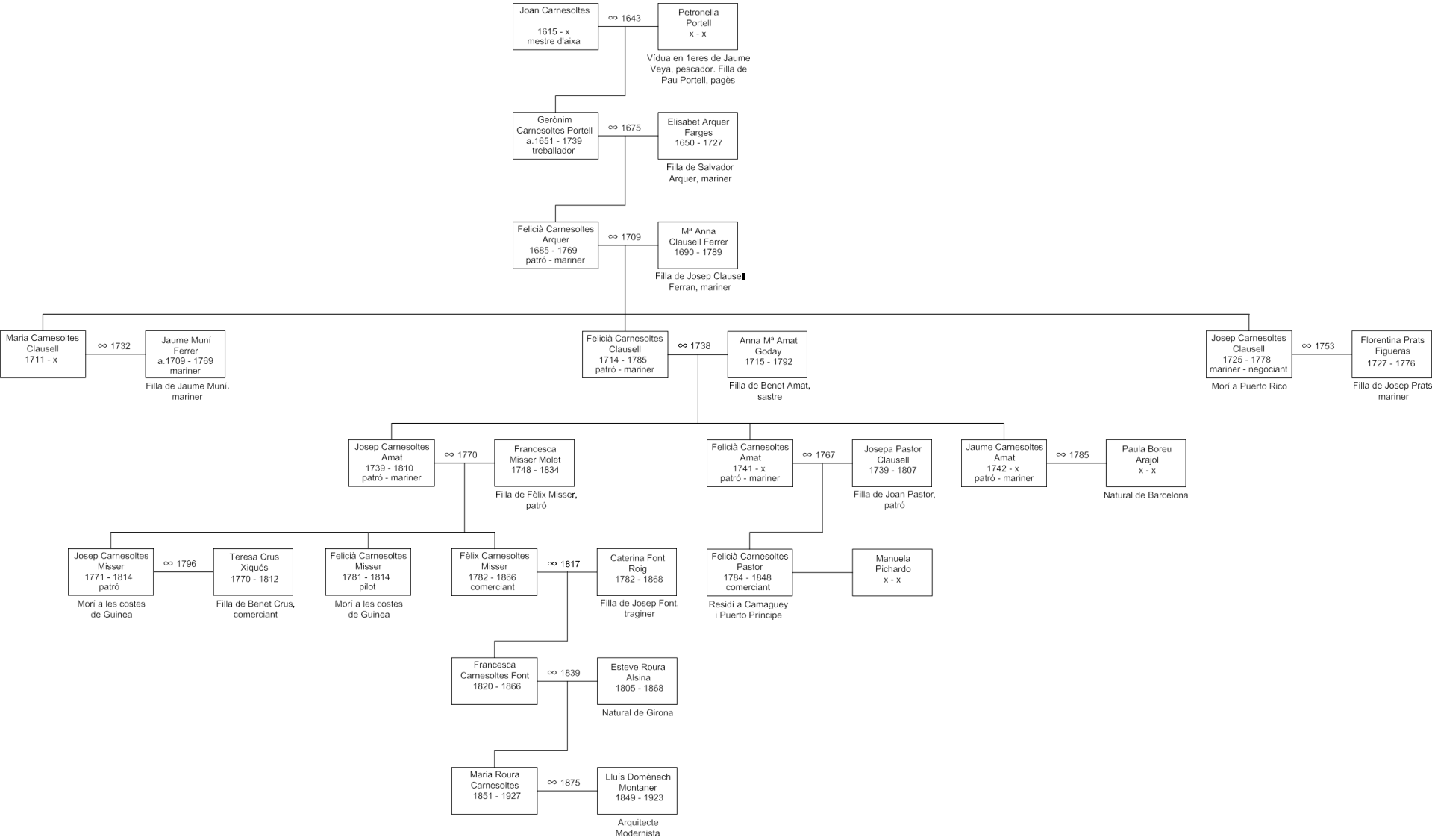
⁵¹⁰ Els testimonis foren els comerciants de Barcelona, Joan Pau Gispert i Narcís Molas.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Barcelona per anar a Veracruz;⁵¹¹ mesos després, ja a l'any 1804, un capità de cognom Carnesoltas del paquebot *La Fe* contractava a Cadis un préstec de risc per 1.100 pesos.⁵¹² No podem assegurar que fos Jaume Carnesoltes i Amat, però deixem constància de l'operació.

⁵¹¹ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 87.

⁵¹² Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, apèndix IV.



4.1.2. CARRERAS

La nissaga dels patrons Carreras de Canet, durant el segle XVIII, s'inicià a partir dels germans Bernat i Pau, ambdós mariners, fills del bracer Antoni Carreras i Maria.

Joan Carreras i Passi (1676-1758)

Fill de Bernat Carreras, fou el patró que treballà amb la Companyia Nova de Gibraltar, realitzant amb la barca *Sant Crist i Sant Antoni de Pàdua*, entre 1709 i 1710, dos viatges a Tunis, en règim de comenda.⁵¹³ En algun dels seus viatges al sud peninsular, deuria negociar a Cadis o a Gibraltar amb Antoni Carreras, comerciant mallorquí, veí de Gibraltar, el qual gaudia de la ciutadania anglesa.⁵¹⁴ El 1730, Antoni Carreras constava com a carregador d'Índies al consolat de Cadis;⁵¹⁵ de manera conjunta amb un altre comerciant gibraltareny, encarregà la construcció —finalitzada l'any 1732— d'un pinc de 2.500 quintars al mestre d'aixa Josep Cullera d'Arenys; probablement es tracti del pinc *Sant Antoni de Pàdua* comandat primer per Felicià Carnesoltes i després per Gabriel Catà i Clausell, ambdós patrons de Canet.⁵¹⁶ La relació amb la gent de Canet esdevingué més estreta a partir del moment en que el patró Josep Carreras (X-1753), fill d'Antoni i natural de Gibraltar, es casà per poders, l'any 1738, amb Francesca Catà i Clausell (1708-X) filla de Gabriel Catà, candeler de Canet. L'any 1752, Francesc Misser, Fèlix Misser i Joan Carreras, tots comerciants i abans patrons, com a propietaris del vaixell *Santíssimo Nazimento* de 4.000 quintars, elegiren per capità de l'esmentada nau al patró Josep Carreras.⁵¹⁷

⁵¹³ Vilar, *Manual de la Companyia Nova*, pp. 173-203.

⁵¹⁴ No hem trobat relació de parentesc entre el Carreras mallorquí i Joan Carreras de Canet, però n'hi podria haver; de totes maneres Antoni Carreras tenia vincles al Maresme car estava casat amb Gràcia Corrons de Mataró.

⁵¹⁵ Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, p. 115.

⁵¹⁶ AHAM, notaria d'Arenys, Gabriel Arquer del Portell, 1737, f. 104. Es tracta d'una declaració feta pel mestre d'aixa d'Arenys a petició del patró de Canet Gabriel Catà, el qual comandava l'any 1737 l'esmentat pinc.

⁵¹⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1752, f.4. Josep Carreras era cunyat de Francesc Misser car aquest últim estava casat amb Caterina Catà i Clausell.

Poc va poder gaudir de la patronia, doncs, moriria l'any següent.⁵¹⁸ Pocs anys després, el 1758, moria sense descendència Joan Carreras i Passi deixant hereva a Maria Gràcia Carreras i Catà, filla de Josep Carreras i Francesca Catà i Clausell.

Joan Carreras i Llauger (1715-1786)

Fill del patró Miquel Carreras i Figueras (1687-1774).⁵¹⁹ L'any 1749, li fou atorgada la patronia de la barca *Santa Teresa de Jesús* de 3.000 quintars, construïda a Canet. Dels quinze parçoners registrats en el document de patronia,⁵²⁰ a part de Joan Carreras, tretze eren de Barcelona i un de Reus, Joan Saludas.⁵²¹ És molt probable que amb tant sols 21 anys, Joan Carreras capitanejés el 1736 en direcció a Cadis una barca anomenada *Sant Josep* amb dotze homes de tripulació, carregada d'aiguarent.⁵²² El mateix estiu de 1749, i amb la nova barca, Joan Carreras es dirigia cap a Cadis havent carregat a Salou per a la Companyia d'Ermengol Gener 12 pipes d'aiguarent;⁵²³ a l'octubre arribava a Barcelona, procedent de Cartagena, carregat de blat.⁵²⁴ Tornava de Cadis l'any 1751, amb càrrega, entre d'altres, d'un sarró d'anyil per a Miquel Alegre.⁵²⁵ Hi ha documentada, l'any 1754, una seguretat marítima, a raó del 5%, sobre la barca *Santa Teresa de Jesús* patronejada per Joan Carreras, per anar de Barcelona a Cadis, feta pels

⁵¹⁸ La seva vídua, Francesca Catà i Clausell, es casaria un any després, el 1754, amb el patró Francesc Roura i Arquer, el qual també havia enviudat; curiosament, un fill de cadascun: Josep Roura i Roldós i Maria Gràcia Carreras i Catà es casarien el 1758.

⁵¹⁹ AHAM, notaria de Canet, Bernat Nualart, 1728, f.109. L'any 1728, Miquel Carreras i Figueras, fill de Pau Carreras, era patró d'una embarcació de 1.300 quintars i formava part de la flota canetenca de 22 vaixells.

⁵²⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1749, f.177.

⁵²¹ Joan Saludas consta a la llista de carregadors de probable ascendència catalana a: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 111.

⁵²² AGS, Secretaría de marina, legajo, 494 (1736-1738). El patró d'aquest viatge podria ser també Joan Carreras i Passi, però ho creiem més improbable tenint en compte la seva avançada edat: 60 anys.

⁵²³ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 352.

⁵²⁴ AHCB, F.S. 1L X-5/C6, f.45, 23-10-1749.

⁵²⁵ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 349.

importants comerciants barcelonins, Benages, Andreu i Milans.⁵²⁶ És interessant destacar un altre cop la identitat dels asseguradors i la seva participació:

Taula 45. Assegurança marítima. Font: AHPB, Sebastià Prats, 1754, f.164.

Asseguradors	Import (ll. s. d.)	Prima (ll. s. d.)
Bernat Glòria	420	21
Joan Pau Gispert	420	21
Manuel Rodrigues	912 16	45 12 9
Josep Puiguriquer	250	12 10
Francesc i Joan Puget	250	12 10
Srs. Alegre i Gibert	250	12 10
Josep Roig i Gelabert	250	12 10
Anton Casanovas	1.000	50
TOTAL	3.752 16	187 12 9

L'octubre de 1754, els patrons Joan Carreras de Canet, Pau Llobet de Barcelona i dos forners de la mateixa ciutat, declararen com a «experts» per confirmar la bona qualitat de 50 quintars de galetes per a consum de la Reial Armada. Els patrons foren escollits per «*la larga experiencia y práctica en todo género de galetas por haver navegado y ...irlas [¿consumirlas?] en sus embarcaciones*».⁵²⁷ L'any 1756, el patró Joan Carreras i la sagetia *Santa Teresa de Jesús* es trobaven al port dels Alfacs carregant fusta per portar a Cadis; el 1762 arribava a Barcelona, procedent de Marsella, carregat de faves.⁵²⁸ També fou noliejat, els anys 1763 i 1766, pel ministre de Marina de Sant Feliu de Guíxols Francisco Lacoma, per portar fusta a Cartagena; dels vint-i-dos patrons contractats per Lacoma entre 1761 i 1766, dotze eren de Canet, tres d'Arenys, un de Palamós i sis italians.⁵²⁹ El mateix any 1766, Joan Carreras cedia la patronia de la sagetia *Santa Teresa de Jesús* al seu fill Pau

⁵²⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1754, f.164. Benages, Andreu i Milans, nucli familiar de botiguers de Girona en la segona meitat del XVII, constituïren a Barcelona entre 1732 i 1769 una important companyia de comerç (*Molas, Comerç i Estructura social*, pp. 255-256).

⁵²⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.125. Text en males condicions.

⁵²⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.248; AHCB, FS, X-7/C1, 1762.

⁵²⁹ Julià i Figueras, «Marina guixolenc del segle XVIII», pp. 107-154.

Carreras i Llobet (1743-1779),⁵³⁰ mentre ell, amb més de 50 anys, abandonava la navegació activa per passar a exercir de comerciant, segurament amb interessos a la sagetia tripulada pel seu fill. De Pau Carreras i Llobet, tan sols sabem que el 1770 passà a Canàries amb la sagetia *Santa Teresa de Jesús*, contractat per la Real Hacienda,⁵³¹ i que tornava, l'abril de l'any següent, amb càrrega de 800 quintars de pal de Campeche per compte del patró i comerciant canetenc Josep Puig i Dori.⁵³² L'any 1779, morí en un combat que tingué contra els moros quan viatjava a Cadis.⁵³³

L'any 1784, Joan Carreras i Llauger, mort el fill —i potser perduda la sagetia en el combat suara esmentat— noliejava juntament amb el barceloní Joan Antúnez —pertanyent a la nissaga de mestres d'aixa i armadors— i el tossenc Miquel Moré, la pollacra *Els Dolors de Maria* tripulada pel capità de Tossa, Grau Mont Font, per anar als ports veneçolans de Cumanà i La Guaira.⁵³⁴ Creiem destacable que en el contracte de noliejament, fixat a 21 pesos de plata corrent per pipa a l'anada, s'especificava que 16 pesos eren per a la barca i tripulació i 5 per a les despeses de llicència. Anà a l'expedició, com a sobrecàrrec, Joan Carreras i Llobet (1746-1801), fill solter de Joan Carreras i Llauger.⁵³⁵ Encara tornaria, un cop casat, a la província de Caracas els anys 1792 i 1795 per a seguir-hi fent negocis.⁵³⁶

⁵³⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, octubre o novembre de 1766, número de foli il·legible. Pau Carreras i Llobet, casà, el 2 de setembre de 1766, amb Caterina Misser i Catà. El mateix dia es celebrà el matrimoni entre el patró Francesc Misser i Catà i Maria Francesca Carreras i Llobet.

⁵³¹ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo, 519, 13-12-1770.

⁵³² Sergio Solbes Ferri, «La navegación directa de Canarias a América y su papel en el sistema comercial atlántico», *América Latina en la Historia Económica*, vol. 25, núm. 1 (2018), pp. 36-97.

⁵³³ CEC, Llibre d'òbits, 28-9-1779. La Confraria de Sant Elm pagà un novenal en memòria de la seva ànima.

⁵³⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.632. Per als detalls d'aquesta expedició vegeu: Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, pp. 343-346. L'autor atorga, erròniament, a Joan Carreras la condició de tossenc.

⁵³⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1784, f.150.

⁵³⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1792, f.20; 1795, f.218. En ambdues ocasions va precisar el consentiment de la seva muller, Maria Pastor i Ferrer, per estar-s'hi tres anys.

Pau Carreras i Misser (1770-X)

L'any 1785, s'acabà de construir a Canet el bergantí *Santa Teresa*, de 4.000 quintars, pel mestre d'aixa Joan Mauri, «*menor de edad*». La patronia fou atorgada a Pau Carreras i Misser, nét de Joan Carreras i Llauger.⁵³⁷ El llistat de parçoners, ens dóna una informació prou interessant: Miquel Llauger, Roura i Companyia (1/32), Salvador Font i Puig (1/64), Francesc Batista Pau (1/32), Bernat Molet (1/64), Bonaventura Pujadas (1/64), Joan Carreras (1/32) i Francesc Misser i Catà (4/32 + 1/64), tots comerciants veïns de Canet; Maria Canals (4/32), D. Antoni Pongem (1/32), D. Francesc Puget (1/32), Joan Julià (1/32), Magí Bellabre (1/32), Pau Casas (1/32), Beneta Fábregas, viuda (1/32) i Miquel Pasqual (1/32), tots veïns de Barcelona; D. Josep Francesc Bofarull veí de la vila de Reus (2/32), Josep Soler (1/32) veí de la vila de Vilanova i el patró Pau Carreras i Misser (8/32). És clara una majoria de partícips canetencs i d'entre ells l'avi i el nét Carreras, a més de Francesc Misser i Catà, gendre de Joan Carreras i Llauger.

El mes d'agost de 1785 Pau Carreras i Misser noliejava el bergantí *Santa Teresa de Jesús* als negociants Josep Matalí i Font de Sitges i Josep Bruguera de Barcelona, per anar al port de Sant Cristóbal de l'Havana, fent escala a Màlaga. El contracte de nòlits estipulava la càrrega de 300 pipes de vi, aiguardent i altres gèneres amb un pagament de 13 pesos de 128 quarts per pipa, més el 7% de capa. Aquest contracte, com en d'altres que hem vist, presenta la particularitat, per facilitar el càlcul dels nòlits, d'explicitar l'equivalència volumètrica d'una pipa a una determinada quantitat d'una mercaderia, cosa que en els contractes habituals s'abreujava manifestant que es pagarien «*X pesos por Y pipas o su cómputo*»; així, trobem que equivalien a una pipa cadascuna de les quantitats dels productes següents: 90 raimes de paper blanc; 3 baguls de càrrega; 2 baguls de dues claus; 62 gerres d'oli de mitja arrova; 12 quintars de sabó de pedra amb caixa; 5 barrils de fideus d'un quintar; 5 barrils de farina; 22 gerres de panses de Màlaga; 10 quintars de formatge.⁵³⁸ La tripulació la formaven 15 homes, entre ells el pilotí de Canet

⁵³⁷ ACA, notaria de Mataró, Bonaventura Català i Mas, manual 8, 1785, f.60-63. Pau Carreras i Misser no tindria encara setze anys, potser massa jove per a ésser patró.

⁵³⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Rourés, 1785, f.599-638.

Josep Codina i Casalins.⁵³⁹ La documentació consultada ens permet conèixer el tipus de mercaderies despatxades a l'Havana l'11 d'abril de 1786 i els registres respectius de tornada a Cadis i Barcelona, els quals detallem a continuació:⁵⁴⁰

Registre de Cadis del 22 de juny de 1786

2.500 pesos forts en plata de registre (2.500 x 20 = 50.000 rs. billó)

602 caixes amb 9.429 @ de sucre blanc

308 caixes amb 4.782 ½ @ de sucre morè

542 quintars de pal de tinta

22 lliures de tabac en pols i cigars

Registre de Barcelona del 16 d'agost de 1786

328 cuirs amb pel per a D. Francisco Garrit

64 caixes de sucre; 727 @, 23 ll. de sucre blanc i 370 @ de sucre morè

500 pesos forts per a D. Francisco Garrit

4.334 pesos forts de la caixa de soldades

3.942 pesos forts per a D. Pablo Carreras

Es calcula en uns 13.000 rs. de billó els drets del registre.

Hem pogut consultar la liquidació efectuada, el 9 de desembre de 1786, pel Comptador General de Rendes del Principat, la qual ens dóna una molt bona informació referent a la fiscalitat dels productes importats; la transcrivim a continuació:⁵⁴¹

⁵³⁹ Josep Codina repetí viatge com a pilotí amb el mateix patró i nau, embarcant el desembre de 1786 amb destinació a Veracruz. Viatjà amb plaça de pilotí a l'Havana, l'any 1789, amb la sagetia *Sant Crist* del patró Francesc Pruna d'Arenys; finalment, amb plaça de segon pilot, sortí cap a Buenos Aires, l'any 1791, amb la fragata *Jesús Natzarè* del patró canetenc Francesc Jover (AHAM, Escola de Pilots, Llibre 1779-1999, fitxa 156).

⁵⁴⁰ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574. Un pes fort (p.\$) equivalia a uns 20 rals de billó.

⁵⁴¹ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

Taula 46. Productes transportats pel bergantí *Santa Teresa de Jesús* i liquidació duanera. Elaboració pròpia.

Dret de portes	Dret d'equivalent	Fruits i productes	Valor	Drets segons Reglament
Rs. Ardit	Rs. Ardit		Rs. Billó	Rs. Billó
		4.728 pesos de plata forta al 4%	95.354	3.814
		1,5% per al Ministeri d'Índies		1.429
		4.048 pesos per a caixa de soldades. No contribueixen.	81.640	
		317 cuis bons a 60 rs. cada un		
193		4.679 lliures de pes a 4 maravedís de dret	19.020	550
1.544	2.112	1.097 @ de sucre estimat a 40 rs. i 4 rs. de dret	43.880	4.388
1.737	2.112	TOTALS	239.894	10.182

El dret de portes i l'equivalent no el pagaven els cabals importats en metàl·lic. Sabem també que la caixa de soldades no pagava drets. L'estimació feta per l'agent de duanes del total d'impostos a pagar —13.000 rals de billó— no va diferir gaire dels 14.288 rals de billó efectius que s'acabarien pagant. És a dir, els impostos foren aproximadament un 6% del valor registrat. En quant al tipus de productes descarregats a Cadis i Barcelona: plata, sucre, pal de tint, tabac i cuirs, representen les principals mercaderies que durant el segle XVIII foren importades d'Amèrica pels canetencs, si afegim també el cacau de Cumanà o La Guaira. El patró de Canet va registrar a Barcelona 3.942 pesos forts (7.391 lliures) al seu nom, quantitat prou important.

Pau Carreras i Misser feu encara, com a mínim, quatre viatges més a Sudamèrica amb el bergantí *Santa Teresa de Jesús*, convertit en fragata en els dos últims.⁵⁴² Els registres llistats per Delgado⁵⁴³ ens forneixen les dades de la següent taula:

⁵⁴² Entre mig d'aquests viatges, el 1793 casà a Canet amb Caterina Font i Mallol, filla del patró Joan Font i Puig, igualment destacat capità de la Carrera d'Índies.

⁵⁴³ Delgado Ribas, *Catalunya y el sistema*, vol. III, apèndix.

Taula 47. Expedicions de Pau Carreras amb el bergantí *Santa Teresa de Jesús*. (Imports expressats en rals de billó). Elaboració pròpia.

Any	Destinació	Registre d'anada	Registre de tornada
1787	Veracruz	–	Màlaga (7-2-1788); Efectes: 176.907 rs. Barcelona (3-3-1788); Efectes: 169.479 rs; Plata: 738.428 rs.
1788/89	Veracruz	–	Cadis (4-10-1789); Efectes: 298.796 rs; Plata: 229.680 rs; Or: 6.540 rs. Barcelona (11-12-1789); Efectes:153.035 rs; Plata: 816.627 rs.
1793/94	Veracruz	Màlaga (12-2-1794) Efectes: 345.950 rs.	–
1796	Montevideo	Màlaga (8-8-1796) Efectes: 158.932 rs.	Barcelona (27-7-1802); Efectes:1.037.001 rs; Plata: 43.965 rs. Caixa de sous: 194.033 rs.

L'any 1790 realitzà un viatge a Sant Petersburg, carregat sobretot de vi;⁵⁴⁴ el 21 de febrer de 1791 feia el pagament de 34 lliures, 1 sou, 3 diners, a la Confraria de Sant Elm per aquest viatge.⁵⁴⁵

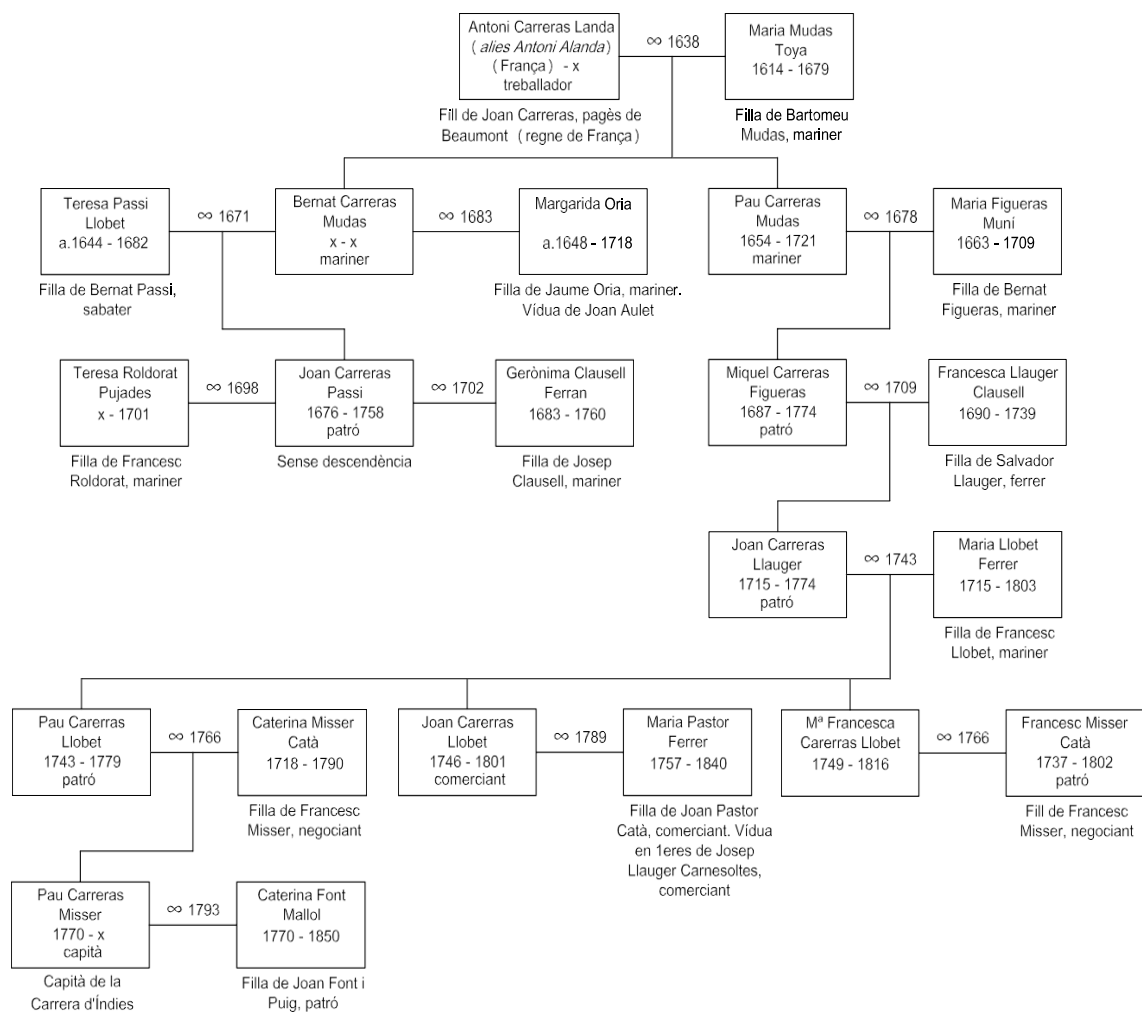
L'últim viatge conegut, realitzat a Montevideo l'any 1796, coincidí amb l'inici de la guerra contra Anglaterra, la qual provocà un col·lapse quasi total del comerç amb les colònies; el bloqueig britànic dels ports espanyols impedí en gran manera la lliure circulació atlàntica, que no fou restablerta fins la firma de la pau d'Amiens el 1801. Probablement aquest fou el motiu pel qual Pau Carreras i altres capitans de la Carrera d'Índies no retornaren a la península fins l'any 1802.

⁵⁴⁴ Sound Toll Register, 1790, 267/210. No hem pogut localitzar el registre de tornada.

⁵⁴⁵ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1791, f.156.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Carreras



4.1.3. CLAUSELL

La important nissaga marinera i comerciant dels Clausell de Canet al segle XVIII, s'inicià a partir dels descendents del matrimoni format entre Bartomeu Clausell (1618-1696), boter de Santa Maria d'Arenys i Maria Ferran i Goday (1624-1684) natural de Canet. D'ells sorgiren dues de les branques Clausell més significatives: la de Josep Clausell i Ferran, de predomini mariner durant el segle XVIII i la de Francesc Clausell i Ferran, la qual, sense abandonar del tot el comerç marítim, subministrà posteriorment personatges destacats en l'exercici del dret i la medicina, vinculats a Canet fins al segle XX; vegeu arbres genealògics, Clausell (1.1) i Clausell (1.2).

Clausell (1.1)

Josep Clausell i Ferran (1653-1709)

Practicà el cabotatge a la Mediterrània occidental; el 1692 carregava en comenda a Salou, 41 pipes d'aiguardent, 300 sacs d'avellana i 20 d'arròs.⁵⁴⁶ Tant el seu germà Francesc, també mariner, com ell mateix, foren jurats de la vila de Canet, els anys 1706 i 1708 respectivament.⁵⁴⁷ Fou el cap de brot de la branca Clausell-Llauger,⁵⁴⁸ de la qual sis dels germans foren destacats patrons en la primera meitat del segle XVIII.

Josep Clausell i Llauger (1681-1727)

Entre 1709 i 1710 realitzà tres viatges a Tunis amb el pinc *Ntra. Sra. de Misericòrdia i Sant Antoni de Pàdua*, en els quals la Companyia Nova de Gibraltar hi tingué participació.⁵⁴⁹ Pels comptes de la companyia ens adonem que els tres viatges són una mostra de les diferents opcions existents, en aquell moment, de realitzar un determinat negoci marítim. En el primer viatge, efectuat a partir del novembre de 1709, el patró anava en comenda contractat per la companyia i altres interessats, a carregar blat, ordi o faves a Sardenya; si en

⁵⁴⁶ Jordi Andreu Sugranyes, «Las relaciones comerciales», pp. 95-107.

⁵⁴⁷ Forn, *El Corpus de 1714*, p. 224.

⁵⁴⁸ Sobre els Clausell, veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*. Els patrons Clausell hi són citats fins a 13 vegades.

⁵⁴⁹ Vilar, *Manual de la Companyia Nova*, pp. 171-200.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

mancaven a l'illa, estava facultat per a comprar grans a Tunis «*quan no dels generos que le sigan ben vistos*».⁵⁵⁰ En el segon viatge, fet a partir del març de 1710, el patró interessava 3/17 (214 ll, 15s.) en una càrrega de 23 quintars de llana fina nacional per a ser venuda a Tunis i de retorn aportar les mercaderies que considerés oportunes.⁵⁵¹ En el tercer viatge, iniciat a partir de l'agost de 1710, Josep Clausell disposava d'un fons de 1.950 pesos de vuit corresponents a diversos interessats, per a comprar en principi oli i faves a Tunis, Portofarina i Biserta; tornà carregat de lli, sabó, faves i oli.⁵⁵²

Després de la guerra de Successió, com la majoria de patrons del Principat, encaminà més els seus viatges cap al sud peninsular; entre 1715 i 1717 en realitzà quatre, l'existència dels quals ens és coneguda gràcies als llibres de comptes de la companyia Alegre. El 24 d'octubre del 1715, Miquel Alegre li feia un *cambi* marítim de 125 pesos de vuit per anar a Lisboa,⁵⁵³ el 2 d'octubre de 1716 el préstec de risc era de 100 pesos de vuit per un viatge a Sevilla,⁵⁵⁴ el 29 de febrer de 1717 carregava mongetes, per tornar un altre cop a Sevilla i el 15 de juliol el destí era Narbona amb una partida d'oli.⁵⁵⁵

Sabem que a partir del 1720 es generalitzaren els viatges a Cadis i Josep Clausell no en fou una excepció; entre 1720 i 1724 en realitzà cinc, segons els llibres d'Alegre esmentats. Els dos primers, el maig de 1720 i

⁵⁵⁰ Vilar, *Manual de la Companyia Nova*, pp. 171 i 176. El patró havia rebut 420 lliures de la companyia que serviren per a comprar ordi a Tunis; el compte de resultats presentat pel patró, un cop venut el gra i descomptats nolis i despeses, donà un benefici aproximat del 31%. Sobre el comerç català amb els països nord-africans a partir de 1705, vegeu: Martín, *Comercio de Cataluña*, pp. 196-219.

⁵⁵¹ Vilar, *Manual de la Companyia Nova*, pp. 177 i 199. La companyia interessava 6 dissetens per un valor de 515 lliures, 2 sous. (incloses totes les despeses); la venda de les mercaderies de Tunis proporcionà tan sols, segons el compte del patró Clausell, 253 lliures, 3 sous, registrant-se doncs una pèrdua del 51%, aproximadament.

⁵⁵² Vilar, *Manual de la Companyia Nova*, pp. 186 i 200. La companyia hi participava només amb 100 peces de vuit, dos socis de la companyia, a títol privat, Josep Grasses i Gralla de Reus, ciutadà honrat de Barcelona i Josep Buigas, botiguer de teles de la ciutat comtal, amb 100 i 50 peces de vuit respectivament; Josep Soldevila i Masdeu, ciutadà honrat de Barcelona, amb 100 peces de vuit; desconeixem la resta de partíps. El benefici que hem estimat del negoci fou del 32,9%.

⁵⁵³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1712-1716, f.58. El principal del *cambi* eren 100 peces de vuit i el premi 25%.

⁵⁵⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1716-1719, f.7. El premi era del 22%.

⁵⁵⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1716-1719, f.72.

l'octubre de 1721, carregà a Salou aiguardent juntament amb Josep Ferrer i Castanyer.⁵⁵⁶ Sortosament, d'aquest segon viatge s'ha conservat documentat el compte de resultats que realitzà el patró Clausell a Cadis, un cop venudes les mercaderies pertanyents a Miquel Alegre; pel seu interès el transcrivim a continuació:⁵⁵⁷

Cadis a 25 de novembre de 1721: Compte que fa **Josep Clausell** per lo Sr. Miquel Alegre de 12 pipes aiguardent me carrega lo Sr. Miquel Carnisser de Reus que venudes en Cadis resulta lo següent:

Primo: 5 pipes a la prova de oli a 49 pesos	.	.	245 ps
Segon: 3 pipes blanca sens anis a 34 pesos	.	.	102 ps
Tercer: 4 pipes a la prova de olanda a 39 pesos	.	.	156 ps
Total	.	.	.503 ps

Gastos fets per dites:

Per recomplir fer per quada pipa 7 rals de plata, són	.	.	10 ps, 4 rs.
Per nolits a 4 ½ ps	.	.	54 ps
Per comissió i corredoria	.	.	12 ps, 4 rs.
Total	.	.	77 ps
Diferència	.	.	426 ps

Amb el líquid obtingut, Clausell comprà a Cadis sucre i cacau de Caracas que, venuts a Barcelona, donaren un guany global del 16,3%; es pot observar, en aquest cas, que l'aiguardent no estava subjecte a l'estanc. El viatge de 1722, en canvi, tingué un resultat negatiu del 26,8%; el fet de no sortir la flota aquell any, explica, molt probablement, la davallada de preus de

⁵⁵⁶ El patró Josep Ferrer i Castanyer casà el 1711 amb Maria Clausell i Xifré, cosina de Josep Llauger.

⁵⁵⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1719-1720. Full solt al final del fascicle.

l'aiguardent a Cadis,⁵⁵⁸ en canvi la sortida l'any següent —el 9 de juliol de 1723— confirmaria la important repercussió que tenia l'esmentat esdeveniment en la cotització de les mercaderies destinades a les colònies. Efectivament, Clausell, arribat a Cadis el dia 12 de juny, comunicava tres dies després a Miquel Alegre haver venut tot l'aiguardent «*la prova de oli a 102 ps. la de olanda a 77 ps. la llastima es averni tinguda poca*» i encara afegia el 29 de juny: «*que esta plasa se veuan mostrositats en fet de marcadurias estos dias tot es estat demanar ayguardent prova de oli ses venuda a 105 ps. la pipa y bota franca*».⁵⁵⁹ L'últim viatge documentat de Josep Clausell, l'any 1724, ens ha permès conèixer el preu de la pipa d'aiguardent a Salou, que fou de 63 ll, 14s (incloses 3 ll. per cada bóta de fusta); la venda a Cadis tan sols obtingué 57 ll, 10s. per pipa.⁵⁶⁰

Jaume Clausell i Llauger (1684-1734)

Segons la llista de patrons canetencs de 1728 en aquell moment comandava una embarcació de 2.000 quintars.⁵⁶¹ En els llibres de comptes d'Alegre, entre 1722 i 1733, es documenten fins a vuit càrregues de mercaderies fetes pel patró Jaume Clausell a Salou, per a ser venudes a Cadis. Pel viatge realitzat a Cadis amb la barca *Santo Christo*, entre febrer i març de l'any 1730, el patró havia rebut de Francesc Puget, mercader de roba de Barcelona, tres *cambis* marítics sobre buc i nòlits per un total de 250 rals de vuit, més un 16% de premi.⁵⁶² L'expedició de 1731 ens aporta dades interessants que expliquen, almenys en part, les pèrdues experimentades. En efecte, havent arribat el 5 de juny a Cadis, Clausell comunicava a Miquel Alegre que «*ab que tocha a las mercaderias no tenen preu, per lo present lo*

⁵⁵⁸ BC, Fons del baró de Castellet, 78/4, 1722, carta de Josep Clausell. El preu de venda de la pipa d'aiguardent no va superar els 45 pesos de 8 rals.

⁵⁵⁹ BC, Fons del baró de Castellet, 144/1, 1723, carta de Josep Clausell.

⁵⁶⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1724, f.20. La pèrdua quedà reduïda a 26 ll. en total gràcies al premi (40 lliures) dels escuts que el patró Clausell retornà amb els diners de la venda.

⁵⁶¹ El maig de 1727, moment àlgid de la campanya contra Gibraltar, fou un dels sis patrons canetencs contractats a Barcelona per la Reial Hisenda (Mercader, *Felip V i Catalunya*, p. 227).

⁵⁶² ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1, (1715-1739). El 16 de gener de 1732, Francesc Puget reclamava al patró els diners impagats dels esmentats préstecs.

*aiguarent sino fos la confiansa de que partiran sinch vaxells per los asogas*⁵⁶³ *ho veyg mal posat*»;⁵⁶⁴ més tard, feia saber que els mercaders de Sevilla havien aconseguit —pagant cent mil rals de vuit al rei— la llicència per a poder carregar aiguarent en els «asogas», «y los de Cadiz an quedats al carrer y no an pogut anbarcar ningun barril». Tanmateix, a més del motiu suara esmentat, Clausell afegia que la causa dels mals negocis «es que no an entregada la plata de la flota pasada y creyem no la entregaran may».⁵⁶⁵ A l'última carta d'aquest viatge, Jaume Clausell informava a Miquel Alegre, des de Cadis, que seguint les seves instruccions havia lliurat a Cristòfol Maria Prasca els diners del resultat de la venda.⁵⁶⁶ Aquest fet, fa palès el canvi de paradigma de les funcions atribuïdes als patrons fins aleshores per causa de l'establiment a la ciutat andalusa d'un agent, que representava els interessos dels comerciants barcelonins.

L'any 1733 realitzà l'últim viatge a Cadis, havent carregat a Salou per a Miquel Alegre tan sols 15 pipes de vi,⁵⁶⁷ el fet d'embarcar només un tipus de mercaderia, ens ha permès calcular, per aquell moment, el preu de la pipa de vi estibada a bord, el qual fou d'11 pesos i 2 ½ rals.

La tradició marinera d'aquesta branca dels Clausell fou més aviat seguida per les filles d'en Jaume, ja que Francesca, Elisabet i Margarida Clausell i Roig casaren respectivament amb Francesc Milans, Joan Pastor i Joan Aulet,⁵⁶⁸ tots tres patrons de Canet.

⁵⁶³ Els vaixells de «asogas» transportaven periòdicament el mercuri, procedent de les mines d'Almadén, per a obtenir la plata de les mines de les colònies mitjançant el mètode d'amalgamació.

⁵⁶⁴ BC, Fons del baró de Castellet, 147/1, 11-6-1731, carta de Jaume Clausell.

⁵⁶⁵ BC, Fons del baró de Castellet, 147/1, 30-7-1731, carta de Jaume Clausell. La flota a la qual fa referència havia arribat a Cadis el 18 d'agost de 1730 (García-Baquero, *Cadiz y el Atlántico*, vol. I, p. 280).

⁵⁶⁶ BC, Fons del baró de Castellet, 147/1, 20-8-1731, carta de Jaume Clausell. Cristòfol Maria Prasca era un comerciant d'origen genovès instal·lat a Cadis.

⁵⁶⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1733, f.19.

⁵⁶⁸ Joan Aulet i Gispert (1728-1794), amb la sagetia *Sant Agustí* de 189 tones, fou un dels patrons contractats per la Real Hacienda, l'any 1776, per a portar tropes a Nord-Amèrica (AHPB, *Escribania de marina*, Vicenç Simon, 1776, f.304); l'any 1778 ho fou per anar a Montevideo (Oliva, «La aportación catalana a la carrera de Indias», pp. 113-131).

Salvador Clausell i Llauger (1697-1751)

Figura a la llista de patrons canetencs del 1728 amb una embarcació de 1.500 quintars. Amb el seu germà Jaume participà en el setge de Gibraltar, l'any 1727. Trobem documentats en els llibres de comptes de Miquel Alegre, tres viatges a Cadis, entre 1722 i 1735. En el primer, Miquel Alegre lliurava, el 5 de desembre de 1722, en concepte de part de diner, al patró Clausell, 16 dobles (89 lliures, 11 sous), per un viatge a Cadis.⁵⁶⁹ En el viatge de 1735, lliurà el resultat de la venda, per indicació d'Alegre, a Tomàs Prats, agent del comerciant barceloní a la ciutat andalusa.⁵⁷⁰ El febrer de 1738, Miquel Alegre interessava una part de diner en un carregament de blat a cura de Salvador Clausell; l'import obtingut —capital més benefici— l'esmerçà el patró en la compra a Cadis d'un sac de cacau, el qual costà, incloses totes les despeses: 181 ll, 6 s, 10 d.⁵⁷¹

Durant la dècada de 1740, el conflicte amb Anglaterra, en el marc de la guerra de Successió d'Àustria, perjudicà per una banda el comerç de particulars, però per l'altra augmentà el nombre de contractes entre els patrons i l'administració borbònica per a traslladar tropes i material des de Cadis i Cartagena i després fins a Itàlia. L'any 1743, Salvador Clausell era noliejat a Barcelona per l'intendent de Catalunya Antonio Sartine, amb motiu de l'expedició al país transalpí; li foren pagats 45.665 rals de billó.⁵⁷² El gener de 1745 arribava a la ciutat comtal «*venido de poniente cargado de tropa para pasar a Levante*»;⁵⁷³ encara repetiria a finals del mateix any un viatge des de Cartagena a Barcelona, amb la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia*,⁵⁷⁴ noliejat pel «*proveedor General de Víveres de la Real Armada*».⁵⁷⁵

⁵⁶⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1722, f.23.

⁵⁷⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes, 1735, f.20. Tomàs Prats substituïria Francesc Clausell, germà de Salvador, com agent i representant de la casa Alegre a Cadis.

⁵⁷¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 357, Esborrany de comptes Alegre i Gibert, 1738, f.30.

⁵⁷² Devem aquesta informació al doctor Sergio Solbes Ferri.

⁵⁷³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1745, f.3. Copiador de cartes; companyia Alegre a Tomàs Prats de Cadis.

⁵⁷⁴ La sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* s'havia construït, l'any 1731, a la platja de Barcelona. El mestre d'aixa Jaume Mas, reclamava al patró Clausell una quantitat per unes

L'any 1748, realitzà el seu últim viatge a Cadis amb l'esmentada sagetia,⁵⁷⁶ ja que el 1749 es feia càrrec d'una de nova, de 3.500 quintars, fabricada a Canet i amb el mateix nom que l'anterior; en el document de reconeixença de partícips s'hi feia constar que el cost havia estat tan sols de 1.408 lliures per haver aprofitat gran part de l'aparell i forniment de la nau antiga i els guanys existents en aquell moment.⁵⁷⁷ Dotze dels quinze partícips eren de Barcelona, entre els quals s'hi comptaven: Francesc i Joan Puget, que ens són prou coneguts, Josep March, el qual ell mateix es titllava com un dels mercaders de més crèdit i fortuna de la ciutat i els successors de Rafael Vilar, antic botiguer de tall esdevingut mercader;⁵⁷⁸ els altres tres partícips eren Joan Verívol, comerciant de Mataró,⁵⁷⁹ Josep Clausell, botiguer de roba de Canet⁵⁸⁰ i el patró Salvador Clausell el qual era l'accionista majoritari amb 5/16 + 1/32.

Tres dels seus fills, Bonaventura, Salvador i Joan Clausell i Puig, foren patrons; Bonaventura, l'hereu fou capità de la Carrera d'Índies.

Francesc Clausell i Llauger (1699-X)

El trobem actiu com a patró, l'any 1720, quan va rebre a compte de Miquel Alegre, 50 lliures i 6 diners, segurament, per anar a la part.⁵⁸¹ En el viatge a Cadis, de l'any 1727, on per a Miquel Alegre només portava vi, els guanys foren del 25,5%.⁵⁸² Tornaria ser a la ciutat gaditana l'abril de 1728, després d'haver venut a Almeria tot el vi que portava a 20 pesos la pipa i a més carregà 1.600 fanegues d'ordi amb la intenció de vendre'l a Cadis; en ser molt

milliores realitzades. ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1, 1715-1739, 1-10-1731.

⁵⁷⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1745, f.331. El proveïdor General de Víveres d'aquell moment era D. Ambrosio Agustín de Garro i el seu apoderat al Principat, D. Juan de Urrutia.

⁵⁷⁶ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 340 i 347.

⁵⁷⁷ AHPB, Sebastià Prats, 1749, f.336. Per aquesta raó és molt probable que els parçoners fossin els mateixos que els de la sagetia antiga.

⁵⁷⁸ Sobre aquests comerciants vegeu, Molas, *Comerç i estructura social*.

⁵⁷⁹ Probablement descendent d'en Joan Verívol, pagès de Vilassar i soci fundador de la Companyia Nova de Gibraltar.

⁵⁸⁰ Creiem que es tracta de Josep Clausell i Ferrer (1713-1768), fill del patró Josep Clausell i Llauger.

⁵⁸¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta núm. 3, (1719-1720), f.20.

⁵⁸² BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1727, f.28.

baix el preu de l'ordi a l'ementada ciutat va decidir anar fins a Lisboa.⁵⁸³ En aquest viatge, Miquel Alegre interessava 126 lliures $\frac{3}{4}$ d'una part de diner i a més havia deixat 115 lliures al patró Clausell amb una prima del 4%; el resultat del viatge, que fou de 280 lliures per a Miquel Alegre, el lliurà mitjançant un albarà de l'adroguer Nicolau Rarde a «*pagar dins sis mesos de la data de dit albarà*». ⁵⁸⁴ El novembre de 1728 carregava a Salou 11 pipes d'aiguarent anisada a 40 ll, 4s, 5d. la pipa; encara que anotades al compte d'Alegre, cinc eren per a Sebastià Vidal i una per a Joan Bou; els guanys foren del 45,5%. ⁵⁸⁵

A partir del juny de 1732, davant les dificultats de poder vendre a bon preu a Cadis, s'oferí a Miquel Alegre i a altres interessats per emmagatzemar les mercaderies el temps necessari fins que milloressin els preus; mentrestant romandria a la ciutat andalusa.⁵⁸⁶ A partir d'aquest moment, s'iniciaria gradualment un canvi d'estratègia en l'actuació dels patrons, els quals podien deixar la mercaderia a l'agent —Clausell, en aquest cas— sense esperar a vendre-la, reduint en conseqüència les estaries a Cadis; els patrons cobrarien els nòlits del corresponsal, però haurien de renunciar a la comissió i corredoria, normalment un 2,5%, que passaria a ser cobrat per l'agent de Cadis. Mesos més tard, al novembre, Francesc Clausell comunicava a Miquel Alegre, uns tripijocs de Cristòfol Prasca en combinació amb Barberi, comerciant gadità, per beneficiar-se d'unes pipes d'aiguarent;⁵⁸⁷ en una altra carta, afirmava que el Sr. Prasca «*sols hi es per son negosi particular dit Sr. es molt interessat ab lo estanch y que lo estanquer no fa cosa que no siga per son dichtamen*». ⁵⁸⁸

L'any 1733, almenys cinc patrons de Canet, lliuraren el resultat de la venda a Cadis, per compte de Miquel Alegre, al seu conciudadà Francesc

⁵⁸³ BC, Fons del baró de Castellet, 146/2, carta de Francesc Clausell, 23-4-1728.

⁵⁸⁴ BC, Fons del baró de Castellet, llibreta de comptes, Arx. 337, 1728, f.3.

⁵⁸⁵ BC, Fons del baró de Castellet, llibreta de comptes, Arx. 337, 1728, f.25. Sebastià Vidal i Joan Bou eren comerciants barcelonins sovint associats amb Alegre.

⁵⁸⁶ BC, Fons del baró de Castellet, 148/1, carta de Francesc Clausell a Miquel Alegre, 8-7-1732. Molts magatzems de mercaderies estaven situats a Puerto Real a l'altra banda de la badia. A partir d'aquesta data, Francesc Clausell mantindria una correspondència setmanal amb Miquel Alegre.

⁵⁸⁷ BC, Fons del baró de Castellet, 148/1, 10-11-1732. Cristòfol Maria Prasca, negociant d'origen genovès, era fins aleshores agent de Miquel Alegre i altres comerciants del Principat a Cadis.

⁵⁸⁸ BC, Fons del baró de Castellet, 148/1, 24-11-1732.

Clausell, seguint les indicacions del comerciant barceloní. Aquell any, la xifra de negoci a Cadis de Francesc Clausell en el compte de Miquel Alegre —cost més benefici— fou de 11.159 lliures, 10 sous.⁵⁸⁹ A partir de 1733, tenim evidència de l'establiment dels germans Tomàs i Francesc Prats a Cadis desenvolupant activitats de representació dels comerciants barcelonins, inclòs també Miquel Alegre. En un principi, els Prats i Clausell mantenien una actitud col·laborativa en els negocis colonials; així Prats carregava el desembre de 1733 al patró Josep Ferrer de Canet, tres sacs de cacau de Caracas, per compte de Francesc Clausell i consignats a Miquel Alegre.⁵⁹⁰ La bona sintonia entre ells, l'exposava el patró canetenc, el gener de 1734, d'aquesta manera: «*ab los amichs Prats avem quedat de anar de conformitat ab la venda de nostres mercaderies perque uns no nos fem mal a altres*».⁵⁹¹

A partir de 1735, Miquel Alegre mostrà preferència per Tomàs Prats com a delegat de la companyia a Cadis en detriment de Clausell, el qual no ocultava la seva decepció: «*estimare a VM me ordenia que vol que fasa dels diners dels afectes que tinga venuts de VM que en quant a entregarlos als Prats ho sento y sentiria molt*».⁵⁹² Encara reblava la queixa l'any 1736, així: «*VM en temps pasat me afavoria ab sa bona correspondència experimentant tenia mes ocasions en que poder emplearme per servirlo; he pensat si seria la causa algun genero de desconfiança VM auria posat en mi*».⁵⁹³ Després de la mort de Miquel Alegre, aquell mateix any de 1736, el seu gendre, Agustí Gibert i Xurrich, es feu càrrec de la companyia que passà a anomenar-se Alegre i Gibert, essent Tomàs Prats l'agent exclusiu a Cadis.

Joan Clausell i Llauger (1702-1733)

L'any 1729, havia venut a Cadis 12 bótes de vi per compte de Josep Morera, negociant de Tarragona, el qual li reclamà 59 ll, 10s, 6d., per

⁵⁸⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1733. Comptes solts.

⁵⁹⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1733. Comptes solts.

⁵⁹¹ BC, Fons del baró de Castellet, 149/3, Carta de Francesc Clausell, 15-1-1734.

⁵⁹² BC, Fons del baró de Castellet, 150/1, Carta de Francesc Clausell, 21-6-1735.

⁵⁹³ BC, Fons del baró de Castellet, 151/1, Carta de Francesc Clausell, 6-2-1736.

diferències en el resultat.⁵⁹⁴ Formant part, probablement, de l'expedició organitzada per a la conquesta d'Orà, el seu pinc caigué en poder dels moros el juliol o l'agost de 1732;⁵⁹⁵ en l'acta d'òbit del 22 de maig de 1733 s'hi afegeix que morí a Orà. El seu fill Francesc Clausell i Ferrer i dos néts, Francesc i Joan Clausell i Xiqués, foren patrons dedicats al comerç marítim i els dos últims, capitans de la Carrera d'Índies.

Francesc Clausell i Ferrer (1728-X)

Casà l'any 1754 amb Maria Xiqués i Dillat, filla del capità de la Carrera d'Índies, Francesc Xiqués i Giol. Mariner des de ben jove, el 1759 li fou atorgada la patronia de la sagetia *Sant Domènec i Ntra. Sra. del Roser* de 3.000 quintars, construïda a Canet.⁵⁹⁶ Entre els parçoners, Agustí Gibert i Xurrich posseïa 1/16 en nom seu i un altre setzè en nom de la companyia Alegre i Gibert, Josep Puiguriquer i Clarina, Joan Pongem menor i Francesc Xiqués, sogre de Clausell, tenien 1/8 cadascú mentre que Francesc Puget i el patró disposaven d'1/16 respectivament.

L'any 1760, aportava a la confraria de Sant Elm, 11 sous, 4 diners, per un viatge a Sardenya.⁵⁹⁷ El 1764 era contractat per la Real Hacienda per a transportar, amb la sagetia *Sant Domènec*, fusta a l'arsenal de Cartagena; els nòlits acordats foren 10 rals de billó per cada colze cúbic, més el 5% de capa.⁵⁹⁸ El desembre del mateix any, després de sortir d'Alacant, carregat de cacau, sucre i «otros géneros», fou atacat per una embarcació de moros que amb foc de canons feriren lleument quatre mariners.⁵⁹⁹

⁵⁹⁴ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1 (1715-1739), 16-12-1729. Joan Clausell al·legà que havia venut a 15 pesos la bóta i en el compte, per error, havia posat a 18.

⁵⁹⁵ BC, Fons del baró de Castellet, 148/1, Carta de Francesc Clausell, 8-9-1732.

⁵⁹⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1759, f.305.

⁵⁹⁷ CEC, Confraria de Sant Elm, 1760, f.59.

⁵⁹⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 11-8- 1764 (document en mal estat).

⁵⁹⁹ AHCB, FS, X-7/C3, 38, 17-12-1764. Pel tipus de càrrega que portava, probablement hauria sortit de Cadis i per les dates hom pot pensar que fou continuació de l'anterior viatge a Cartagena.

Essent alferes de fragata de la Real Armada, exercí entre 1777 i 1798, el càrrec de capità del port de Mataró;⁶⁰⁰ aquesta ocupació motivà el trasllat definitiu de la família a la capital del Maresme. L'any 1784 era l'interessat majoritari, amb 7/16 + 1/32, en el bergantí *Ntra. Sra. del Carme* de 4.000 quintars, la patronia del qual fou atorgada al seu segon fill Joan (1759-X).⁶⁰¹ L'any 1788, va vendre a Miquel Llauger dues cases situades a Canet, una a la Riera Major i l'altra a la Carretera Reial; l'import va ser de 700 i 750 lliures respectivament.⁶⁰² Les vendes d'aquestes cases podien ser degudes a una situació econòmica precària, la qual el mateix Clausell declarava, l'any 1798, en un memorial dirigit al rei, emfatitzant «*la misera vilidad de su estado reducido a la mayor pobreza a causa de la numerosa familia que debe alimentar sin mas auxilio que el corto sueldo que disfruta*».⁶⁰³

Francesc Clausell i Xiqués (1757-X)

Fill i hereu de Francesc Clausell i Ferrer. L'any 1778 els interessats en la barca *Sant Josep, Ntra. Sra. de la Mercè i Sant Antoni de Pàdua* de 4.300 quintars, atorgaven poders a Miquel Llauger, aleshores residint a Cadis, perquè instés al patró barceloní Francesc Molas a cedir la patronia a Francesc Clausell i Xiqués; Molas comandava interinament l'embarcació des de l'any 1774 amb el compromís d'instruir en la navegació i comerç a Francesc Clausell i Xiqués «*para cuyo efecto se havia construido la suso dicha barca*».⁶⁰⁴ Els parçoners en aquell moment eren: Antoni Puget Clariana, Francesc Desprat, Isidre Català, Francesc de Milans i de Benages, Antoni Pongem i Alabau, Antoni Sarriera en nom de Galup, Sarriera i Cia, Josep Gloria, Ramon Pujol i Prunes, Mateu Civil i Joan Antunez comerciants de Barcelona; Joan Julià, mestre major de mestres d'aixa i Bartomeu Soler, soguer, tots dos també de Barcelona. Sembla que Francesc Clausell no estava del tot preparat per assumir la patronia que quedà

⁶⁰⁰ Giménez Blasco, *La Provincia marítima de Mataró*, p. 405.

⁶⁰¹ ACA, notaria de Mataró, Bonaventura Català, 1784, f.129.

⁶⁰² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1788, f.124 i f.130.

⁶⁰³ Giménez Blasco, *La Provincia marítima de Mataró*, p. 48. L'autor ens aporta interessants dades relatives a les funcions dels capitans de port.

⁶⁰⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.67.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

interinament en mans de Joan Ferrer,⁶⁰⁵ el qual, el 1780, li lliurà definitivament l'embarcació a Cadis on es trobava «*proximo a hacer viaje al servicio de SM. en el comboy que se apresta*».⁶⁰⁶

El 24 d'agost de 1785, Francesc Clausell i Xiqués i l'embarcació *Sant Josep*, aparellada de pollacra, eren noliejats per anar a Montevideo pels negociants Salvador Roldós de Mataró i Joan Gil de Barcelona; el contracte estipulava una càrrega de 225 pipes a raó de 15 pesos de 128 quarts per pipa, més 7,5 % de capa; s'explicitava, a més a més, que la meitat dels nòlits de les pipes de vi, des de Mataró a Barcelona, aniria per compte del patró; una altra clàusula especificava que el patró no cobraria nòlits ni comissió pels diners que el noliejadors —integrants de l'expedició— transportessin a la tornada.⁶⁰⁷ El 21 d'agost de 1786 era despatxada la pollacra a Montevideo i entrava a la badia de Cadis el 24 de novembre; la nota de la càrrega, majoritàriament de procedència animal, força habitual en la regió del Río de la Plata, facilita molt bona informació sobre el tipus de mercaderia; pel seu interès la transcrivim:⁶⁰⁸

7.500 pesos fuertes en plata de caxa de soldadas

350 idem de rexistro

142 cueros al pelo

83 lios con 84 quintales de cueros viejos

17 dichos con 1680 cueros de lobo marino

1 dicho con 150 correas de toro

27 sacos con garras⁶⁰⁹ de cuero

116 dichos con 116 quintales lana de carnero

12 dichos con 74 arrobas de clines

⁶⁰⁵ Creiem que es tracta de Joan Ferrer i Puig (1718-1785), cosí de Francesc Clausell i Ferrer.

⁶⁰⁶ AHPC, Protocolo 3846, 1780, f.145.

⁶⁰⁷ AHPB, Escritania de Marina, Cosme Raurés, 1785, f.637.

⁶⁰⁸ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

⁶⁰⁹ DRAE. Pell de les extremitats d'un animal.

950 cueros de bagual⁶¹⁰ y asno

12 pieles de cisne

9.500 aspás⁶¹¹ de toro

640 quintales de sevo (39 quarterolas⁶¹² + 109 barriles + 125 marquetas)

6 plumeros

2 arrobas de yerbas del Paraguay

2 caxones con generós debultos por imbendibles

Joan Clausell i Xiqués (1759-X)

Segon fill baró de Francesc Clausell i Ferrer. Ja hem comentat anteriorment, que li fou adjudicada la patronia, l'any 1784, del bergantí *Ntra. Sra. del Carme* de 4.000 quintars, del qual el seu pare era accionista majoritari amb 7/16 + 1/32; entre la resta de parçoners, tornem a trobar els destacats comerciants barcelonins: Antoni Pongem i Alabau (1/16), Isidre Català (1/16), Joan Antúnez (1/16), Joan Julià (1/16), Lluís Feliu (1/16) i Bartomeu Soler (1/16).⁶¹³ El 2 d'octubre d'aquell any realitzà el registre a Cadis per anar a Barlovent,⁶¹⁴ al mateix temps que es finançava contractant dues escriptures de risc per valor de 2.519 pesos.⁶¹⁵

Inscrit a la matrícula de Mataró, tornaria a Barlovent el 1786 amb la mateixa embarcació.⁶¹⁶ En el registre de càrrega,⁶¹⁷ fet a Barcelona el 15 de març, s'hi feia constar el destí, San Juan de Puerto Rico, i l'import de les

⁶¹⁰ DRAE. Poltre o cavall salvatge.

⁶¹¹ DRAE. A l'Argentina i Bolívia, banyes de bestiar vacum.

⁶¹² DRAE. Quarta part d'una bóta.

⁶¹³ ACA, notaria de Mataró, Bonaventura Català, 1784, f.129.

⁶¹⁴ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 150. Crida l'atenció que el valor de les mercaderies exportades sigui solament de 5.824 rals de billó, mentre que el de les reexportades (estrangeres) és de 154.989 rals.

⁶¹⁵ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, apèndix VI.

⁶¹⁶ Llovet, *La matrícula de mar*, p. 179.

⁶¹⁷ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574, 1786.

mercaderies per un total de 165.576 rals de billó. Els gèneres de més valor tornaven a ser, com de costum, el vi negre (6.768 @, 54.144 rals) i l'aiguardent (936 @, 56.160 rals); seguien les randes, probablement del Maresme (298 peces, 15.950 rals) i els llenços pintats (1.947 vares, 10.335 rals). En tractar-se exclusivament de productes nacionals, quedaven exempts del pagament de drets en virtut de la Reial Resolució del 5 d'agost de 1784.

Bonaventura Clausell i Puig (1724-X)

Fill i hereu de Salvador Clausell i Llauger. Succeí el seu pare, mort el 1751, en la patronia de la sagetia *Verge de Misericòrdia*.⁶¹⁸ Hi ha documentats pagaments a la confraria de Sant Elm, els anys 1753, 1755 i 1756 per diferents viatges;⁶¹⁹ l'any 1754 arribava fins a San Sebastián on va vendre varies partides de vi.⁶²⁰ Altres destinacions ens són desconegudes; tan sols sabem que l'any 1756 carregà a Cadis 1.990 lliures de quina per compte d'Ermengol Gener.⁶²¹ En la caució d'armes practicada l'any 1757 es responsabilitzava dels 12 fusells, 18 trabucs grans i 7 de petits, 3 espingardes, 6 sabres i 3 parells de pistoles que tenia autoritzats per a la defensa de la seva embarcació.⁶²²

El novembre de 1758 per compte de Salvador Molet,⁶²³ teixidor de vels canetenc, però veí de Barcelona, carregà vi pertanyent al comerciant de Martorell Baudili Sunyer, per a ser transportat a La Corunya;⁶²⁴ degut a la mala qualitat del vi no es va poder fer la venda prevista, per la qual cosa, assabentats els noliejadors, li aconsellaren que el vengués de la millor manera

⁶¹⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1753, f.23.

⁶¹⁹ CEC, Confraria de Sant Elm, f.41, f.51 i f.54.

⁶²⁰ Arxiu Històric Provincial de Cantàbria, Protocols de marina de Santander, notari Antonio Somonte, lligall, 251, f.103. L'any 1770, trobant-se al port de Santander, nomenava apoderat per reclamar el pagament de la venda de vi realitzada l'any 1754 a San Sebastián.

⁶²¹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 358.

⁶²² AHPB, Sebastià Prats, 1757, f.1. En el document hi consta que la capacitat de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* era de 3.000 quintars. En un document similar de l'any 1753 constava que la sagetia *Verge de la Misericòrdia* tenia de port 4.500 quintars (AHPB, Sebastià Prats, 1753, f.23); tot i la diferència d'arqueig –mesura declarada quasi sempre de manera estimada, «poco más o menos»– creiem que es tractava de la mateixa embarcació.

⁶²³ Salvador Molet i Alió (1710-1794), s'establí a Barcelona on tingué companyia pròpia; fou el més destacat teixidor de vels de la nissaga Molet de Canet.

⁶²⁴ AHPB, Sebastià Prats, 1758, f.125.

possible, com si es tractés de cosa pròpia.⁶²⁵ De les 89 pipes de vi negre, Clausell declarà que n'havien sobrat 35; més tard, Baudili Sunyer i dos comerciants més de Martorell promogueren un plet, contra el patró i Salvador Molet, basant-se en testimonis segons els quals només havien sobrat 11 pipes.⁶²⁶

L'any 1761, per raó del seu tercer matrimoni,⁶²⁷ havia cedit la patronia de la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia* al seu germà Salvador, el qual fou noliejat per quatre comerciants, creiem que veïns de Vilanova, per transportar 228 ½ pipes de vi, de quatre cargues, a Itàlia. La querella presentada, després del viatge, per Bonaventura Clausell contra els noliejadors per impagament, fa palès uns detalls del contracte interessants per a conèixer millor alguns aspectes dels negocis marítims del moment.⁶²⁸ S'havia pactat que el patró Salvador Clausell havia de lliurar als noliejadors 1.400 pesos de vuit rals de plata antiga, en concepte de seguretat i hipoteca per les pipes carregades; els diners i el premi de la quantitat anterior, més els nòlits i la capa, li serien reemborsats —pel sobrecàrrec designat— a mesura que s'anés venent el vi; a continuació el patró hauria d'anar a Nàpols on carregaria totalment la barca de botada. La fatalitat volgué que Salvador no iniciés el viatge, en ser greument ferit en un combat contra els moros quan estava ancorat davant de Vilanova estibant el vi. Fou Bonaventura qui realitzà el viatge, complimentant tots els compromisos adquirits pel seu germà; a Nàpols, el sobrecàrrec carregà mil botades per la qual cosa, de manera semblant a l'anada, el patró li lliurà 1.565 pesos en concepte de seguretat i hipoteca; a l'arribada a Vilanova, havent descarregat la botada, els noliejadors es negaren a pagar 3.104 lliures i 4 sous, moneda de Barcelona, que corresponien al crèdit més el premi, a més de 800 lliures de nòlits per la botada i 76 lliures i 4 sous pagades pel patró a Vilafranca de Niça per drets i altres despeses. Desconeixem el desenllaç del plet.

⁶²⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1758, f.271.

⁶²⁶ ACA, Reial Audiència, vol. 1/2, 1759, f.101.

⁶²⁷ Es casà amb Anna Milans i Macià, filla d'Aleix Milans Bonamich, canetenc, doctor en medicina i ciutadà honrat de Barcelona.

⁶²⁸ ACA, Reial Audiència, vol. 1/3, 1761, f.49.

Malgrat la mala experiència tinguda amb els comerciants de Vilanova, a finals de 1761, Bonaventura Clausell carregava 210 bótes de vi negre per compte de Fèlix Socias i Soler, familiar del Sant Ofici i veí de la població esmentada. Per la querella presentada per Socias contra Clausell, l'octubre de 1762, ens assabentem que el contracte de nòlits estipulava el pagament de 5 $\frac{3}{4}$ pesos per cada bóta en el viatge a Cadis, La Corunya o El Ferrol, a més s'incloïa una comissió del 1,5% del que vengués, més el 5% «*de los efectos*».⁶²⁹ Clausell havia venut 20 bótes a Cadis i la resta als ports gallecs esmentats; des de Galícia envià el resultat al comerciant vilanoví, en el qual hi constava el cobrament d'uns nòlits de 9 pesos per bóta. En la protesta, Socias argumentava que en la pòlissa, signada el 4 de gener de 1762, hi constava que es pagarien a Bonaventura Clausell 4 pesos per bóta transportada a Cadis, sense fer cap referència a les bótes que portés al Ferrol o La Corunya; no dubtant de la bona fe del patró, Socias «només» li reclamà 617 pesos i 14 rals. Tenim documentat que el desembre de 1763 el patró canetenc li pagà 165 lliures, a compte de les 862 lliures i 7 sous que reconegué deure-li.⁶³⁰

Entre 1764 i 1765 fou noliejat dos cops per la Real Hacienda per a portar fusta a l'arsenal de Cartagena; en el primer viatge carregà el material a Barcelona⁶³¹ i en el segon a Sant Feliu de Guíxols.⁶³² En ambdós casos els nòlits foren de 10 rals de billó per colze cúbic, més el 5% de capa. El juliol de 1769 hi ha registrat un pagament a la Confraria de Sant Elm de diversos mariners de Canet, per un viatge realitzat amb el patró Bonaventura Clausell, del qual desconeixem la destinació.⁶³³

L'any 1773, li era atorgada la patronia de la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia* de 4.000 quintars;⁶³⁴ el fet que els parçoners siguin en gran part diferents dels anteriors, pot fer pensar en una nova embarcació, però no en tenim la certesa. El patró Clausell continuava essent el partícip majoritari amb

⁶²⁹ ACA, Reial Audiència, vol. 1/3, 1762, f.150.

⁶³⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1763, f.430. Realment fou el patró canetenc Josep Puig i Dori qui cobrà de Clausell les 165 lliures, a compte de les 670 que Socias devia a Puig pel viatge d'aquest últim el 1762 a Gènova i Nàpols. Veure l'apartat dedicat a Josep Puig i Dori.

⁶³¹ AHPB, Vicenç Simon, 1764 (número de foli il·legible)

⁶³² Julià, «Marina guixolenc del segle XVIII», pp. 107-154.

⁶³³ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1769, f.087.

⁶³⁴ AHPB, Vicenç Simon, 1773, f.181.

9/16 + 1/32; Josep Puig i Dori, Miquel Llauger i Francesc Pujades de Canet tenien 1/32 cadascun. El novembre de 1774 fou noliejat per la Corona per anar a Buenos Aires, pagant-li 730 pesos mensuals, més el 5% de capa,⁶³⁵ per finançar-se, Clausell va atorgar set escriptures de risc per valor de 17.215 pesos.⁶³⁶ El comboi, que transportava tropa, fou atacat pels portuguesos a Río Grande de San Pedro; segons Zucchitello,⁶³⁷ en l'expedició hi anaven, a més de Bonaventura Clausell, altres dos patrons catalans: Bartomeu Rabassa Pujals de Tossa amb el pinc *Sant Josep* i Joan Vilaseca de Mataró amb la sagetia *Sant Francesc d'Assís*; aquest últim, pel fet d'haver-se portat valerosament, fou nomenat posteriorment alferes de fragata de la Real Armada. Sabem que Bonaventura Clausell, el 1781, ostentava el mateix títol,⁶³⁸ el qual podria haver obtingut també com a conseqüència del seu comportament en aquell fet bèl·lic.

L'any 1778, Bonaventura Clausell i la sagetia *Misericòrdia* navegaven des de Cadis a Buenos Aires, aquest cop en viatge particular. Hi ha registrades vuit escriptures de risc a Cadis al seu nom, per valor de 36.450 pesos de vuit rals de plata.⁶³⁹ Hi ha encara una altra escriptura per la qual Bonaventura i el seu germà Joan⁶⁴⁰ devien de manera mancomunada *insolidum* a Francisco de Lezeta, comerciant de Cadis, 2.640 pesos de 128 quarts, pels riscos assegurats sobre les mercaderies transportades en el viatge, des de la badia de Cadis al port de Buenos Aires i de retorn fins al port gadità, sobre l'equivalent d'or, plata o cuirs, els quals s'obligaven a registrar en el seu

⁶³⁵ AGS, Secretaría de marina, negociado de navegación de particulares, 1774, legajo 519.

⁶³⁶ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, apèndix VI.

⁶³⁷ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p. 280.

⁶³⁸ ACA, notaria de Mataró, Bonaventura Català, 1781, f.44.

⁶³⁹ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, apèndix VI. A banda, a l'apèndix IV figuren set escriptures de risc de Bonaventura Clausell per valor de 31.795 rals fetes el mateix 1778; creiem que estarien incloses en l'apèndix VI, atès que un risc de més de 67.000 pesos superaria sens dubte les possibilitats de retorn del patró Clausell.

⁶⁴⁰ Joan Clausell i Puig (1731-1780), tot i que patró, acompanyà Bonaventura, com a primer pilot, en un viatge a l'Havana –del qual no en tenim detalls– i els dos viatges a Buenos Aires comentats. En aquests viatges els dos germans formaven societat al 50%. Un copmort Joan a l'Havana, la sevavídua, Anna Maria Figueras, nomenà procurador al patró canetenc Joan Moní i Prats, veí de Cadis (veure l'apartat 8.1.14), per tal d'aclarir els comptes entre els dos germans Clausell (ACA, notaria de Mataró, Bonaventura Català, 1781, f.44).

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

moment a Buenos Aires;⁶⁴¹ el juny de 1779, Juan Francisco Lezeta reconeixia haver rebut de Bonaventura Clausell, propietari i mestre de la sagetía *La Misericordia* i del seu germà Joan Clausell, 2.640 pesos de 128 quarts per l'escriptura de risc feta el 28 de febrer de 1778.⁶⁴²

Sabem que Bonaventura Clausell encara era veí de Cadis el 1783.⁶⁴³ De fet, podem considerar que des de principis dels anys setanta, o potser abans, poques vegades retornà a Canet, potser cap, tot i viure allí la seva tercera muller Anna Milans i Macià (1739-1805), la qual es trobà abandonada econòmicament i malalta fins que perdé el seny.⁶⁴⁴ Igualment es despreocupà de la seva mare, de tal manera que el seu cunyat Joan Illa i Marqués,⁶⁴⁵ se'n feu càrrec des del 1768. En el seu testament, Caterina Puig mare de Bonaventura, nomenava hereva universal a la seva filla Maria Teresa i li atorgava poders per a «*reclamar al patró Bonaventura Clausell tots els fruits i lucre i guanys de la barca que patroneja N^a Sra. de Misericòrdia que feu construir el seu marit Salvador [...] que ella hi te dret*».⁶⁴⁶ La sagetia havia estat reconstruïda a les drassanes canetenques l'any 1749; tenia, doncs, una antiguitat de 30 anys.

⁶⁴¹ AHPC, Protocolo 3844, 1778, f.89.

⁶⁴² AHPC, Protocolo 3845, 1779, f.358.

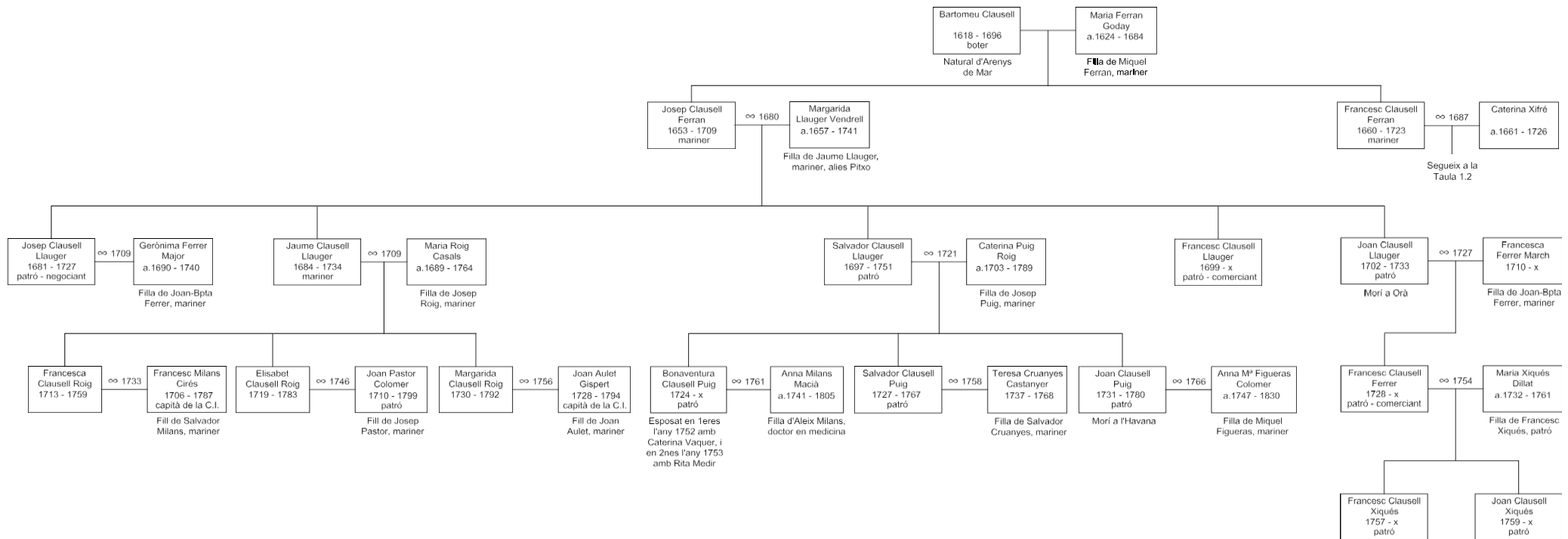
⁶⁴³ AHPC, Protocolo 3848, 1783, f.626.

⁶⁴⁴ Josep Maria Gregori Cifré, *La nissaga canetenca dels músics Milans*, Edicions Els 2 Pins, 2014, p. 31.

⁶⁴⁵ Destacat comerciant canetenc, familiar del Sant Ofici. Casà el 1769 amb Maria Teresa Clausell i Puig.

⁶⁴⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1779, f.266.

Clausell (1.1)



Clausell (1.2)

Francesc Clausell i Ferran (1660-1723)

A l'igual que el seu germà Josep navegà per la Mediterrània occidental; l'any 1709 arribava a Barcelona procedent de Tunis i Portofarina amb càrrega d'ordi, faves i oli.⁶⁴⁷ El 1706 fou elegit jurat de Canet.⁶⁴⁸ Exercí d'administrador de la Taula de General i Bolla de Canet, càrrec en el qual havia substituït al seu pare Bartomeu Clausell i successivament ocuparen el seu fill Francesc Clausell i Xifré fins el 1758 i després el seu nét Francesc Clausell i Oller.⁶⁴⁹

Francesc Clausell i Xifré (1690-1772)

Mariner de jove, s'establí a Canet com a comerciant; tenia negocis amb la casa Alegre i el seu agent a Cadis, Tomàs Prats.⁶⁵⁰ Havia substituït també al seu pare, com a subdelegat de marina de Canet i Sant Pol.⁶⁵¹ En funcions d'aquest últim càrrec, la universitat de Canet li presentà l'any 1755 un requeriment contra el matriculat Josep Ros,⁶⁵² per no haver pagat els drets corresponents a la venda de mercaderies de la seva botiga de grans i saladura.⁶⁵³ Tot i que presentà recurs, Josep Ros pagà 3 ll, 8s, 6d, a Josep Molet, arrendatari de la gavella de grans i salaons, pels drets de les mercaderies venudes aquell any a la seva tenda.⁶⁵⁴ En el plet promogut a la

⁶⁴⁷ Martín, *Comercio de Cataluña*, p.589.

⁶⁴⁸ Forn, *El Corpus de 1714*, p. 224.

⁶⁴⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1758, f.72

⁶⁵⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 376, 1751, f.172. Mitjançant la companyia Alegre i Gibert, Francesc Clausell remetia 400 pesos de vuit al seu gendre Fèlix Major i Catà, comerciant establert a Cadis i a Tomàs Prats una caixa de puntes.

⁶⁵¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1753, f.134.

⁶⁵² Creiem que es tracta de Josep Ros i Constans (1722-1787), patró que fou de la sagetia *San Vicente Ferrer* i copropietari del bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores*.

⁶⁵³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1755, f.239. Las Reales Ordenanzas de 1748, en el número 19, tratado quarto, título sexto, artículo primero, deien que «qualquier Matriculado que además del oficio con que fue admitido, tiene otro ejercicio, trato o comercio por lo dependiente de tal trato, ejercicio o comercio no goze del fuero de la Marina».

⁶⁵⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1755, f.242.

Reial Audiència contra Ros i altres,⁶⁵⁵ la sentència fou favorable als interessos del municipi.⁶⁵⁶

El mes de març de 1757, el comandant dels «Reales Guardias Españoles» arribats a Canet, requeria al subdelegat de marina que li subministrés algunes cases de matriculats per allotjar-hi la tropa. Clausell contestà notarialment «*que està prompto a dar alojamiento en las casas de los matriculados cuando esten llenas las del estado llano*».⁶⁵⁷

Llibori Clausell i Oller (1729-1790)

Fill de Francesc Clausell i Xifré, tot i que no va ser mariner, dedicà tota la seva vida al comerç marítim. El seu pare, relacionat comercialment amb la companyia Alegre i Gibert — com hem vist —, aconseguí que el seu fill, tan sols amb vint anys, fos recomanat per anar com a sobrecàrrec en la primera expedició de la *Perla de Catalunya* del capità canetenc Francesc Milans, l'any 1751, a Veracruz;⁶⁵⁸ per poder exercir com a carregador a Indias, Llibori fou matriculat al Consolat de Cadis l'any 1749.⁶⁵⁹

L'any 1752, tornaria al continent americà, aquest cop amb el pinc *Ntra. Sra. del Pilar* del capità canetenc Francesc Xiqués, en l'expedició al port de Santo Tomás de Castilla (Hondures).⁶⁶⁰ Hi anava una altra vegada, com a sobrecàrrec exercint de segon del mestre Pinyol, l'home designat per Puiguriquer. Per al seu benefici, Clausell contractà a Cadis una pòlissa de risc al comerciant Miguel Melanco, per 354 pesos forts de 170 quarts sobre el bagul del seu equipatge a l'anada i sobre una quantitat de diner equivalent registrada

⁶⁵⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.301. A més de Ros, també van ésser denunciats per les mateixes pràctiques, Salvador Vaquer, Miquel Rexach i Anna Xiqués i Ferrer, vídua relictà de Pere Xiqués.

⁶⁵⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1758, f.62.

⁶⁵⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.186.

⁶⁵⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 376, 1751, f.82 i f.122. En dues cartes dirigides a Francesc Solivera, agent a Cadis de Josep Puiguriquer, la companyia d'Agustí Gibert li demanava que tant ell com Tomàs Prats es preocupessin de Llibori Clausell per instruir-lo en la Carrera.

⁶⁵⁹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 107.

⁶⁶⁰ Sobre l'expedició, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 186-192.

a la tornada.⁶⁶¹ L'abril de 1753, quan es preparaven per deixar el port d'Hondures, Clausell substituï per malaltia Pinyol en el càrrec de mestre de la nau.⁶⁶² En el registre d'arribada a la península hi constaven 1.946 pesos i 1 ral que havia embarcat per compte i risc de diversos comerciants, inclosos 168 pesos i 5 rals del seu cunyat Fèlix Major Catà, negociant de *Canet*.⁶⁶³ Establert a Cadis, feia arribar, l'any 1755, com a apoderat de les corresponents famílies, els sous pendents de cobrar dels mariners Quirze Fontrodona de Calella i Isidre Pasqual de Canet morts al port de Santo Tomás en l'expedició suara comentada.⁶⁶⁴

L'any 1757, formà part com a carregador i expedicionari de la nau *El Brillante*, integrada a la flota amb destinació a Nueva Espanya.⁶⁶⁵ Repetiria el mateix viatge el 1768, havent carregat mercaderies en la nau *El Jasson*, formant part de la flota d'aquell any.⁶⁶⁶ Hi tornaria encara en la següent flota, l'any 1772, amb destinació a Veracruz;⁶⁶⁷ per aquest viatge havia contractat pòlisses de risc per valor de 12.650 pesos forts de 170 quarts al comerciant gadità Pedro Antonio del Sobral.⁶⁶⁸ Per minimitzar els riscos, Clausell repartí el crèdit anterior sobre mercaderies carregades en quatre vaixells diferents: *El Matamoros* (3.450 pesos), *Ntra. Sra. del Rosario* (3.450 pesos), *La Concordia* (2.760 pesos) i *El Vigilante* (2.990 pesos).

En una data que desconeixem, Llibori Clausell s'establí a Jalapa (Nueva España), ciutat on morí sense descendència l'any 1790.⁶⁶⁹ Des de aquella ciutat mexicana havia encarregat als seus parents de Canet la construcció de

⁶⁶¹ AHPC, Protocolo 768, 1752, f.173.

⁶⁶² Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, pp. 237-238. El tossenc Tomàs Vidal i Rey, membre de l'expedició, fou fiador per 2.000 ducats en la fiança de 10.000 ducats exigida a Clausell en el registre de tornada realitzat a Hondures.

⁶⁶³ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 189-190. Fèlix Major Catà s'havia casat amb Francesca Clausell i Oller, germana de Llibori.

⁶⁶⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1755, f.128 i f.133.

⁶⁶⁵ AGI, Contratación, 5499. Era la primera flota que sortia des de l'any 1735. En l'expedient de llicència constava com a solter.

⁶⁶⁶ AGI, Contratación, 5511. Continuava constant com a solter en l'expedient d'informació i llicència per anar a les Índies.

⁶⁶⁷ AGI, Contratación, 5516.

⁶⁶⁸ AHPC, Protocolo 2558, 1772, f.276.

⁶⁶⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.169. Els cohereus eren els seus germans Miquel Clausell, prevere i Francesca Clausell, vídua de D. Fèlix Major, a més del seu nebot, el comerciant Ramon Clausell i Vendrell.

vuit canelobres de plata massissa, per ser lliurats, en nom seu, a l'església de Canet.⁶⁷⁰

Francesc Clausell i Oller (1722-1775)

Doctor en medicina i administrador de la Taula del General i Bolla de Canet des del 1758.⁶⁷¹ Malgrat no dedicar-se als negocis marítims creiem convenient incloure'l en el nostre treball, atès que a partir d'ell i els seus descendents, els Clausell esdevindrien un potent llinatge de negociants i propietaris de Canet, que perdurà fins al segle XX.

El seu matrimoni, l'any 1749, amb Antònia Vendrell del Turó i Arissó, l'emparentà amb la important família dels Arizón de Cadis. En efecte, el pare d'Antònia, Antoni Vendrell del Turó, notari de Canet des de 1728, casà en segones núpcies el 1733 amb Caterina Arissó de Blanes, la qual era filla del capità Joan Arissó, parent dels Arizón, els quals, procedents del Principat, s'havien establert a Sanlúcar de Barrameda.⁶⁷² L'any 1772, Juan José de Arizón, veí de Sanlúcar, designava procurador a Francesc Clausell per instituir a Blanes la fundació pia prevista l'any 1739 en el testament de la seva mare Margarida Arissó i Morell i dotada amb 340 lliures.⁶⁷³

Ramon Clausell i Vendrell del Turó (1761-1816)

Havent mort els seus progenitors, l'any 1775, quan només tenia 14 anys, es convertí en hereu universal dels considerables béns del seu pare Francesc Clausell i Oller i de la seva mare Antònia Vendrell del Turó.⁶⁷⁴ El seu casament, l'any 1789, amb Manuela Llauger i Moní, filla de Miquel Llauger i Bonet, certificà l'unió de dues de les famílies de comerciants més benestants del

⁶⁷⁰ Xiqués i Soler, *Reseña Histórica de Canet*, p. 61.

⁶⁷¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1758, f.72.

⁶⁷² Sobre els Arizón, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 98-116 i pp. 126-166. El 1748, Jacinto de Arizón obtingué el títol de marquès de Casa Arizón.

⁶⁷³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1772, f.20. Juan José de Arizón era fill del capità Joan Arissó i Margarida Morell i oncle d'Antònia Vendrell del Turó i Arissó, muller de Francesc Clausell.

⁶⁷⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1775, f.308. L'oncle de Ramon, el prevere Miquel Clausell i Oller, rector de Sant Cebrià de Vallalta i Sant Pol de Mar, fou el seu tutor fins a la majoria d'edat.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Canet d'aquell moment; en els capítols matrimonials d'aquell enllaç ladot de Manuela aportada per Miquel Llauger fou de 3.000 lliures —quantitat excepcional en aquests casos— a banda de les dues calaixeres consuetudinàries, mentre que Ramon Clausell la dotava amb 1.000 lliures.⁶⁷⁵

Exercí de comerciant vinculat al negoci de la Carrera; l'any 1784 creà amb Benet Dorca⁶⁷⁶ la companyia Clausell-Dorca amb seus a Canet i Cadis, amb un fons de 8.000 lliures, aportat per Ramon Clausell, 2.000 lliures per Dorca i 2.000 lliures deixades per Miquel Pujades i Colomer, que fou nomenat apoderat a Catalunya.⁶⁷⁷ Ramon Clausell es trobava a Cadis l'any 1788, quan juntament amb el seu cunyat Miquel Llauger i Moní, veí llavors de la ciutat gaditana, fou elegit apoderat per Josep Misser i Codina per tancar la societat que aquest últim tenia amb el seu cosí Francesc Misser i Catà.⁶⁷⁸ Dirigió la companyia fins a la seva mort el 1816, tasca que fou continuada pel seu fill i hereu Francesc Clausell i Llauger.⁶⁷⁹

⁶⁷⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1789, f.213.

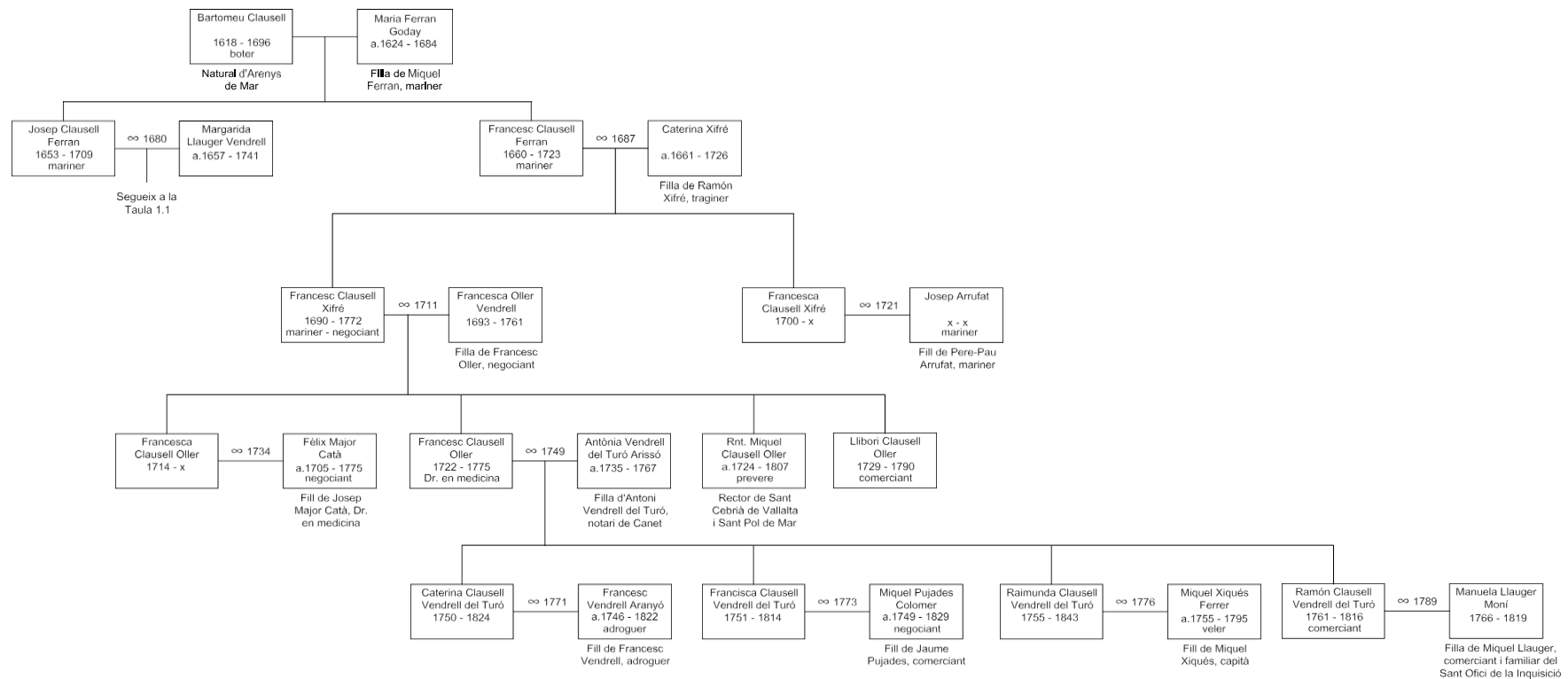
⁶⁷⁶ Benet Dorca (1755-?), fill del traginer Onofre Dorca, natural de Ridaura, establert a Canet el 1732 on casà el 1737 amb Maria Pujades. Benet fixà la seva residència a Cadis, ciutat en la qual, l'any 1792, ell i la seva muller Teresa Puig feren un testament recíproc; Teresa Puig era filla de Sever Puig, veí d'Algeciras (AHPC, Protocolo 3802, 1792, f.76).

⁶⁷⁷ Biblioteca Gual i Pujades de Canet de Mar, Fons Clausell-Serra, ms.6, f.1. Miquel Pujades i Colomer, casat el 1773 amb Francesca Clausell Vendrell del Turó, era cunyat de Ramon Clausell; el pare de Miquel, Jaume Pujades i Castanyer, fou el soci de Josep Llauger en la companyia Pujades i Llauger.

⁶⁷⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1788, f.66.

⁶⁷⁹ Tot i que morí a l'edat de 83 anys, Francesc Clausell romangué solter tota la vida. La important herència dels Clausell passà a la seva germana Magdalena (1800-1886), àvia de Marià Serra i Font (1863-1926) doctor en medicina, alcalde de Canet, prohoms del catalanisme, estretament relacionat amb Domènech i Montaner, Verdaguer i Callís i Francesc Cambó.

Clausell (1.2)



4.1.4. CRUANYES

El cognom Cruanyes és originari de Sant Cebrià de Vallalta on tenim documentat el mas i veïnat *Croanyes*, des de finals del segle XIV.⁶⁸⁰ Fadristerns d'aquesta nissaga rural s'establiren probablement a la vall de Canet, on des del segle XVI ens consten uns Cruanyes, mariners de professió.⁶⁸¹ L'any 1616, Montserrat *Croanyes* era membre de la confraria de Sant Elm de Canet.⁶⁸²

La pràctica totalitat dels integrants de les línies masculines de les diverses branques de Cruanyes foren mariners durant tots els segles XVII i XVIII, la qual cosa no deixa de ser força excepcional si la comparem amb la resta de nissagues marineres canetenques. La generació dels Cruanyes que nasqué entre finals del sis-cents i principis del set-cents, hereva d'una tradició marinera secular, fou una de les grans protagonistes en la navegació transoceànica del segle XVIII; abans però es convertirien en experts coneixedors de la ruta Barcelona-Cadis.⁶⁸³ Descriurem a continuació els fets i aspectes més interessants dels membres més destacats d'aquesta nissaga.

Pere Cruanyes i Ferrer (1665-1730)

Fill i hereu del mariner Salvador Cruanyes Roldà (1635-1692). L'any 1708, essent patró de la sagetia *Santa Anna*, portà a Barcelona captius i blat des d'Alger; repetiria viatge l'any següent transportant amb el pinc *Santa Anna* —probablement la mateixa nau— vuit captius redimits.⁶⁸⁴ D'algun d'aquests

⁶⁸⁰ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, núm. 49.

⁶⁸¹ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, núm. 338.

⁶⁸² Muntaner, *Catàleg de pergamins*, núm. 397. Montserrat Croanyes i altres 34 confreres decidiren aportar 2 diners per lliura dels nòlits de cada viatge per pagar 128 lliures, moneda de Barcelona, cost de la construcció i pintat del retaule de Sant Elm i altres despeses de la confraria.

⁶⁸³ Sobre els Cruanyes, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 83-158; Ricard Cantano, *Contribució dels patrons i barques de Canet al comerç marítim català del segle XVIII*, Canet de Mar, Edicions Els 2 Pins, 2014, pp. 96-99; Ricard Cantano, «Canet-Cadis. Una relació d'interessos al segle XVIII», *El Sot de l'Aubó*, núm. 59 (2017), pp. 18-23.

⁶⁸⁴ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 584 i p. 587.

viatges, Salvador Fortis, l'agent encarregat del rescat, li reclamà 60 pesos de vuit rals.⁶⁸⁵

Gràcies als llibres de comptes de Miquel Alegre sabem que aquest comerciant barceloní tenia un terç de participació en l'esmentat pinc *Santa Anna*, pel qual havia pagat 396 lliures, 13 sous, 4 diners.⁶⁸⁶ El 22 de juny de 1712 la companyia Alegre manifestava haver cobrat 676 lliures, 16sous, 8diners, per la seva part en el pinc d'en Cruanyes pels viatges realitzats fins aquella data;⁶⁸⁷ és evident que havien amortitzat amb escreix la quantitat inicial invertida. Des de 1712 a 1715 continuaren els viatges per la Mediterrània occidental: el d'Alger (1712) va suposar uns guanys nets pels nòlits percebuts de 106 lliures i 1 sou, el de Gènova (1713) va significar 139 lliures i 16 sous, mentre que el de Sardenya (1714) va assolir 182 lliures i 2 sous; Miquel Alegre en rebia un terç i el patró Cruanyes una sisena part. El 1715 tornava a l'Alger per al qual Miquel Alegre li havia deixat a *cambi* 100 pesos de vuit.⁶⁸⁸

Les relacions entre Miquel Alegre i els Cruanyes superaven de molt les estrictament professionals. No manquen exemples que palesen una amistat manifesta: Miquel Alegre i Sebastià Vidal, foren testimonis en el casament a Canet, l'any 1712, de Salvador Cruanyes i Pastor, fill d'en Pere;⁶⁸⁹ Maria Guix, muller de Miquel Alegre, fou padrina el 1713 en el bateig del nét de Pere Cruanyes, Joan Cruanyes i Gispert, futur capità de la Carrera d'Índies.⁶⁹⁰ Entre les pàgines de la llibreta de comptes de Miquel Alegre, de l'any 1716, s'hi trobà

⁶⁸⁵ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1, (1715-1739), 14-10-1715. Sembla ser que Pere Cruanyes havia pagat a l'agent Fortis 302 pesos quan n'havia rebut 362 del botiguer Eduard Vilardell Jové.

⁶⁸⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes I, (1712-1716), f.15.

⁶⁸⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes I, (1712-1716), f.16.

⁶⁸⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337/I, Llibreta de comptes I, (1712-1716), f.58. Pere Cruanyes pagà pel premi corresponent al *cambi* dels 100 pesos: 25 lliures, 4 sous, o sigui un interès del 18%, el qual es pot considerar moderat per aquestst ipus de crèdits.

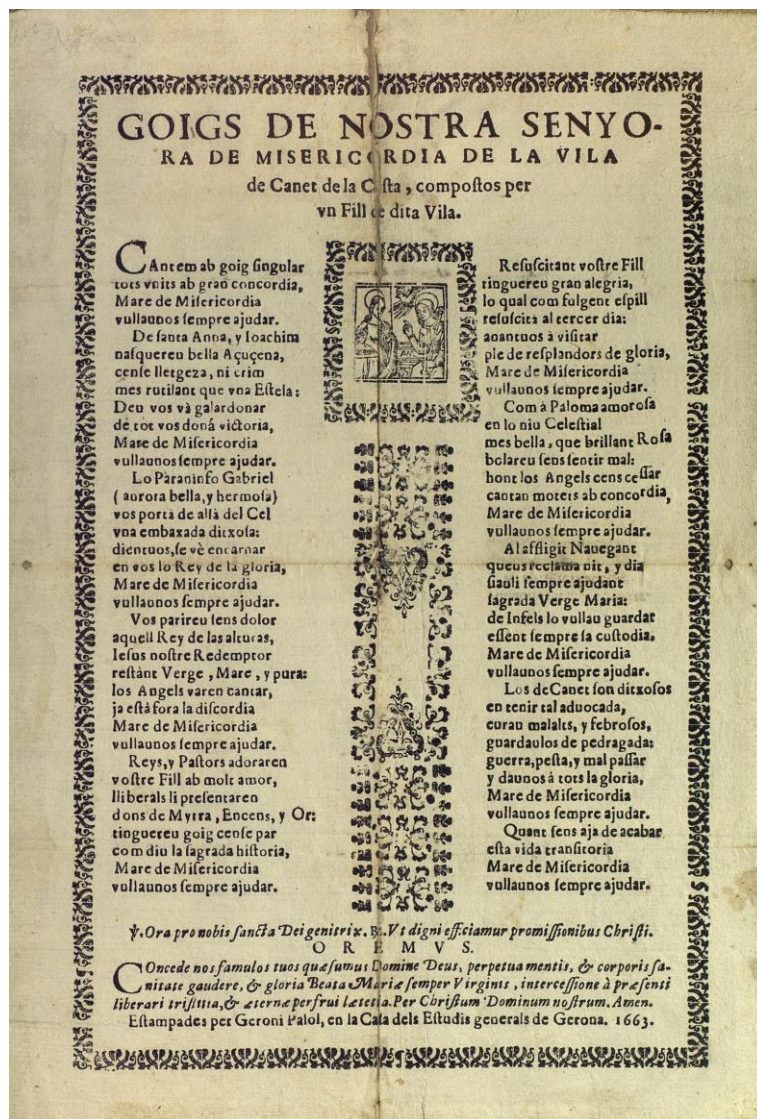
⁶⁸⁹ CEC, Llibre d'esposalles, 1712. A l'acta matrimonial Miquel Alegre hi constava com a negociant i Sebastià Vidal com a Ciutadà Honrat de Barcelona; s'hi afegia: «*llicencia del nunci apost. Gregori Spinola, no podense recorrer a la curia gerundense per estar bloquejada aquesta ciutat per les armes de Nostre rei D. Carles tercer, q. D. g.*». La llicència podria haver estat necessària pel fet de ser, Raimunda, la muller de Salvador Cruanyes, germana de Caterina Gispert, segona esposa de Pere Cruanyes.

⁶⁹⁰ CEC, Llibre de Baptismes, 1713.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

un imprès dels Goigs de la Mare de Déu de la Misericòrdia de Canet de Mar.⁶⁹¹ En les cartes que Pere Cruanyes dirigia a Miquel Alegre era habitual acomiadar-se amb frases afectuoses —«a la Sra. Maria se servira donar moltes memorias no olvidant me de la Sra. Pubilla y los demes de sa casa y VM. Se los pendra sens fi Deu lo guarde»—, cosa que no trobem en la correspondència d'altres patrons.⁶⁹²

Il·lustració 6: Goigs de la Mare de Déu de la Misericòrdia, any 1663. Font: BC, Fons del baró de Castellet.



⁶⁹¹ En el foli 23 de la llibreta esmentada hi ha una nota del 13 d'abril de 1940 de l'arxiver de la Biblioteca de Catalunya que diu textualment: «Aquí se halló: *Goigs de Nostra...de la villa de Canet de Mar...Estampados por Geroni Palol en la Casa dels estudis sensals de Gerona 1663.* Lo paso a la Sección correspondiente».

⁶⁹² BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 145/1. Carta de Pere Cruanyes des de Cartagena el 6 d'octubre de 1724.

A partir del 1716, coincidint amb la represa del comerç amb el sud peninsular després de la guerra de Successió, Pere Cruanyes anava a Sevilla l'agost d'aquell any per a comprar-hi blat, mercaderia de la qual Barcelona n'era quasi sempre deficitària.⁶⁹³ El desembre del mateix any carregava a Salou 16 pipes d'aiguarent, 502 saques d'avellana i 6 pipes de vi negre per un total de 867 lliures, 5 sous, 7 diners, del qual Miquel Carnisser en tenia 1/5, la botiga —de Miquel Carnisser o d'Alegre— 1/5, Miquel Alegre 1/5 i Sebastià Vidal 2/5;⁶⁹⁴ tot i que no ens consta, creiem que la mercaderia anava destinada a ser venuda a Sevilla o Cadis.

Pels llibres de comptes i la correspondència de Miquel Alegre sabem que Pere Cruanyes realitzà sis viatges entre 1720 i 1729; el primer amb parts de diner per un valor de 2.057 lliures, 6 sous, 3 diners,⁶⁹⁵ que foren esmerçades en la compra de blat;⁶⁹⁶ els altres cinc havent carregat al port de Salou amb destinació a Cadis, per compte del comerciant barceloní sovint associat amb Sebastià Vidal i Joan Bou de Barcelona i Miquel Carnisser de Reus.⁶⁹⁷ Pere Cruanyes patí un naufragi amb el pinc *Santa Anna*, probablement l'any 1721, del qual només pogueren recuperar-se mercaderies per valor de 127 lliures, 16 sous, 8 diners. El gener de 1722, Miquel Alegre interessava 1/8 en la nova barca de Pere Cruanyes anomenada *Sant Pere, Sant Miquel i Sant Sebastià*,⁶⁹⁸ és molt probable que el nom de l'embarcació fos escollit per les tres persones unides per llaços d'amistat i comercials: Pere Cruanyes, Miquel Alegre i Sebastià Vidal.

⁶⁹³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes II, (1716-1717), f.9. Miquel Alegre li havia deixat per aquest viatge 140 lliures a *cambi*.

⁶⁹⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes II, (1716-1717), f.10. Miquel Carnisser, botiguer de Reus, apareix per primer cop en els papers d'Alegre a partir del 1716.

⁶⁹⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes III, (1719-1720), f.31. Les parts de diner foren aportades per Miquel Alegre i Sebastià Vidal un 37,5% cadascun i per Miquel Carnisser amb el restant 25%.

⁶⁹⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes IV, (1721), f.9.

⁶⁹⁷ Ricard Cantano, «Els patrons de Canet i la ruta Barcelona-Cadis (1720-1736)», *Actes VIII Congrés d'Història Moderna de Catalunya, desembre 2018, Comunicacions*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2019, p. 579.

⁶⁹⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, llibreta de comptes VI, (1723), f.2. El cost de construcció de la nova nau fou de 3.263 lliures, 10 sous, quantitat que justificaria unes dimensions molt més grans que el pinc *Santa Anna*; si fos la mateixa embarcació que Pere Cruanyes comandava el 1728, tindria un tonatge d'uns 2.000 quintars.

La informació facilitada per la correspondència de Pere Cruanyes durant el viatge a Cadis, realitzat entre el febrer i el juliol de 1723, ens proporciona una informació valuosa sobre la situació del mercat gadità.⁶⁹⁹ Aquell any el preu de l'aiguardent, prova d'oli, arribà a superar els 100 pesos per pipa; la sortida de la flota prevista per al mes de juliol, incrementà en gran manera la demanda i en conseqüència el preu. No gaudia de la mateixa fortuna el vi català, les dificultats de venda les podem anar seguint en les cartes enviades des de Cadis per Cruanyes:

6 d'abril de 1723. *«Sr. Miquel. Partissipo a V.M. com nostra venda va molt despacio que fins vui sols avem venut 4 botes de vi y 3 de ayguardent. Yo crech que la causa de tan poca venda ho causa la molta falta de pa [...]».*⁷⁰⁰

26 d'abril de 1723. *«[...] per lo que me vol demanar sebra com tochan tale venda vi ne venudas 6 botas a preu de 22 pesos bota pagant 1 de drets ja pot pensar lo que cheda [...]».*

30 d'abril de 1723. *«[...] Lo vi algunes pipas sen venen a 22 y a 23 pesos de vuit y es molt poca la venda [...]».*

17 de maig de 1723. *«[...] La venda del vi esta perduda que ha 8 dias que no havem venut una bota. Los ayguardents se mantenen a com lo correu passat. Vull treballam a que sens donia copia dels que ynpideran la entrada del vi en esta y lo remetrem en exasiutat lo correu vinent [...]».*

7 de juny de 1723. *«[...] Los vins no hia ningun cami per entrarne dins la siutat salvo Patiño que per son gasto na entrat 2 botas y lo consum de la Badia es poch que vui las donam a 17 pesos la pipa per temor de mayor perdua que hia poca seguretat ab los vins[...] Yaveixh que no es cosa de un marxant sino cosa de comuns que ab los papers los tich remesos molt*

⁶⁹⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 144/1, 1723. Des de Cadis, d'abril a juliol, envià 13 cartes a Miquel Alegre.

⁷⁰⁰ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 233. Com a conseqüència de la pesta de Marsella fou prohibit, entre 1720 i 1723, el comerç amb el Llevant mediterrani. Explicaria la manca de blat, la reducció de les importacions habituals d'aquest cereal, procedents de llocs com Sicília, necessàries sobretot en els períodes de males collites.

*pot una provinsia com Cataluña respecte de esser tot una corona lo Governador de esta y lo Sr. Patiño⁷⁰¹ be volrian tinguessen entrada dits vins y que demanantho la siutat de Barcelona al Rey judicam seria fácil lo alcansaro [...]».*⁷⁰²

15 de juny de 1723. «[...] quant ab las vendes nostras li dire com mes va mes dolent per que al vi nos torna agra y al as oras ne aurem de fer mes abarato que avuy ja al dono a 16 pesos la pipa y encara no mel volen [...]».

22 de juny de 1723. «[...] me veixab 36 botas de vi a punt de cremar per ayguardent⁷⁰³ que he feta la dilligencia per veurar lo Rey si me las pendria y no es estat possible y ara estich determinat de Puerto Real de veurar si mel pendran a 11 pesos la bota[...]».

29 de juny de 1723. «[...] yo vui me trobo encara ab 30 y tantes botas de vi dolent y fas las dilligencias per ayguardent y no mel volan. Li oferit a Orisso (Arizón) a 10 pesos y no mel vol[...]».

6 de juliol de 1723. «[...] Partissipo ab esta a V.M. com me trobo ab las 36 botas de vi me quedavan venut encara queltinch abordo y me anpromes lo trauran dema y es venut a 11 pesos bota per a cremar[...]».⁷⁰⁴

El següent viatge documentat de Pere Cruanyes a Cadis el realitzà l'any 1727, havent-li carregat Josep Llorens a Salou 12 botes de vi de Riudoms per

⁷⁰¹ José Patiño (1670-1736), ex-Superintendent de Catalunya, fou el responsable l'any 1716 de la introducció del Cadastre al Principat. El gener de 1717 fou nomenat Intendent general de la Marina i president de la *Casa de Contratación*, la qual traslladà definitivament de Sevilla a Cadis. L'any 1733 fou promocionat a Secretari d'Estat, càrrec que ja exercia de manera informal des del 1728. Sobre Patiño, vegeu: Lynch, *La España del siglo XVIII*, pp. 83-89; Delgado, *Dinámicas imperiales*, pp. 97-103; Mercader, *Felip V i Catalunya*, pp. 213-227.

⁷⁰² L'oposició dels vinaters andalusos, sobretot dels de Xerès, dificultà l'exportació del vi català a Cadis, de tal manera que l'any 1731 aconseguiren que es publicqués un *Real Despacho* sobre «la prohibición de la entrada y consumo del vino de Cataluña» a la ciutat de Cadis (Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 222-226).

⁷⁰³ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrerade Indias*, p. 209. Era una possibilitat abans que tot el vi es convertís en vinagre. Fins i tot en l'aprofitament del vi difícil de vendre destacaren els catalans establerts a Andalusia. Fou el cas de Francesc Ros «de nació català» que el 1723 regentava un equipament de destil·lació en el Puerto de Santa María

⁷⁰⁴ L'equivalent en moneda catalana seria 15 lliures, 8 sous la bóta.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

compte de Miquel Alegre.⁷⁰⁵ La següent taula detalla el «compta de cost y gastos» fet per Llorens el 15 de febrer:⁷⁰⁶

Taula 48. Liquidació de 12 botes de vi de Riudoms per compte de Miquel Alegre. Elaboració pròpia.

Concepte	Preu (lliures, sous)	
12 botes (49 càrregues) comprades al rector de Riudoms	132	19
Per estubar les botes i omplir-les d'aigua	12	
Per los ports de mar de Riudoms fins a Salou	8	8
Dret de General i Guerra i estimació d'estiba	7	15
Per estibar les botes a Salou	2	8
Comissió 2%	3	
TOTAL	155	2

Cruanyes aconseguí vendre les 12 bótes de vi, quedant-li un net de 194 lliures i 3 sous, amb un benefici de 39 lliures i 1 sou, un 25,2%.⁷⁰⁷ Malgrat l'oposició dels vinaters andalusos, els comerciants gaditans no exclòien el vi català.

Repetia viatge el 1728 havent carregat el 15 de febrer a Salou, per compte de Miquel Alegre, 12 bótes de vi per un cost de 252 lliures, 4 sous, 6 diners, incloses 38 lliures, 8sous, per a bótes noves.⁷⁰⁸ El resultat fou negatiu amb pèrdues de l'ordre del 38%. Al juliol només havia pogut vendre nou pipes (bótes), les tres restants ho foren al novembre, més barates i amb un sobrecost pel lloguer del magatzem.⁷⁰⁹ L'últim viatge a Cadis el realitzà l'any 1729, transportant també per compte de Miquel Alegre 10 pipes d'aiguarent, prova d'oli, carregades a Salou el 6 de juliol per Josep Llorens, per un cost de 774

⁷⁰⁵ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 204. Josep Llorens era, l'any 1728, un dels 21 fabricants d'aiguarent de Reus.

⁷⁰⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes IX, 1727. El document es troba solt, junt amb altres de semblants, dins la llibreta.

⁷⁰⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes IX, 1727, f.8. En la càrrega interessava Joan Bou un 25% i en la resta Miquel Alegre i Sebastià Vidal el 50% cadascun.

⁷⁰⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes X, 1728, f.6.

⁷⁰⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes X, 1728. Documents solts dins la llibreta.

lliures, 10 sous, 10 diners. El resultat de la venda a Cadis fou de 800 lliures, 9 sous, que representa tant sols un benefici del 3,2%.⁷¹⁰

Salvador Cruanyes i Ferrer (1673-1748)

Les primeres notícies que tenim d'aquest patró són també d'un viatge a l'Alger, l'any 1702, per a redimir 146 captius, amb la sagetia *Ntra. Sra. del Rescat* que comptava amb 18 tripulants.⁷¹¹ Tornava a l'Alger, el 1709, amb la barca *Ntra. Sra. de Misericòrdia*, probablement formant part d'un comboi on hi anava també el seu germà Pere; a la tornada havia carregat 646 lliures de cera, per compte del candeler Francesc Elias.⁷¹²

El 21 de juny de 1712, Miquel Alegre anotava que havia interessat 1/5 en la compra del pinc *Ntra. Sra. de la Misericòrdia i Sant Antoni*, del qual era patró Salvador Cruanyes; la nau havia costat, despeses incloses, 1.500 pesos de vuit. El 2 de setembre, havent tornat d'Alger, el patró canetenc donava 29 lliures i 15 sous a Miquel Alegre per 1/5 del benefici de la barca, i 30 lliures i 16 sous per l'interès d'un *cambi* per l'esmentat viatge de 100 pesos al 22%. L'any 1713, per un viatge a Sardenya, Cruanyes rebia a *cambi* 100 pesos al 20%.⁷¹³

Salvador Cruanyes fou un dels patrons canetencs en les expedicions dels quals Miquel Alegre hi participà més vegades en parts de diner.⁷¹⁴

28-08-1718: 4 parts de diner entre Carnisser (2), Vidal (1) i Alegre (1)

18-10-1719: 1 part de diner «per anar per Espanya»

⁷¹⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes XI, 1729.

⁷¹¹ Martín, *Comercio de Cataluña*, p. 252. L'embarcació fou noliejada pel mercedari Salvador Feliu de la Peña, oncle del personatge que, amb el mateix nom i cognom, fou administrador de la Companyia Nova de Gibraltar. Els nòlits foren de 700 pesos de vuit, la meitat a cobrar abans de sortir de Barcelona i l'altra meitat a l'Alger.

⁷¹² Martín, *El Comercio de Cataluña*, p. 593. El candeler de cera Francesc Elias comprà el 1734, una casa situada en el carrer de la Boqueria (avui el número 12, cantonada amb el carrer d'en Quintana). Reedificada quasi totalment l'any 1749, es convertí l'any 1870 en la fonda «Sucursal del Universo», reformada el 1898 per l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch (http://cartaarqueologica.bcn.cat/Docs/971/2012_07_04_16_21_09_BOQUERIA%2012.pdf), pp. 58-65.

⁷¹³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes I (1712-1716), ff.29-31.

⁷¹⁴ Segons els assentaments de les llibretes corresponents. Una part de diner, en els llibres d'Alegre, equivalia a 179 lliures, 4 sous.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

10-10-1721: 1 part de diner; benefici de 34 lliures (19%)

05-12-1722: 1 part de diner per anar a Cadis; benefici de 14 lliures (7,8%)

16-02-1726: 1/2 part de diner per anar a Cartagena

07-05-1727: 1/2 part de diner per anar a Gènova; pèrdua de 7 lliures (4%)

12-01-1731: 1/2 part de diner per anar a Cadis; benefici de 12 lliures, 12sous. (13,5%)

El viatge a Cadis d'aquest últim any el realitzà Cruanyes acompanyat del seu fill Salvador Cruanyes i Castanyer de 21 anys, la signatura del qual apareix amb la del seu pare en les cartes adreçades a Miquel Alegre. Creiem que a partir d'aquest viatge el pare cedí la patronia al seu fill, que signaria la correspondència com a Salvador Cruanyes menor. Tot i que deixà de comandar vaixells no es va desentendre del comerç marítim; el gener de 1733, en funcions de sobrecàrrec, carregava a Salou sobre un gànquil, 28 bótes de vi i 60 sacs d'avellana, per un cost de 586 lliures, 16sous, 4diners, per a ser venuts a Cadis per compte de Miquel Alegre (3/4) i Miquel Carnisser (1/4).⁷¹⁵ Les dificultats de venda, sobretot de l'avellana, l'obligaren a romandre a Cadis més temps del desitjat; al mes de maig, tot just avançava a Francesc Clausell, agent de Miquel Alegre, 132 pesos de vuit, 7 rals de plata i 4 quarts, per compte del comerciant català.⁷¹⁶ Encara actiu l'any 1735, al gener, Miquel Alegre li encarregava la venda a Cadis de 20 dotzenes de navalles que costaren 46 lliures i 5 sous; l'11 d'agost tan sols n'havia venut una dotzena més quatre unitats per 4 lliures i 4 sous. Davant les dificultats de venda, deixà la resta als germans Tomàs i Francesc Prats.⁷¹⁷

Salvador Cruanyes i Castanyer (1710-1753)

Fill de l'anterior, apareix sovint en la documentació com a Salvador Cruanyes menor. Fins l'any 1731 acompanyà el seu pare en els viatges a

⁷¹⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes XV, 1733, f.2.

⁷¹⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes XV, 1733. Document solt; es tracta del rebut formalitzat per Francesc Clausell. L'equivalent en moneda de Barcelona era de 186 lliures, 1s, 4d.

⁷¹⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes XVII, 1735, f.35.

Cadis. El setembre d'aquell any carregà a Salou, per compte de Miquel Alegre, 15 pipes de vi i 75 sacs d'avellana.⁷¹⁸ En una carta enviada des de Cadis, el 9 d'octubre, Cruanyes notificava el baix preu de l'aiguardent: «[...] *pues vui apareix a esta plassa que lo aiguardent sia la mateixa cosa que fems y es lo preu corrent 33 pesos franch de estanca [...]*»;⁷¹⁹ l'any 1731 fou segurament el de preus més baixos de l'aiguardent a Cadis, entre 1722 i 1736.⁷²⁰

El 19 de maig de 1732 carregava a Salou 15 pipes d'aiguardent prova d'oli, més 50 quintars d'ametlla; l'aiguardent anava la meitat per compte de Cristòfol Prasca i l'altra meitat de Roig i Vives, per un cost de 645 lliures, 18 sous, 9 diners; l'ametlla per compte de Bou i Roig i Vives, per un cost de 347 lliures, 17 sous, 8 diners.⁷²¹ Tant l'aiguardent com el resultat de la venda de l'ametlla foren lliurats per Cruanyes a Prasca, seguint les indicacions de Miquel Alegre. Malgrat la prevista sortida de la flota al mes d'agost, les preferències exportadores d'aquell moment no eren els productes alcohòlics, segons manifestava Cruanyes: «[...] *no se asertara negosi per causa de las moltes robasan acudit ab esta axida de flota y no averi buchs per embarcar que eix sera lo motiu de nostre llanto per estar a mes negosi lo embarcar robas als dueños dels vaxells que no caldos* [...]».⁷²²

El febrer de 1733, tornava a carregar a Salou 15 pipes d'aiguardent prova d'oli i 6 pipes de vi, per compte de Miquel Carnisser (1/5) i Miquel Alegre (4/5), amb un cost de 731 lliures, 7sous, 11diners. El mes de juliol, un cop venut el producte a Cadis, lliurava a Francesc Clausell el resultat: 642 pesos de vuit, 4 rals de plata i 8 quarts, equivalents a 896 lliures, 14sous, és a dir un benefici del 22,6%.⁷²³ El canetenc Francesc Clausell anà substituint Prasca com agent a Cadis de Miquel Alegre; el mateix Cruanyes, tal com havia fet

⁷¹⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes XIII, 1731, f.35.

⁷¹⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 147/1, 1731.

⁷²⁰ Cantano, «Els patrons de Canet i la ruta Barcelona-Cadis», *Actes del VIII Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, p. 572.

⁷²¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes XIV, 1732, f.20. El resultat net de la venda de l'ametlla fou de 354 lliures, 4 sous; és a dir, un benefici de tan sols un 1,8%.

⁷²² BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 148/1, 30-6-1732. Cristòfol Maria Prasca comerciant natural de Gènova establert a Cadis fou un dels primers agents de Miquel Alegre a la ciutat andalusa.

⁷²³ BC, Fons del baró de Castellet, Llibreta de comptes XV, 1733, f.8. Al final de la llibreta, entre altres documents solts, hi ha el rebut de Francesc Clausell.

Clausell l'any 1732, denunciava en les seves cartes les irregularitats comeses per Prasca: «[...] *en quant a la dependencia de Prasca dech dirli que arribat a mal medi pues no crech segons tinch vist cobria VM cosa pues se escusan que no se troba apuntat al llibre* [...]». ⁷²⁴ En la del 30 de juny informava que els senyors Arizón encarregarien la construcció al Principat d'una barca de 2.500 quintars. ⁷²⁵ A la tornada d'aquest viatge, Cruanyes portava d'Ayamonte 60 pipes de sardina i 40 de tonyina, per compte de Lluís Roig i Llagostera, comerciant de Torredembarra. En arribar al Principat li prohibiren la descàrrega a Salou, Torredembarra o Vilanova «*por tenir orden de superior de no admitir embarcación que viniesse de Provincia estrangera*». ⁷²⁶

L'1 de maig de 1734, Miquel Carnisser li carregava a Salou per compte de Miquel Alegre sis sacs plens d'ametlla de l'Esperança —aproximadament 12 quintars— en un gànquil francès, per a ser venuts a Cadis; els nòlits costaren 2 rals de plata per quintar. El resultat net obtingut per Cruanyes fou de 86 lliures, 4sous, ½ diner. ⁷²⁷ Per aquest viatge, Miquel Alegre li concedí un préstec a *cambi marítim* de 150 pesos a un interès del 12%; ⁷²⁸ la concessió d'aquest premi, inusualment baix, pot indicar una deferència especial cap al patró canetenc. El mes d'agost, trobant-se a Cadis, el capità tossenc Tomàs Vidal Rey li deixà 800 pesos de vuit rals de plata —no ens consta a quin interès— amb l'obligació de tornar-los-hi abans de dos anys; de fet, Vidal li atorgà rebut i carta de pagament el 21 de juny de l'any següent. ⁷²⁹

⁷²⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 148/3, 26-5-1733.

⁷²⁵ Es tracta d'una sagetia que s'anomenaria *San Diego, San Antonio de Padua y Virgen de Misericordia*, la construcció de la qual fou efectuada a Barcelona pel mestre d'aixa Francesc Mas (ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, v. 1/1, 12-3-1735). AHPB, notari M. Cabrer, 1735, f.32.

⁷²⁶ ACA. Reial Audiència. Consolat i Tribunal de comerç, Volum 1/1 (1715-1739), 4-1-1734. Creiem que Salvador Cruanyes, en aquest viatge, i potser també en l'anterior de 1732, podria anar embarcat com a sobrecàrrec.

⁷²⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Llibreta de comptes I, 1712-1716. La fulla de carregament a Salou i el compte del resultat a Cadis consten erròniament en aquesta llibreta. No hi ha dubte en aquest cas, que el patró Cruanyes exercia de sobrecàrrec.

⁷²⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Llibreta de comptes XVI, 1734, f.12.

⁷²⁹ AHPC, Protocolo 762, 1734, f.200; 1735, f.464. En l'escriptura del 21 de juny, Tomàs Vidal reconeix «haver recebido antes de aora» els 800 pesos esmentats. Sobre Tomàs Vidal Rey, veure: Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, pp. 235-241.

El gener de 1735, Salvador Cruanyes era reconegut com a patró de la barca *San Diego*, *San Antonio de Padua* i *Virgen de Misericordia*, de la qual Diego de Arizón en seria el parçoner majoritari.⁷³⁰ Tot i ser patró de l'esmentada barca, consta que Salvador Cruanyes, exercint de sobrecàrrec en la nau anglesa *La Maria*, es trobava el 12 de juny de 1735 ancorat a la badia de Gibraltar quan patí un incendi que malmeté gran part de les mercaderies que transportava.⁷³¹ Un document de poder, emès per diversos comerciants barcelonins a favor de Cruanyes, per a poder recuperar en nom seu el que pogués, ens fa saber que Miquel Alegre, Jaume Guardia i Morera, Francesc Clota, Josep Pi i Gabriel Vila en la dita embarcació tenien gènere per a vendre a càrrec del patró canetenc.⁷³² Altres interessats en la càrrega es querellaren perquè donés compte i raó de les mercaderies lliurades ja que Cruanyes al·legà que no estava obligat a pagar perquè «*s'havien cremat en el port de Gibraltar junt amb el vaixell*».⁷³³ Hi haurien encara més reclamacions com per exemple la de la mare del traginer Joan Peix de Canet, ja mort, el qual havia lliurat 200 pesos a Cruanyes per comprar i vendre randes catalanes⁷³⁴ o les 80 lliures més interessos, pel *cambi* marítim que li havia atorgat el corder barceloní Joan Busquets.⁷³⁵

Malgrat el lamentable succés suara esmentat, Cruanyes continuà gaudint del favor de comerciants barcelonins com Miquel Alegre i Francesc Clota o andalusos com els Arizón. Amb aquests últims el nostre patró s'hi entenia prou bé; en tenim una mostra en el que deia en una carta des de Cadis a Miquel Alegre l'agost de 1736:

«[...] me topo aver venut la mitat de las pipas als Srs. Arissons y estas a preu de 70 pesos qna baix lo silencio y supossit de que se queda per

⁷³⁰ AHPB, Miquel Cabrer, 1735, f.32.

⁷³¹ AHPB, Miquel Cabré, 1735, f.322. El document recull els testimonis aportats per Cruanyes confirmant l'accident i les pèrdues.

⁷³² AHPB, Miquel Cabrer, 1735, f.323v.

⁷³³ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, Volum 1/1, 10-9-1735. Els reclamants, tots de Barcelona, foren: Bonaventura Julià, tintorer de seda, Pere Martí i Pau Armenteras torcedors de seda, Joan Prats *terciopelero*, Salvador Rifà adroguer i Pau Cors corredor de Llotja. Es fa palesa la diferència de tracte amb Cruanyes d'aquests comerciants i els del grup d'Alegre, aquests últims, sens dubte, més ben predisposats envers el patró canetenc.

⁷³⁴ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, Volum 1/1, 18-4-1736.

⁷³⁵ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, Volum 1/1, 30-10-1737.

entra nos; y fer corra veu publica de que jo he venut y ells comprat a 60 pesos la pipa a fi de que tots fem nostre negossi ço es los dits per avena de manaster major partida y jo per lograr la aventatje del octao al estanca[...]».⁷³⁶

Tomàs Prats, l'agent d'Alegre a Cadis, reconeixia la murrieria de Cruanyes en una carta dirigida al pròcer barceloní: «[...] *Estimam lo avis que nos dona de la venda de Cruanyes ques tan satrapa que no se ha sabut may públicamente a com avia venut de que li alabam lo gust [...]*».⁷³⁷ El desembre de 1737 iniciaria un viatge per les costes d'Espanya i Portugal fins a Lisboa, havent carregat una partida de gènere per compte de Francesc Clota, en la qual Miquel Alegre interessava una cinquena part: 577 lliures, 5sous, 1diner.⁷³⁸ Un mes després, el gener de 1738, trobant-se a Cadis, li atorgaren poders per a cobrar a Lisboa un deute de 1.683 rals de plata i 3 octaus, moneda antiga.⁷³⁹

A partir de 1739, degut a la guerra amb Anglaterra, decaigué el comerç amb les colònies i de rebot les expedicions catalanes a Cadis. Segurament per aquest motiu no trobem més viatges de Salvador Cruanyes a la capital andalusa, i sí dos contractes, entre abril de 1742 i octubre de 1743, per a traslladar, amb la sagetia *San Diego*, material bèl·lic a Itàlia pels quals va percebre 60.373 rals de billó.⁷⁴⁰ Un cop acabat el conflicte, s'encarregà de la construcció, entre 1749 i 1750, a Canet de Mar, del pinc *San Diego y Ntra. Sra. de la Esperanza* del qual era parçoner majoritari el marquès de Casa Arizón amb 7/16, amb participacions de Francesc Clota i el patró Cruanyes de 2/16 cadascun. En el document de reconeixença de partícips —on Salvador Cruanyes consta com alferes de fragata— hi figura el cost de la nau, que fou de 19.811 lliures i 8 sous, i un arqueig de 10.000 quintars.⁷⁴¹ És probable, per tant,

⁷³⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 93/1, 21-8-1736.

⁷³⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 93/4. 1736.

⁷³⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Esborrany de comptes Alegre i Gibert, Arx. 357, 1737, f.25.

⁷³⁹ AHPC, Protocolo 763, 1738, f.23. El deutor era Bonaventura Capdevila, mercader establert a Lisboa i el creditor la vídua de Pedro Blas Jardin, «ayudante mayor de los batallones de marina» en nom del seu marit.

⁷⁴⁰ AGS, DGT, Inventario 16, guión 21, legajo 48, ff.397-572. Devem aquesta informació a l'amabilitat del professor Sergio Solbes Ferri.

⁷⁴¹ AHPB, Sebastià Prats, 1750, f.400.

que fos l'embarcació comercial més gran construïda a Catalunya fins aleshores amb la intenció de fer la Carrera d'Índies.

El setembre de 1751 Cruanyes era a la badia de Cadis carregant el pinc *San Diego* per realitzar un viatge a Cartagena de Indias. Per finançar l'expedició contractà, mancomunat amb el seu cosí Pere Mallol, nostramo de l'embarcació,⁷⁴² dos préstecs de risc amb la Companyia Ayrardo per 1.875 pesos de plata antiga;⁷⁴³ el novembre hi ha documentat un altre préstec de risc, des de Cadis a Cartagena, per 2.320 pesos de plata antiga de 128 quarts, contractat només per Cruanyes a Manuel Díaz Saravia, comerciant de Cadis, sobre sis *tercios*.⁷⁴⁴ El 15 de gener de 1752, un fort temporal provocà el naufragi de moltes embarcacions i la pèrdua de molta gent; la nau de Cruanyes, ancorada al port de Cadis, es desamarrà i anà a parar a la platja d'Arenas Gordas (Huelva) en un estat irrecuperable i perdent-se part de la càrrega.⁷⁴⁵ Tot i la pèrdua del *San Diego* no desistí Salvador d'Arizón de realitzar el viatge projectat a Cartagena d'Índies per la qual cosa comprà, el febrer de 1752, per 6.000 pesos escuts de 128 quarts de billó la nau francesa *Ntra. Sra. del Bon Viatge* de 200 tones i 10 canons.⁷⁴⁶ La patronia de la nova nau fou adjudicada a Salvador Cruanyes que hi carregà les mercaderies que pogueren recuperar-se de la nau sinistrada.⁷⁴⁷ A banda dels préstecs de risc contractats anteriorment,⁷⁴⁸ el patró canetenc en formalitzà a Cadis setze de nous entre gener i desembre de 1752, que han estat estudiats per M^a Magdalena Guerrero.⁷⁴⁹ La nostra recerca n'afegeix dos més: l'atorgat pel

⁷⁴² Pere Mallol era fill de Josep Mallol casat el 1715 amb Elisabet Cruanyes i Ferrer, tia de Salvador Cruanyes.

⁷⁴³ Maria Magdalena Guerrero Cano, «Salvador Cruañas, un catalán en el comercio de Indias de mediados del siglo XVIII» a *La burguesia de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, tomo 2, Diputación Provincial de Cadiz, 1991, p.122.

⁷⁴⁴ AHPC, Protocolo 5746, 1751, f.721.

⁷⁴⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 376, 1752, f.191 i f.195.

⁷⁴⁶ AHPC, Protocolo 3629, 1752, f.145.

⁷⁴⁷ Per a detalls dels registres de càrrega i finançament, veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 152-154.

⁷⁴⁸ El fet de no haver-se pogut iniciar el viatge del *San Diego* deixava sense efecte els riscos contractats abans del naufragi i per tant s'havien de retornar les quantitats rebudes. Hi ha documentada la devolució *del cambi* marítim de 1.875 pesos efectuada per Cruanyes i Mallol a favor de la companyia Ayrardo (AHPC, Protocolo 2445, 1752, f.1173).

⁷⁴⁹ Guerrero, «Salvador Cruañas, un catalán en el comercio de Indias», pp. 127-128.

comerciant de Cadis Tomàs Querejaso, el 13 d'abril, per 580 pesos escuts de plata antiga, a pagar a Cartagena en la moneda d'aquells regnes;⁷⁵⁰ l'altre contractat a Manuel Díaz Sarabia, l'onze de novembre, en viatge d'anada per 600 pesos de plata antiga «*pagaderos en pesos de cuño mexicano y no de otra moneda sobre los baules de mi equipaje*».⁷⁵¹ El cambi més important contractat per Cruanyes el realitzà amb D. Luis de los Reyes y Enríquez, destacat comerciant gadità, per un valor de 5.130 pesos de 128 quarts a pagar a la tornada «*en la moneda que he recibido*»;⁷⁵² efectuar el pagament en la mateixa moneda era renunciar per part del creditor al guany aportat pels pesos mexicans o *perulers*, de més valor. És destacable constatar que Cruanyes mentre demanava diners, també en prestava; fou el cas de Pere Rolderat i Oller, mariner de Canet, al qual atorgà 595 pesos escuts i 5 rals de plata, en risc d'anada sobre quilla i costats per via d'aposta de «*si llega o no a salvamento*» a pagar al cap de dos anys de complir-se els riscos;⁷⁵³ fa l'efecte, tal com afirma Guerrero, que Rolderat no disposava d'una situació econòmica gaire bona.

A principis de 1753, Salvador Cruanyes, capità de la fragata *Ntra. Sra. del Buen Viaje*, inicià el viatge cap al continent americà acompanyat del seu fill Salvador Cruanyes i Misser; l'1 de juliol, Salvador Cruanyes i Castanyer, morí intestat a Cartagena d'Índies. La complicada situació creada per poder establir l'estat dels seus comptes feu necessària, i obligada, la intervenció del Tribunal de Bienes de Difuntos. A partir de l'examen dels seus quaderns, i de realitzar els imprescindibles inventaris, fou possible assignar a cada creditor o debitor les quantitats corresponents en efectiu o en mercaderies i les pertanyents a Cruanyes.⁷⁵⁴ Per les actes de l'esmentat tribunal⁷⁵⁵ sabem que a banda de

⁷⁵⁰ AHPC, Protocolo 5747, 1752, f.180.

⁷⁵¹ AHPC, Protocolo 5747, 1752, f.670.

⁷⁵² AHPC, Protocolo 2445, 1752, f.598.

⁷⁵³ AHPC, Protocolo 3629, 1752, f.839. Pere Rolderat hipotecà, com a garantia de pagament, una vinya de la seva propietat situada en el terme de Canet al costat de la casa del pagès Vaquer i Pujades de les Basses.

⁷⁵⁴ Guerrero, «Salvador Cruañas, un catalán en el comercio de Indias...», pp.124-126. La professora Guerrero extreu les dades a partir del document conservat a l'Arxiu General d'Índies, Contratación, legajo 5.626. Aquesta documentació ha estat digitalitzada a *Autos de bienes de difuntos del capitán de navío Salvador Cruañas*. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/100130>. Consultat el 17/12/2020.

Pere Mallol, majordom de l'embarcació, hi anaven Francesc Medir, cunyat de Salvador, com a segon capità⁷⁵⁶ i Ramon Oliver, de 22 anys, com a *condestable* i escrivà.⁷⁵⁷ Es trobà, entre els papers de Cruanyes, un assentament fet a Cadis el 15 de desembre de 1752,⁷⁵⁸ on hi constava que la fragata *Ntra. Sra. del Buen Viaje* de 266 tones, equipada amb 16 canons i altres armes, era propietat de D. Jacinto de Arizón; a més, s'hi afegia la llista de la tripulació integrada per 65 matriculats: «8 oficiales mayores, 8 oficiales de mar, 10 marineros, 25 grumetes, 8 pajes y 6 sirvientes de cámara y repostería»⁷⁵⁹ Per poder agilitzar els tràmits i facilitar la tornada de la nau a Espanya, fou nomenat i acceptat com a capità el fill de Cruanyes, Salvador Cruanyes i Misser (1735-1767); el nomenament el realitzà José Díaz de Escandón, apoderat del marquès d'Arizón a Cartagena d'Índies.⁷⁶⁰ A la casa del difunt Cruanyes s'hi trobaren 17 bosses (*talegos*) amb monedes —majoritàriament doblons— i cinc barres d'or que totalitzaren 107.206 pesos, els quals foren lliurats a Cruanyes *el jove* el 28 de juliol, juntament amb 15.516 pesos, 7 rals en plata corrent, import dels nòlits d'anada.⁷⁶¹ Es pot deduir que a Jacinto de Arizón, propietari de la nau, li correspondrien més de 7.500 pesos; és a dir, hauria amortitzat, amb els nòlits, el cost del vaixell només en el viatge d'anada. És interessant destacar que el patró cobrava, en vendre-les, el 5% del valor de les mercaderies i el 2% si les lliurava al consignatari. El 31 de juliol Cruanyes rebia els *conocimientos de regreso* que constaven de 62 partides, quasi totes registraven plata —els 107.206 inventariats—, algunes cacau de Caraques per a Arizón i la resta, del Riu Magdalena (Colòmbia); els destinataris

⁷⁵⁵ AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imagen, 69.

⁷⁵⁶ Francesc Medir i Rolderat casà el 1734 amb Anna Maria Cruanyes, germana de Salvador Cruanyes i Castanyer.

⁷⁵⁷ Ramon Oliver i Esbert era fill de Teresa Esbert i Castanyer, cosina de Salvador Cruanyes i Castanyer.

⁷⁵⁸ AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imágenes, 80 i 81.

⁷⁵⁹ *Diccionario marítimo*. Oficiales mayores: contadores, capellanes, pilotos, cirujanos y maestros de víveres; oficiales de mar: contramaestres, patrones de lancha, maestros de velas, sangradores, carpinteros, calafates, herreros, armeros, toneleros, faroleros y cocineros; grumetes: nombre de la clase inferior de la marinería en los buques de guerra, llamados mozos en los mercantes; pajes: muchachos de 8 a 14 años que se embarcaban en los bajeles de guerra para aprender el oficio de marinero.

⁷⁶⁰ AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imagen, 45.

⁷⁶¹ AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imágenes, 163 i 277.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

eren sobretot de Cadis i alguns del Puerto de Santa María.⁷⁶² En la plata de tornada hi havia 12.634 pesos i 2 rals, corresponents al compte de Salvador Cruanyes (pare) i Marçal Sans, cadascun d'ells al 50%;⁷⁶³ una mostra més de l'excel·lent entesa que hi havia entre els patrons canetencs i l'important comerciant establert a Cadis, natural de Canet. Salvador Cruanyes, fill, va sortir de Cartagena d'Índies, probablement durant el mes d'agost, objectiu que s'havia proposat per evitar els temporals de l'equinocci de tardor. Deixà a Cartagena, com apoderat, al seu cosí Pere Mallol, per a continuar la tramitació dels comptes pendents i vetllar pels seus interessos.⁷⁶⁴ El gener de 1754, Tomàs Prats, des de Cadis, enviava a Alegre i Gibert una nota amb la càrrega que portava des de Cartagena d'Índies la fragata de Salvador Cruanyes.⁷⁶⁵ La copiem a continuació (sic):

Estado de la carga que trae de Cartagena

la Fragata Nra. Sra. del Buen viaje su Mre

D. Salvador Cruañas a saber

En doblones.....273.918 ps.

En barras de oro..... 22.041 ps.

En plata doble.....29.229 ps. TOTAL.....325.188 ps.

488 castellanas 5 tomines de oro en alajas

251 marcos 3 onzas en plata labrada

485 piedras esmeraldas

3.587 @ cascarilla en 727 petacas

⁷⁶² AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imagen, 378.

⁷⁶³ AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imagen, 503.

⁷⁶⁴ AGI, Contratación, legajo 5626, N.2. 1754, imagen, 809. Mallol continuava a Cartagena l'agost de 1754, quan es donà per acabada la testamentaria efectuada pel Tribunal de Bienes de Difuntos.

⁷⁶⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència Alegre i Gibert, 107/2, 15-1-1754. La nota manuscrita era probablement una còpia del registre fet per la duana. De fet, es conserven cinc notes enviades aquell any per Prats, sobre les càrregues d'altres tants vaixells arribats a Cadis, les dues primeres manuscrites i les altres tres impreses.

2.311 @ tabaco en rama en 280 tros, y 1 cajon

4.909 @ azucar en 292 caxas

1.725 @ cacao en 360 zurs. y 16 sacos

1.871 cueros al pelo

1.000 quins. palo Brasil

5 quins. algodon

La càrrega ens sembla una mostra paradigmàtica de les principals importacions colonials: en primer lloc, metalls preciosos i joies; després la tríada emblemàtica formada per tabac, sucre i cacau, acompanyada pels tints i els cuirs; el cotó, importat fins llavors amb quantitats poc significatives, augmentà sensiblement, sobretot a partir del 1765, coincidint amb la promulgació del lliure comerç amb les illes del Carib.⁷⁶⁶

Salvador Cruanyes i Misser repetiria viatge a Cartagena d'Índies el 1754 amb la mateixa fragata *Ntra. Sra. del Buen Viaje*.⁷⁶⁷ El patró canetenc embarcà l'any 1756 en la nau *Santa Maria Reina del Mar*, per viatjar a Cartagena d'Índies; per aquest motiu, per evitar una possible repetició del cas patern, feu testament a Cadis designant a la seva mare, Caterina Misser i Oller, hereva universal i, en cas de sobreviure-la, als seus set germans a parts iguals; com a marmessors, a més d'ella, nomenà a Marsal Sans i Juan Monleón, veïns de Cadis i a José Díaz de Escandón i Sebastián Mayor, de Cartagena d'Índies.⁷⁶⁸ La documentació consultada ens informa que l'any 1760 s'havia establert a

⁷⁶⁶ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. II, pp. 238-246.

⁷⁶⁷ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 376. Segons García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. II, p. 15, la fragata encara realitzaria un tercer viatge el 1760, però en aquest cas el capità no era Salvador Cruanyes.

⁷⁶⁸ AHPC, Protocolo 5751, 1756, f.96. Els set germans de Salvador Cruanyes i Misser foren: Josep i Pere, preveres, Francesc, patró, casat amb Anna Maria Carnesoltes i Amat, Caterina, muller del patró Jaume Milans i Clausell, Gerònima, muller del veler Francesc Molet i Parera, Teresa muller del negociant Joan Batistapau i Jovanet i Joan, patró, casat amb Rosa Batistapau i Jovanet.

Lima;⁷⁶⁹ el gener de 1768 arribà la notícia a Canet de la seva mort al Perú, a la ciutat de Huamanga, avui Ayacucho.⁷⁷⁰

Josep Cruanyes i Castanyer (1718-X)

Més jove i menys actiu que el seu germà Salvador, l'any 1744 li era atorgada la patronia de la barca *Sant Francesc de Paula*, de 3.000 quintars, construïda a Barcelona, per un cost de 5.480 lliures, 3 sous.⁷⁷¹ Entre els parçoners hi trobem el mercader Francesc Clota amb 1/16, el cerer Francesc Gaudenci Puig amb un altre 1/16, el ferrer Joan Closas amb 2/16, tots ells veïns de Barcelona i habituals armadors de vaixells; a banda del patró Cruanyes amb 4/16 hi participava el mercader de Gènova Joan Antoja amb 2/16.

Contractat per la Real Hacienda, la sagetia caigué en mans angleses quan es trobava a l'illa de Còrsega, el novembre de 1744. Mitjançant el seu apoderat reclamà a l'Administració els 1.900 pesos (2.660 lliures) estipulats en el contracte de nòlits, en cas de pèrdua o captura de l'embarcació, corresponents a la meitat del preu en que fou valorada la nau.⁷⁷² Cruanyes cobrà 330 lliures, 12 sous, 15 diners, quantitat corresponent a 1/8 de la part que en aquell moment tenia del vaixell. El preu fixat per recuperar la barca fou de 3.337 lliures, 19 sous, 3 diners,⁷⁷³ la qual cosa vol dir que els partícips, un cop cobrada la quantitat deguda, haurien encara de pagar entre tots 692 lliures.

Creiem que, recuperada la nau, continuà al servei de la Real Hacienda a la qual reclamà el pagament de demores en el «Real Servicio» el novembre de 1745, juntament amb Salvador Clausell i Francesc Medir de Canet, patrons de les sageties *Verge de la Misericòrdia* i *San Diego* respectivament.⁷⁷⁴

⁷⁶⁹ AHPC, Protocolo 381, 1760 f.386. En el testament conjunt de Jacint Graupera, comerciant canetenc establert a Cadis i la seva muller Teresa Tramuja, hi es citat Salvador Cruanyes i Misser com a deutor de 504 pesos, per les mercaderies que li consignaren per a ser venudes al Perú.

⁷⁷⁰ AHAM, notari Josep Llobet, 1768, f.14.

⁷⁷¹ AHPB, Sebastià Prats, 1744, f.184.

⁷⁷² AHPB, Sebastià Prats, 1744, f.357. Tot just acabada de construir, la valoració de la nau coincidirà pràcticament amb el preu de cost.

⁷⁷³ AHPB, Sebastià Prats, 1744, f.359.

⁷⁷⁴ AHPB, Sebastià Prats, 1745, f.390.

Probablement morí a Itàlia, ja que feu testament a Gènova, el deu de març de 1746.⁷⁷⁵

Joan Cruanyes i Gispert (1713-1750)

Havent mort el seu pare prematurament se'n feu càrrec el seu avi Pere Cruanyes i Ferrer amb qui degué navegar des de molt jove. Encara no hauria complert els 18 anys que el succeí com a patró de la barca *Sant Pere* en els viatges al sud de la península. En una carta des de Màlaga dirigida a Miquel Alegre el 30 de març de 1731, es fa palesa la difícil situació de la navegació pels perills que provocava el corsarisme nord-africà:

«[...] *dech partissipar a VM es que per estas costas los moros uns ab altres se crusan y lo dia 25 combateram un bon ratuab lo queitg y ab una calunada (canonada) nos escapsa la pena*⁷⁷⁶ *de triquet (trinquet) y ningú prangue mal a Deu gracias y lo dia 27 combateram ab lo pinco y no vingue gosar per arrenbarnos y per fi avem escapat de tota Deu gracias per ara que ningu a pres mal [...]*».⁷⁷⁷

Contractat per la Reial Hisenda participà en la conquesta d'Orà de l'any 1732. Havia sortit del port d'Alacant el mes de juny després de carregar cavalls i tropa; el 5 d'agost, un cop conquerida la plaça africana, descarregava al port alacantí les provisions sobreres.⁷⁷⁸ Encara tornaria a Orà el novembre del mateix any, noliejat segurament per a portar mercaderies i queviures a una ciutat fortament necessitada.⁷⁷⁹

⁷⁷⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1770, f.179. La seva cunyada, Caterina Misser i Oller, vídua de Salvador Cruanyes, pagà l'any 1770 a Maria Medir, 100 lliures que Josep Cruanyes, oncle de Maria li havia atorgat com a dot.

⁷⁷⁶ *Diccionario Marítimo*, 1831. El extremo más delgado de una entena y de un cangrejo o de las vergas de mesana antiguas.

⁷⁷⁷ BC, Fons del baró de Castellet, 1731, 147/1.

⁷⁷⁸ BC, Fons del baró de Castellet, 1732, 148/1. En relació al desembarcament d'Orà veure: Luís Fernando Fé Cantó, «El desembarco en Orán en 1732. Aproximación analítica a una operacion compleja», *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 5, núm.10 (2016), pp. 89-110.

⁷⁷⁹ BC, Fons del baró de Castellet, 1732, 148/1. Cruanyes contactà a Orà amb el canetenc Batista Vaquer i Pujades, el qual en funcions de sobrecàrrec negociava la venda de vi i aiguardent a l'esmentada ciutat.

El 31 de març de 1739, trobant-se a Cadis, en una carta dirigida a la companyia Alegre i Gibert, advertia dels preparatius anglesos per a un conflicte bèl·lic (guerra de l'Oreja de Jenkins), que s'iniciaria pocs mesos després:

*«fins vui se veuan devant esta ciutat 11 vaixells de guerra inglesos [...] y tambe ha arribat est correu lo manifest de la Guerra del Rey de Ynglaterra pero per part de España no tenim novedat publica si sols reforssar esta ciutat y sos contorns ab canons, morters y novas batarias».*⁷⁸⁰

Després de tornar al Principat, encara retornà a la ciutat andalusa on hi arribà el 31 de juliol, des de Salou, carregat d'aiguardent; l'1 de setembre escrivia a Alegre i Gibert.⁷⁸¹

«[...] me resselo que nos veurem ab un mal medi si ab la declaracio de la Guerra que arriba ahir de Madrid quontra los ynglesos no si mou alguna novedad ço es que se assegura posaran siti en Gibraltar y que en lo Camp no ayaurá estanca, que si es de eix modo anirem be, pero del contrari sentire tant com VM lo mal negoci pero me considero que no ho puch remediar [...] Tocant al de prova de oli y demes generos esta tot en calma y lo negosi retirat per la sobra dita novedad y aver fet en Malaga y Sevilla represallas dels vaixells inglesos que se trobavan en aquellas ciutats y la armada inglesa permaneix devant aquesta ciutat y se resselan no vingan a bombejar [...]».

L'esclat del conflicte s'havia produït, tot i que formalment Anglaterra no declarà la guerra fins el 19 d'octubre. Cruanyes alertà de les nefastes conseqüències que tindria per al negoci colonial, com així fou. Fins i tot l'esperança que tenia en què s'abolís l'estanc no es realitzà i ell mateix ho patí en carn pròpia, com es pot veure en la seva carta del 23 d'octubre: «[...] fins

⁷⁸⁰ BC, Fons del baró de Castellet, 1739, 94/2. En el comiat de les cartes dirigides a Agustí Gibert i Xurrich, gendre de Miquel Alegre, Cruanyes manifestava la mateixa amicitat i afecte emprat pel seu avi Pere envers els components de la família Alegre: «resto per servirlo saludant ab tot afecta la Sra. Padrina, Sra. Antonia y Miquel». La Sra. Padrina seria Maria Guix, muller de Miquel Alegre; la Sra. Antònia la seva filla, Antonia Alegre i Guix; Miquel seria, Miquel Alegre i Roig, el fill petit d'Antònia i el seu primer marit Francesc Roig i Gelabert, fill de l'important comerciant barceloní Francesc Roig i Vives.

⁷⁸¹ BC, Fons del baró de Castellet, 1739, 94/2.

*ahir vaig esser afiansat per aberme portat a la preso y posat velas y timo en terra porque no volia pagar lo dret del vi y no obstant mi han obligat después de aver anat 10 dias per justissia [...]».*⁷⁸² L'any 1741, Cruanyes tornaria a Cadis havent descarregat abans llenya a Orà, comprat espart a Almeria, per a vendre a la capital gaditana, i tornar al Principat amb ordi carregat a Sevilla;⁷⁸³ no s'hi troba cap referència als productes colonials, la qual cosa confirmaria la davallada del comerç americà, que no es recuperaria fins l'any 1748 coincidint amb l'acabament de la guerra.

Joan Cruanyes fou el primer patró canetenc en realitzar, des de Cadis, una expedició al continent americà. Ho feu l'any 1748 a Cartagena d'Índies amb el paquebot *El Salvador*, àlies *El Henrique*, propietat de Jacinto de Arizón; repetiria el viatge l'any següent a la mateixa destinació.⁷⁸⁴ En l'escriptura de poder que atorgà abans de la segona sortida, Cruanyes figurava com a capità, *maestre* i pilot de l'esmentada nau;⁷⁸⁵ si ens referim a qüestions familiars, pel testament, fet abans d'embarcar, sabem que s'havia casat amb Maria Vila a Barcelona feia tretze anys i que tenia dos fills: Raimunda de deu anys i Pere de set.⁷⁸⁶ Entre els préstecs de risc contractats n'hem localitzat un de 580 pesos de 128 quarts «*sobre casco y quilla por via de apuesta de si llega o no a salvamento de ida y vuelta*»; en cas de tornar a Cadis, pagaria 580 pesos forts de 170 quarts;⁷⁸⁷ un altre risc concedit a Cruanyes per 1.330 pesos de vuit rals de plata antiga, pel viatge d'anada sobre «*un caxonarpillado y tres tercios con mercaderias de lo mismo*» s'havien depagar quaranta dies de complerts els riscos «*1.330 pesos Fuertes efectivos del cuño i estampa peruviana o en doblones de a dos escudos de oro cada uno regulado cada doblon por quatro*

⁷⁸² BC, Fons del baró de Castellet, 1739, 94/2. Comiat de Cruanyes.

⁷⁸³ BC, Fons del baró de Castellet, 1741, 98/1.

⁷⁸⁴ Vegeu, Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.158.

⁷⁸⁵ AHPC, Protocolo 766, 1749, f.220 i f.330. Els apoderats nomenats eren la seva esposa, Maria Vila, Salvador Font i Carbonell, patró mataroní i Josep Carbó, que faria el viatge, tots veïns de Cadis; també ho foren Joan Busquets (probablement era soguer) de Barcelona i Joan Llauger, prevere de Canet.

⁷⁸⁶ AHPC, Protocolo 766, 1749, f.337. Nomenà hereus els seus fills i la seva dona a la qual feu també tutora.

⁷⁸⁷ AHPC, Protocolo 1025, 1749, f.592. Aquest risc el contractà *insolidum* amb José Lucas, comerciant de Cadis, fiador de Marçal Sans en un procés penal contra ell (AHPC, Protocolo 766, 1749, f.328). El pagament en pesos forts ja suposava pel creditor una plusvàlua del 33%, a més de l'interès inclòs en el préstec, no inferior normalment al 20%.

*pesos segun y como corren en dicho Reyno de Tierra Firme».*⁷⁸⁸ És possible que Cruanyes abonés aquest segon préstec en arribar a Cartagena d'Índies, però en cap cas pagà el primer ja que naufragà i morí, segons confirmava a Tomàs Prats de Cadis la companyia Alegre i Gibert, en una carta del 2 de gener de 1751, en la qual quedava assabentada dels naufragis «*en las costas y cercanias de la Virginia y por haver perecido tantos hombres y entre estos el capitan D. Juan Cruañas*».⁷⁸⁹

Francesc Cruanyes i Misser (1743-1786)

El juliol de 1770 era contractat per la Real Hacienda per a portar pertrets d'artilleria a Ceuta, amb la sagetia *San Diego* de 79 2/3 tones. Les condicions foren les mateixes que les estipulades amb els patrons canetencs Carnesoltes, Milans i Colomer.⁷⁹⁰ Entre 1771 i 1775 hi han registrats cinc pagaments del quartó a la Confraria de Sant Elm, corresponents a tants altres viatges, però sense especificar la destinació.

L'any 1778 es dirigí a Sant Petersburg⁷⁹¹ en un viatge on coincidí amb el seu cunyat Josep Carnesoltes i Amat, experimentat patró en la ruta del Bàltic.⁷⁹² Hi va tornar l'any 1785, coincidint a l'anada amb el seu cosí Fèlix Misser i Moler.⁷⁹³ Va morir abans del febrer de 1787⁷⁹⁴ en el transcurs d'un viatge amb la barca *San Diego*, durant el qual assumí interinament la patronia Salvador Ferrer, mariner també de Canet.⁷⁹⁵

Joan Cruanyes i Misser (1749-1809)⁷⁹⁶

El 28 de febrer de 1775 pagava el quartó a la Confraria de Sant Elm per dos viatges fets, l'un a Galícia i l'altre a Orà; en total, 36 lliures, 19 sous i 4

⁷⁸⁸ AHPC, Protocolo 1025, 1749, f.617.

⁷⁸⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 376, 1751, f.2.

⁷⁹⁰ Veure els apartats dedicats a Josep Carnesoltes i Amat, pp. 215-218 i Francesc Milans i Cirés, pp. 381-389.

⁷⁹¹ Sundregister, 1778, 252/187 i 252/196.

⁷⁹² Francesc Cruanyes casà el 1769 amb Anna Maria Carnesoltes i Amat.

⁷⁹³ Sundregister, 1785, 260/470 i 260/486. Fèlix Misser naufragà en el Bàltic a la tornada.

⁷⁹⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1787, f.206. En el testament de la seva mare Caterina Misser escripturat el 17 de febrer de 1787, consta Francesc Cruanyes com a difunt.

⁷⁹⁵ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1787, f.142.

⁷⁹⁶ En alguns documents se l'anomena Joan Baptista.

diners.⁷⁹⁷ Els guanys obtinguts en la navegació li permeteren aquell mateix any va comprar una casa força derruïda a Canet, per 500 lliures, a D. Ignasi Macià i Moreta, ciutadà honrat de Barcelona.⁷⁹⁸ Hi ha documentat un pagament del quartó a la Confraria de Sant Elm, l'any 1778, de 104 lliures i 10 sous, una quantitat prou important, que tot i no indicar-ho devia correspondre a diferents viatges.⁷⁹⁹ Per un altre pagament fet a la Confraria sabem que probablement, l'any 1779 es dirigia a Londres amb un carregament de panses;⁸⁰⁰ una querella presentada per Cruanyes contra Herries, Larrard, Keit i Cia.⁸⁰¹ el mateix any, fa pensar que aquesta societat anglesa, amb casa a Barcelona, podria ser la noliejadora de l'esmentada mercaderia.⁸⁰²

Essent patró de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 150 tones efectuà quatre viatges a les colònies, tres d'ells amb sortida des de Barcelona: el 1782 a l'Havana,⁸⁰³ el 1784 a Puerto Rico, el 1786 a Veracruz; finalment el 1794, amb sortida des de Cadis i destinació Veracruz.⁸⁰⁴ Disposem del registre d'anada fet a Barcelona l'1 de juny de 1786.⁸⁰⁵

Taula 49. Registre de Joan Cruanyes en la sagetia Sant Joan Baptista. Barcelona, 1 de juny de 1786. Elaboració pròpia.

Productes lliures de taxes	Rs. mrs. Taxes, Rs. mrs.
32 dozenas sombreros	3.316
80 resmas papel blanco	1.760
6 arrobas cañamo obrado	450
152 varas paños	4.600

⁷⁹⁷ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1775, f.112.

⁷⁹⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1775, f.232.

⁷⁹⁹ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1778, f.122. Gaudint d'una bona situació econòmica, casà l'any 1778 amb Rosa Batistapau i Jovanet. Tingueren set filles entre 1778 i 1793 i Joan, l'únic fill mascle, nascut l'any 1795 i que morí el 1801.

⁸⁰⁰ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1780, f.126.

⁸⁰¹ L'any 1756, la companyia Robert Herries, establerta a Barcelona, noliejà el vaixell de Felícia Carnesoltes i Clausell per portar mercaderies a Anglaterra.

⁸⁰² ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, 1779, C, 11016.

⁸⁰³ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias* Apèndix VI. En aquest viatge va fer escala a Màlaga i també a Cadis on contractà un préstec de risc per 400 pesos.

⁸⁰⁴ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, apèndix, pp. 46, 50, 154.

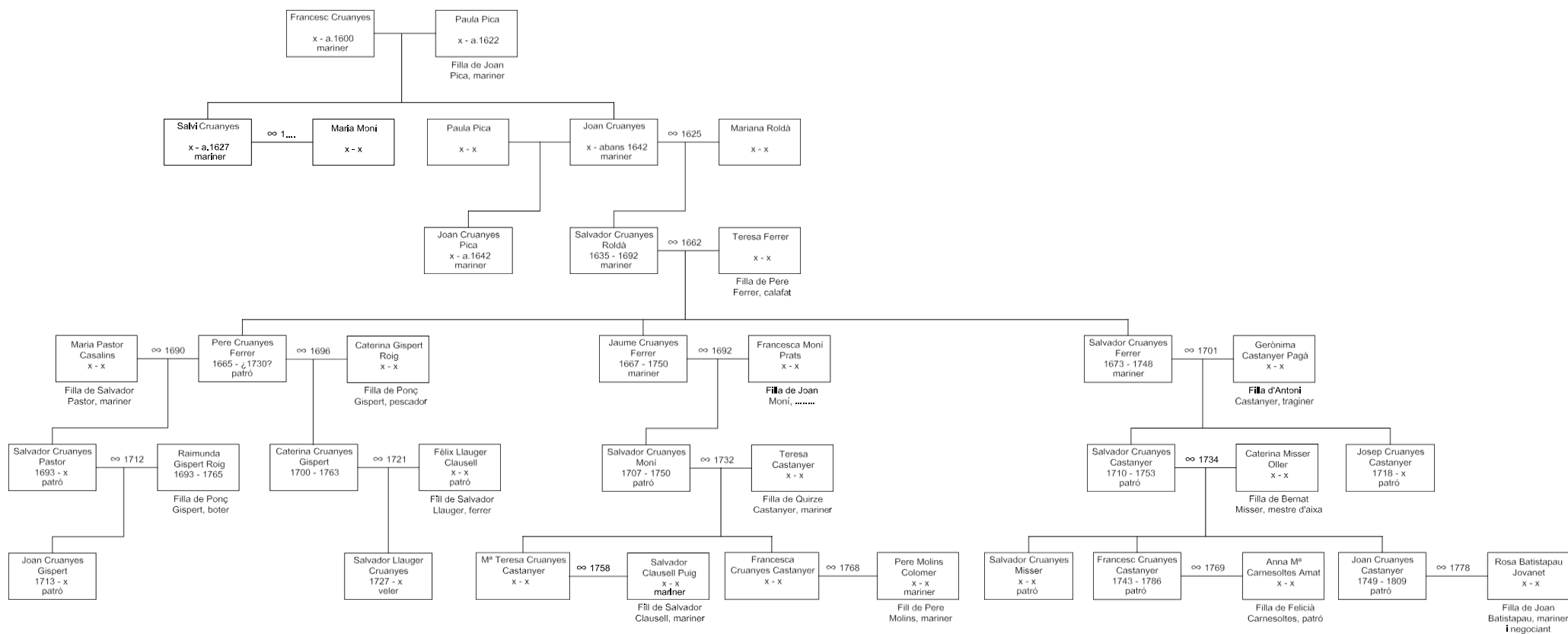
⁸⁰⁵ Agraïm aquesta informació al professor Josep Fàbregas. El *Real Permiso* per a realitzar l'expedició fou atorgat al comerciant barceloní Marià Font.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Total	10.126		
Productes amb taxes del 3%			
6.768 arrobas vino tinto	54.144		
3.478 arrobas aguardiente	208.680		
16 arrobas vino blanco	160		
20 quintales almendra	3.000		
20 quintales clavazon de hierro	3.000		
37 dozenas navajas y tigeras	840		
110 gruesas cuerdas de vihuela	330		
38 armas de fuego	1.280		
34 ½ dozenas medias de algodón	2.556		
2 cajas libros	1.880		
3.440 vs. encajes y 6 ½ dozs. medias de Ylo	4.564		
3.154 vars. pintados de lienzo y algodón	23.943		
Total	304.377	9.131	10
Seda. Taxa: 1 ral/liura			
113 libras seda obrada y texida	27.340		113
Derecho de las Provisiones		177	31
TOTALS	341.843	9.422	7

El 30 d'abril de 1787 sortia de l'Havana amb la sagetia carregada de sucre, cuirs i palo de Campetxe en destinació a la península. Havent arribat a Cadis el 21 de juny, formalitzà una «Protesta de Mar» pels possibles danys ocasionats a l'embarcació i/o als productes, a causa d'una tempesta produïda la nit del 12 al 13 de maig.⁸⁰⁶

⁸⁰⁶ AHPC, Protocolo 3854, 1787, f.567.



4.1.5. FERRER

La principal nissaga marinera dels Ferrer canetencs té com a cap de brot el mariner Salvador Ferrer (X-1652) del qual se'n deriven tres branques principals (veure arbres genealògics, Ferrer 1.1 i Ferrer 1.2). Sense con·nèxió amb els anteriors, hem documentat la branca dels Ferrer «Duris» (veure arbre Ferrer 1.3)

Ferrer (1.1)

Josep Ferrer i Castanyer (1687-1736)

Fill de Josep Ferrer i Prats⁸⁰⁷ és a la llista dels patrons de Canet de 1728 amb una barca de 2.000 quintars. Entre 1720 i 1735 hem identificat set expedicions a Cadis, en els llibres de comptes de Miquel Alegre. Trobant-se a la ciutat andalusa el juny de 1722, aleshores informava al comerciant barceloní de les dificultats per poder fer un bon negoci, car «*en esta (Cadis) los fruits de Catalunya son molt abandonats menos laiguarent de prova de oli y ametlla*». L'aparició de malalties, suposadament infeccioses, restringí el comerç amb Berberia i Gibraltar «*que sera causa que la sera sera molt cara*», referint-se òbviament a la cera africana. Per altra banda són interessants els comentaris que fa sobre la gran quantitat de robes de diferents qualitats que hi havia a Cadis: «*xamallots [camelots] de Lila, llanetas de Inglaterra, escots de Iprá [Ypres]*», les quals segons els preus podrien tenir bona venda a Barcelona.⁸⁰⁸ Més endavant serà el Principat qui aportarà a Cadis teixits de fabricació pròpia o estrangera, per a ser exportats a les colònies.

El mes d'abril de 1723 es trobava carregant a Salou «*quan ariba la faluga de la sanitat y lo oficial ana a regonexar lo pinco y troba dins una caxa de un mariner un poch de tabaco [...] aversa convingut lo oficial ab dits mariners de una dobla y dos barils de vi*»; el comentari és prou explícit. El mateix mes es trobava a Cadis on l'aiguarent va atènyer els preus més alts d'aquells anys: a cent pesos la pipa de prova d'oli i setanta lal de prova d'holanda «*y si non ve de*

⁸⁰⁷ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 41. Josep Ferrer i Prats localitzat al port de Cadis a finals del segle XVII, seria el patró de la barca *N.S. de la Cinta y Santo Domingo* (1693) i *N.S. de Guia i Sant Antoni de Pàdua* (1694).

⁸⁰⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 78/4, 1722.

França crech valdra molts diners pero se de sert que a la Badia niya ab dos ganguils y un vaxel franses». Les deu pipes —cinc de prova d'oli i cinc de prova d'holanda— que havia carregat per compte de Miquel Alegre, per un cost de 762 lliures, 11sous, foren venudes a Cadis amb un guany net de 448 lliures, 1sou, és a dir un benefici del 58,8%. L'aiguardent català era el preferit, malgrat la forta oposició dels vinaters andalusos que aconseguiren, segons comentava Ferrer, en una carta de primers de juny, *«que en Cadis se publica un edichta que no se pogues embarcar ab los vaxells de flota ayguardent de Catalunya ab las penes rigoreses ques pot considerar*». El vi, fins i tot, sortí més malparat ja que *«ab lo vi tenim grosa dificultat pera averse opossat los cosatxeros a no donar entrada dins Cadis*», de tal manera que el patró canetenc insinuava *«que si podia tenir secret per fer tornar lo vi ayguardent crech estaria mes aviat llest y millor benefici per sos amos*».⁸⁰⁹

L'octubre de 1724, trobant-se a Canet, comunicava a Miquel Alegre els tractes que feia amb Fèlix Plantí fabricant d'aiguardent de Llavaneres:

«lin ajusti vint pipes dotsa de anis a sis lliuras la carga posada a la platje ama satisfacio y vuit de prova de oli a preu de quaranta una lliura la bota de quatra carregas y si falta en arribar als quatra carregas rellevar del preu». És probable que Ferrer salpés cap a Cadis abans d'acabar l'any doncs un cop carregat *«si Deu es servit en donarme bon temps y preservarme de desgracia no crech oyr las matinas de Nadal en esta [Canet] ni en exa [Barcelona]*».⁸¹⁰

En una carta des de Cadis, amb data de l'11 de maig de 1728, informava *«que del dia aribi fin vuy a fet gran rebaixa lo ayguardent prova de oli y ametlla per trobarse los vaxells van a Indias [...] laiguardent prova doli supossara sinve molt barato per consumirna poch lastanque (l'estanquer) y no ser comprados*».

La flota salpà el 17 de maig, la qual cosa explica la davallada de preus; igualment es fa palesa la imposició de l'estanc, la qual corroborava més

⁸⁰⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 144/1, 1723. És clar que no hi havia secret per obtenir aiguardent del vi; de fet ja es destil·lava el vi dolent invendible.

⁸¹⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 145/1, 1724. No hem trobat documentat aquest viatge.

endavant quan indicava «*quedos botas de prova de oli aportave per ser fluxas y no fer be la prova las evenudas a 75 ps. que a no se lo dret de 8 se paga...*».

L'estanc de l'aiguarent, conegut com a dret de l'octau, s'havia decretat l'any 1727 i s'aplicà a partir de l'any següent.⁸¹¹

L'any 1731 fou el que registrà a Cadis els preus més baixos de l'aiguarent, malgrat haver-hi prevista una sortida d'assogues⁸¹² cap a Nueva España. Ho confirmava Josep Ferrer, des de Cadis, en una carta datada el juliol d'aquell any: «*Lo ayguarent se es venuda a la fabrica estanque a 36 ps. (la pipa) y a marxants a 38 ps. y queda vuy tant encalmat que noy ha quin demani una gota*».⁸¹³

L'últim viatge que tenim documentat a Cadis el realitzà l'any 1735. Per compte de Miquel Alegre havia carregat el 27 de maig a Salou 12 pipes d'aiguarent prova d'oli. La sortida de la flota cap a Veracruz, prevista per al mes d'agost, s'endarrerí fins al 22 de novembre, la qual cosa probablement explica que el patró canetenc romangués encara al port gadità en l'esmentada data. El mateix dia de la partença de la flota enviava a Miquel Alegre el compte de les 12 pipes d'aiguarent; el resultat net, que fou de 498 pesos de vuit i 15 quarts, fou lliurat per Ferrer als germans Tomàs i Francesc Prats, seguint les instruccions rebudes de Miquel Alegre.⁸¹⁴ Aquest fet palesa la substitució, a partir de l'any 1735, del canetenc Francesc Clausell i Llauger fins aleshores agent de la companyia Alegre a Cadis, primer pels germans Prats originaris de Palafrugell i poc després, per diferències entre ells, exclusivament per Tomàs Prats, el qual exerciria durant molts anys com a corresponsal i partícip de les primeres expedicions catalanes al continent americà.⁸¹⁵

Mentre Josep Ferrer i Castanyer moria a Canet el març de 1736, el seu fill, hereu i també patró, Josep Ferrer i Clausell era atacat pels moros, el

⁸¹¹ Segons Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 210-211, l'esmentat decret exceptuava la producció catalana destinada a Amèrica, però el patró preveu dificultats per afranquir-la.

⁸¹² Vaixells que transportaven el mercuri (en castellà *azogue*) utilitzat en les mines de plata per a l'obtenció del metall pur.

⁸¹³ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 147/1, 1731.

⁸¹⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 150/1, 1735.

⁸¹⁵ Sobre Tomàs Prats, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 149-197.

setembre del mateix any, davant de Motril; morí poc després com a conseqüència de l'abordatge. Els altres dos fills barons Domènec i Salvador engrandiren, successivament, una botiga de robes i foren destacats fabricants de puntes de coixí (randes). En el testament de Domènec, l'any 1754, es fa palesa la dedicació a l'activitat suara esmentada:

*«disposo que en atenció que las dones que fabriquen puntes per dita ma casa eo per mon negoci y que moltes de ellas me estan divent algunas partidas [...] del deute de cada una de ellas los sie rebaxat un tant per cent [...] ab tal que lo que se rebaxarà junt fassa la partida de doscentes lliures».*⁸¹⁶

A l'inventari de la botiga, realitzat pel seu germà i hereu, a banda de gran quantitat de teles i robes, s'hi comptabilitzaren unes 6.000 canes de puntes blanques corrents.⁸¹⁷ Salvador Ferrer i Clausell s'especialitzà en la venda de puntes destinades a les colònies; les enviava a Cadis on eren venudes per comerciants canetencs establerts a la capital andalusa. Hi ha documentada, l'any 1771, una reclamació feta al veler Josep Pica i Prats i Cia. que li devia 900 lliures, 4 sous, 9 diners, per un assortiment de puntes.⁸¹⁸ L'any 1778 es repetia una reclamació de Salvador Ferrer al mariner de Canet Pere Màrtir Roig, per unes puntes de valor 1.289 lliures, per a ser venudes a Cuba.⁸¹⁹ Era pràctica comuna, tenint en compte el poc volum que ocupaven aquestes manufactures, lliurar-les a mariners, sobrecàrrecs o patrons de la mateixa localitat embarcats a Barcelona cap a les Índies, els quals, cobrant comissió o la meitat del guany, les venien al millor preu possible. El nombre de resultats

⁸¹⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1754, f.104.

⁸¹⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1755, f.135. Les puntes més barates podien tenir un preu d'uns 10 sous la cana, per tant, el seu valor seria com a mínim de 3.000 lliures.

⁸¹⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1771, f.242 i AHCB, Fons comercial, B-630, f.76. Pica havia mort a Cadis feia poc; altres creditors foren els comerciants canetencs Fèlix Major Catà i Joan Pastor i Catà. Nomenaren procurador a Domingo Roig i Ferrer, nebot de Salvador Ferrer, establert a Cadis. La Companyia Roig i Ferrer, propietat dels germans, Pere, Domingo i Miquel Roig i Ferrer, esdevingué una de les firmes comercials canetenques més actives amb seu a la capital andalusa; l'any 1819, només entre gener i maig, les seves transaccions comercials amb la important companyia barcelonina de Miquel Colomer i Pujades –probablement de Canet, però no en tenim la certesa– arribaren a la quantitat de 66.568 lliures.

⁸¹⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1778, f. 13. Pere Màrtir Roig, casat el 1773 amb Isabel Moní i Prats, havia mort a les Índies el 30 de juliol de 1777. Portava també puntes dels germans Joan i Gabriel Pastor i Catà.

impagats per vendes a les Índies continuava essent un maldecap per a Salvador Ferrer: l'any 1781 reclamava al patró canetenc Francesc Carbonell i Roig de la sagetia *Sant Francesc Xavier*, de la qual en tenia 1/16, una càrrega de puntes i corbates per a ser venudes a Buenos Aires; l'any 1782 la reclamació era per un assortiment de randes de seda carregades en la barca *Sant Francesc d'Assís* del patró Josep Molet, amb destinació a Barlovent.⁸²⁰ Els guanys però no eren menors; en efecte, l'any 1781 fou un dels socis creadors de la companyia d'assegurances marítima Mare de Déu del Roser de Barcelona, quan va adquirir una acció de 5.000 pesos.⁸²¹

El seu fill Salvador Ferrer i Pica (1765-1809) continuà els negocis del seu pare, especialment l'exportació de randes, per a la qual comptà, en diferents ocasions, amb el canetenc Salvador Ferrer i Goday —sense relació de parentesc coneguda— capità del bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores*, propietat de Baltasar de Bacardí. En efecte, el maig de 1792 li carregava per ser venudes a Veracruz 125 peces de blondes i 75 peces *d'angaripolas*⁸²², de cost un cop a bord, 1.015 lliures, 3 sous, 9 diners i 1.468 lliures, 18sous, 7 diners, respectivament, amb el pacte de repartiment de guanys, que en el cas de les *angaripolas* resultà ser de 92 lliures, 14 sous, 4 diners, per a cadascun. L'agost de 1793 les puntes carregades amb un cost de 725 lliures, 10 sous, 10 diners, per vendre-les a Montevideo, donaren a cadascun, patró i comerciant, un guany de 82 lliures, 9 sous, 3 diners. En el viatge a Montevideo el maig de 1795, a diferència dels viatges anteriors, el patró cobrava la comissió del 4% sobre la quantitat percebuda per la venda d'una càrrega de puntes i mitges de seda; en aquest cas —en haver de retornar amb productes invendibles— el valor de la venda resultà inferior al de cost; mentre el comerciant perdia unes 390 lliures, un 32,5%, el patró en guanyà 37. De totes maneres, probablement, Pica se'n pogué rescabalar ja que el patró Ferrer, amb els diners de la venda, va comprar 25 faneques de cacau, cobrant una comissió del 3%, a 21 pesos, 6 rals la faneca, que serien venudes a la península. Després d'un llarg parèntesi, per culpa de la guerra amb Anglaterra, l'agost de 1803, Salvador Ferrer comprà

⁸²⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1781, f.227; 1782, f.122.

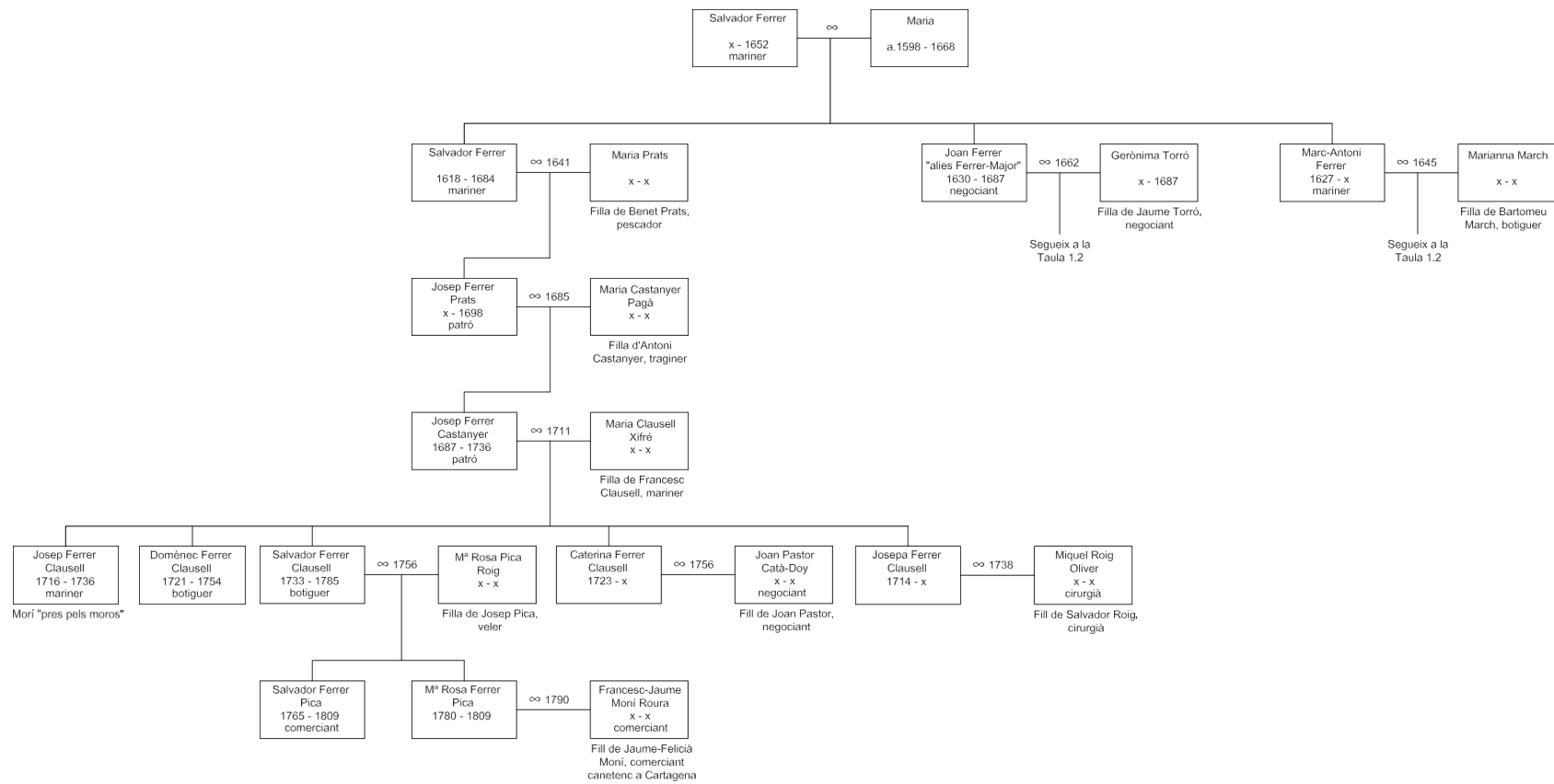
⁸²¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1781, f.236.

⁸²² Angaripola: Llenç ordinari, amb faixes de colors.

a Veracruz, per a Pica, un *subornal* (sarró) de grana pel preu —cost més despeses— de 566 pesos, 5 rals, inclosa la comissió d'un 2% per al patró.⁸²³ El valor dels retorns a la metròpoli compensaven amb escreix qualsevol possible pèrdua dels productes venuts a les colònies.

⁸²³ CEC, Llibre de comptes del patró Salvador Ferrer i Goday, ff. 3, 9, 53,81, 121, 187.

Ferrer (1.1)



Ferrer (1.2)

Joan Baptista Ferrer Torró (1667-1745)

Cosí de Josep Ferrer i Castanyer, al llistat de patrons canetencs de 1728 apareix com a Baptista Ferrer «major», amb una barca de 2.000 quintars. L'any 1705 «*poch antes de avistarse la armada del Sr. Arxiduch*» carregà per compte del negociant barceloní Joan Pongem⁸²⁴ i el pagès de Vilassar Joan Verívol,⁸²⁵ per meitat cadascun, «*vint i tantes bótes de vi*» per a ser venudes per les costes d'Espanya.⁸²⁶ Baptista Ferrer (pare o fill) arribava a Cadis el 13 de desembre de 1724 amb 12 pipes d'aiguardent anisada i 6 de prova d'oli per compte de Miquel Alegre, les quals un cop venudes reportaren al comerciant barceloní un guany de 180 lliures, un 40% sobre el preu de cost.⁸²⁷ Molt diferent fou la situació de l'aiguardent l'any 1735; tot i que estava prevista la sortida de la flota el mes d'agost —no salpà fins al novembre— Joan Baptista Ferrer «major», en carta des de Cadis el mes de juny, comunicava que «*se ven poch y barato que sea venut aiguardent a 58 ps. de vuit la pipa franch per lo comprado que lo dret que son 5 ps. de vuit ha de pagar lo venedor*». En cartes del mes de juliol assegurava que la causa dels preus tan baixos era deguda al poc nombre de vaixells de la flota —deu de comerç i tres de guerra— de tal manera que «*sea venut una partida de 40 ho 50 pipas prova de oli al estanquer a 40 ps. de vuit la pipa*».⁸²⁸

Joan Baptista Ferrer Major Catà (1698-1729)

Anomenat Baptista Ferrer «menor» en el llistat de patrons canetencs de 1728, hi figura amb una barca de 2.800 quintars. Havia participat, l'any 1727,

⁸²⁴ Molas, *Comerç i estructura social*, p. 292. El seu fill, Joan Pongem «menor» nascut a Mataró el 1709, anys després esdevindria fabricant d'indianes associat amb el veler barceloní Miquel Formentí.

⁸²⁵ Vilar, *Manual de la Companyia Nova*, p. 165. Fou un dels cinc socis que l'any 1709 constituïren la Companyia Nova de Gibraltar a la qual aportà quatre setzens: 2.800 lliures.

⁸²⁶ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1 (1715-1739), 19-12-1716. Les diferències entre els dos comerciants promogueren un plet, un cop acabada la guerra de Successió.

⁸²⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Llibre de comptes de Miquel Alegre, Arx. 337, 1724, f.29.

⁸²⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 150/1, 1735.

noliejat per la Reia Hisenda, en la campanya de Gibraltar.⁸²⁹ El seu fill gran Joan Baptista Ferrer Misser, en funcions d'escrivà, navegà a Veracruz l'any 1749 amb la sagetia *Sagrat Naixement i Verge de Misericòrdia*, comandada pel seu oncle matern Fèlix Misser i Oller. Retornat a la península, embarcà novament a Cadis l'any 1751, amb el seu germà Josep, en el vaixell «*Neptuno*» (*Ntra. Sra. del Carmen y San Felipe*), amb mercaderies per a ser venudes a les Índies.⁸³⁰ Els dos germans s'establiren a Guatemala, d'on sembla que no tornaren; Joan Baptista ja era mort l'any 1758 i Josep morí l'any 1783.⁸³¹

Fèlix Ferrer Major Catà (1695-1770)

Es feu càrrec l'any 1729 de la sagetia *Jesús Natzarè*, per mort a Cadis del seu cunyat Jaume Dillat, casat amb Elisabet Ferrer Major Catà.⁸³² El juliol d'aquell any tornava a Barcelona procedent de Tunis amb 128 esclaus redimits pels mercedaris.⁸³³ El 1730 realitzà un viatge a Cadis, abans havia contractat a Barcelona, com a mínim, dos *cambis* marítics; arribat al port andalús li fou retinguda la sagetia en virtut de l'embargament decretat per Felip V amb motiu de la guerra a Itàlia. Ferrer i altres patrons, afectats per la mesura, deixaren l'import a retornar dels préstecs de risc al comerciant Bonaventura Clavell⁸³⁴—establert a Cadis almenys des del 1721—, perquè fes efectiu als creditors els esmentats préstecs; en no haver-los cobrat, els prestadors reclamaren a Ferrer el pagament.⁸³⁵

L'any 1747 se li atorgà la patronia de la sagetia *Jesús Natzarè i Verge de la Misericòrdia* de 4.000 quintars, construïda a Canet. Fèlix Ferrer era el partícip majoritari amb 4/16 + 1/32, junt amb el mercader barceloní Josep

⁸²⁹ Mercader, *Felip V i Catalunya*, p. 227. Va morir el 1729, amb només 31 anys, a Ayamonte.

⁸³⁰ AHPC, Protocolo 776, 1751, f.265.

⁸³¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1758, f.1.

⁸³² ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1, (1715-1739), 1738. Anys després, el 1738, un dels partícips li exigí certs aclariments amb relació als propietaris de la nau i als comptes.

⁸³³ AHCB, Fons de Sanitat, V, vol. 7, f.229.

⁸³⁴ Sobre Bonaventura Clavell, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrerade Indias*, p. 93.

⁸³⁵ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/1, (1715-1739), 23 i 24 de novembre de 1730. Ferrer no abonà el premi d'un dels *cambis* al·legant com a causa el fet de l'embargament de la nau.

Sadurní, que interessava $3/16 + 1/32$.⁸³⁶ El 10 de juliol de 1749 Ferrer realitzava el registre a Cadis per efectuar un viatge a Veracruz amb la sagetia esmentada.⁸³⁷ Seria la segona embarcació construïda a Canet i comandada per un capità canetenc que travessaria l'Atlàntic.⁸³⁸ Poc abans d'iniciar-se els viatges a ultramar era molt freqüent que els navegants fessin testament, en cas de no haver-ho fet abans. Tenim documentat⁸³⁹ el de Fèlix Ferrer, escripturat a Cadis amb data del 29 de juny de 1749. Destaquem els següents apartats:

- 1.- Casat, feia uns setze anys, amb Maria Rosa Puig, la qual aportà al matrimoni 940 lliures catalanes i *la ropa de su uso*; ell la dotà amb unes arres de 300 lliures. No tenien fills.
- 2.- Un cop mort, el seu germà —Carles Ferrer, prevere de Canet— i la seva muller traurien 300 pesos de 128 quarts, per fundar una memòria perpètua.
- 3.- Nomenava marmessors al seu germà Carles i a la seva dona. Si morís en el viatge o en altra part que no fos Canet o rodalies, en aquest assumpte els substituïrien Francesc Ferrer (segurament un altre germà) i Miquel Figueras⁸⁴⁰ que l'acompanyaven en l'expedició.
- 4.- Nomenava al seu germà Carles hereu universal amb l'obligació de mantenir la seva esposa mentre no es tornés a casar o prengués els hàbits; en cas contrari només percebria el dot que va aportar al matrimoni i l'escreix que ell li donà; dels cabals que arribessin de les Índies, pertanyents a ell, manava que li donessin 500 pesos de 128 quarts, si prenia un nou estat.

⁸³⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.327.

⁸³⁷ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrerade Indias*, pp. 146-150. La nau fou noliejada per el carregador andalús Juan Esteban de la Cuerda y Calderón.

⁸³⁸ La primera fou la sagetia *Sagrat Naixement i Verge de Misericòrdia* comandada per Fèlix Misser i Oller que feu el registre a Cadis el 24 d'abril de 1749. La germana de Fèlix Misser, Teresa, s'havia casat el 1723 amb Joan Baptista Ferrer, germà de Fèlix.

⁸³⁹ AHPC, Protocolo 1025, 1749, f.374,

⁸⁴⁰ Mariner de Canet casat l'any 1746 amb Caterina Colomer i Oliver; del seu enllaç en fou testimoni Fèlix Ferrer.

Per a poder exercir de carregador a Cadis era imprescindible registrar-se en la *Matrícula de Comercio de la Universidad de Cargadores a Indias*; la inscripció consta realitzada el 2 de juny de 1749.⁸⁴¹

No tenim constància d'altres viatges a les Índies, però sí que associat amb Gabriel Goday regien l'any 1756 una botiga a Cadis.⁸⁴² Anys més tard el trobem a Canet, on l'any 1764 exercí com a regidor, càrrec que repetiria l'any 1769.⁸⁴³ Aquells anys mantingué una forta polèmica amb el patró Salvador Font i Puig amb qui es querellà per l'ús de l'aigua del torrent públic.⁸⁴⁴

Francesc Ferrer Major Catà (1706-1772)

El 1729 arribava a Barcelona procedent de Tunis amb la sagetia que transportava mercedaris i 127 redimits; després d'efectuada la quarantena se'ls hi donà la *platica*, permís d'entrada concedit per Sanitat.⁸⁴⁵

El 18 de maig de 1732, associat amb Manuel Clausell i Llauger,⁸⁴⁶ Miquel Carniser carregava a Salou aiguardent i ametlla, per compte de Miquel Alegre. Havent arribat a Cadis el 25 de juny, el dia 30 informava de la poca animació del comerç, malgrat haver-se anunciat que la flota salparia el mes d'agost: «*Flota mes freda que aquesta jamai sera vista*». Els vaixells, deia, carregaven preferentment robes car «*los capitans dels vaxells se estiman mes las robas per los nolits que son mes crescuts*». De totes maneres, el 7 de juliol ja havia venut a bon preu, entre 9 i 10 pesos de vuit rals, tots el barrils d'aiguardent que portava, 220 en total; les pipes en canvi es venien amb més dificultat i a preus més baixos; així s'entén que Francesc Ferrer comunicés a Miquel Alegre «*que de las botas ne anam fent barrils*». L'ametlla no es venia a més de 6 pesos el quintar, de tal manera que «*no se que aurem de fer que es la cosa mes abatuda que may se seguia vista*». Des de la badia gaditana informava de la conquesta d'Orà: «*tenim notizias que la armada ja han guanyat*

⁸⁴¹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 107.

⁸⁴² AHAM, notaria de Canet, Vendrell del Turó, 1756, f.123.

⁸⁴³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1764, f.3; 1769, f.327.

⁸⁴⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1769, f.327 i f.376; 1770, f.35.

⁸⁴⁵ AHCB, FS, IX, 13, 2-8-1729.

⁸⁴⁶ Francesc i Manuel estaven emparentats ja que Gerònima Ferrer Major Catà i Josep Clausell i Llauger, germana i germà respectivament s'havien casat el 1709.

*la plassa de Ura y que han mort sinc mil moros y de los de Espanya no han mort mes que 80 omens y han mort un tinent general».*⁸⁴⁷ El 20 d'agost, seguint les ordres rebudes de Miquel Alegre, lliurava a Cristòfol Prasca el resultat de la venda: 1.365 lliures i 2 sous. Els assentaments comptables del comerciant barceloní ens donen el detall d'aquesta operació:⁸⁴⁸

Taula 50. Liquidació de l'aiguardent i ametlla arribats a Càdis el juny de 1732, per compte de Miquel Alegre. Elaboració pròpia.

Producte	Cost	Benefici
60 barrils d'aiguardent	384 ll. 8s. 4d.	149 ll. 18s. 2d. (39%)
50 quintars d'ametlla	346 ll. 18s. 1d.	9 ll. 12s. (2,8%)
8 pipes aiguardent prova d'oli	344 ll. 19s.11d.	9 ll. 10s. 6d. (2,8%)
TOTAL	1.196 ll. 6s. 4d.	168 ll. 16s. 8d. (14,1%)

Carles Ferrer i Llobet (1743-1802)

Fill de Francesc Ferrer Major Catà, el tenim documentat l'any 1765 com a teixidor de vels.⁸⁴⁹ Anys més tard s'incorporà com a patró a la Carrera d'Índies comandant la fragata *Verge de Misericòrdia*, amb la qual realitzà com a mínim quatre viatges a Barlovent. El 16 d'agost de 1786 sortia despatxat de l'Havana per arribar a Cadis el 31 d'octubre, amb la següent càrrega (sic):⁸⁵⁰

800 pesos \$ [forts] en plata de caja de soldadas

23.766 pesos id. 4 rrs. pta, de registro

22.056 dichos id. en oro, de registro

369 caxas, 3 caxones con 5.471 @ azucar blanca

426 caxas con 6.108 @ dicha de quebrada

⁸⁴⁷ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència de Miquel Alegre, 140/1, 1732.

⁸⁴⁸ BC, Fons del baró de Castellet, Llibre de comptes de Miquel Alegre, Arx. 337, 1732, f.20.

⁸⁴⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1765, f.267. Carles Ferrer i Gabriel Catà, administradors de la confraria de teixidors de vels Verge de la Concepció, declararen que Josep Llobet i Prats tenia set telers de seda a banda de la botiga on hi venia a la grossa i a la menuda.

⁸⁵⁰ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

476 quintales palo de tinta

259 libras de tavaco polvo y cigarros

3 caxtos. 3 tarros, 1 barril con 248 libras de Dulce

1 caxon con 1 @ de café

1 barril con 4 @ de aguardiente. Rom

2 loros

39 codos cubicos de madera de caoba

1 caxon con generos devueltos por invendibles.

Tornaria a Barlovent salpant de Barcelona a finals d'estiu de 1787.⁸⁵¹ Els següents dos viatges, iniciats el 30 d'octubre de 1789 i el 3 de març de 1791 respectivament, foren estudiats per Pierre Vilar, servint-se del Fons de Fallides, (Llibre, B. 392), conservat a l'Arxiu Històric Ciutat de Barcelona.⁸⁵² És destacable que, al menys en el primer d'aquests dos viatges, els propietaris de la barca cobraren la capa —un 7% sobre els nòlits— i no el patró, tal com era el costum; la quasi totalitat de la càrrega, bàsicament d'aiguardent, pertanyia al patró i a la tripulació. En el segon viatge, en canvi, 150 ½ pipes les carregà el capità i 115 Joan Fàbregas, que embarcà com a sobrecàrrec pagant-se la manutenció a raó de 9 sous, 5 diners per dia.⁸⁵³ Encara tornaria al continent americà, en un viatge que no hem trobat documentat, ja que morí a Popayán (Colòmbia) l'any 1802.

Joan Ferrer i Puig (1718-1785)

Pertanyent a la tercera branca de la nissaga Ferrer, era besnét del mariner Salvador Ferrer. Pel seu matrimoni amb Marianna Carnesoltes Gual i Catà era cunyat de Josep Llauger i Bonet, gràcies al qual el gener de 1752 li

⁸⁵¹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 407 i Llovet, *La matrícula de mar*, p. 188.

⁸⁵² Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 332-338.

⁸⁵³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.42. Suposem que es tracta del patró Joan Fàbregas i Molet de Canet el bergantí del qual anomenat *Sant Francesc de Paula i Ntra. Sra. de Misericòrdia* havia naufragat l'any 1787 «en las costas de Castilla», tornant de l'Havana.

era adjudicada la patronia de la barca *Àngel Custodi* de 2.600 quintars.⁸⁵⁴ L'any següent es feia càrrec interinament de la sagetia *Sant Ecce Homo* en substitució de Josep Pastor i Catà; amb l'esmentada embarcació tornava de Cadis transportant per compte d'Alegre i Gibert 87 pells vacunes dolces, les quals arribaren a la ciutat comtal amb gran quantitat d'arnes, malgrat haver-les fet espolsar el patró varies vegades.⁸⁵⁵ L'any 1754 li fou atorgada definitivament la patronia de l'*Ecce Homo*, mitjançant una nova intervenció de Josep Llauger.⁸⁵⁶

L'any 1758, després de patir un naufragi amb l'esmentada embarcació, davant les costes d'Almeria,⁸⁵⁷ decidí probablement abandonar la navegació activa i establir-se a Cadis, seguint l'exemple de molts conciutadans. Encara hi residia l'any 1781, on exercia d'apoderat del botiguer canetenc Salvador Ferrer⁸⁵⁸ i l'any 1783 del barceloní Antoni Pongem.⁸⁵⁹

⁸⁵⁴ AHPB, Sebastià Prats, 1752, f.12.

⁸⁵⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 377, 1753, f. 74 i f. 82.

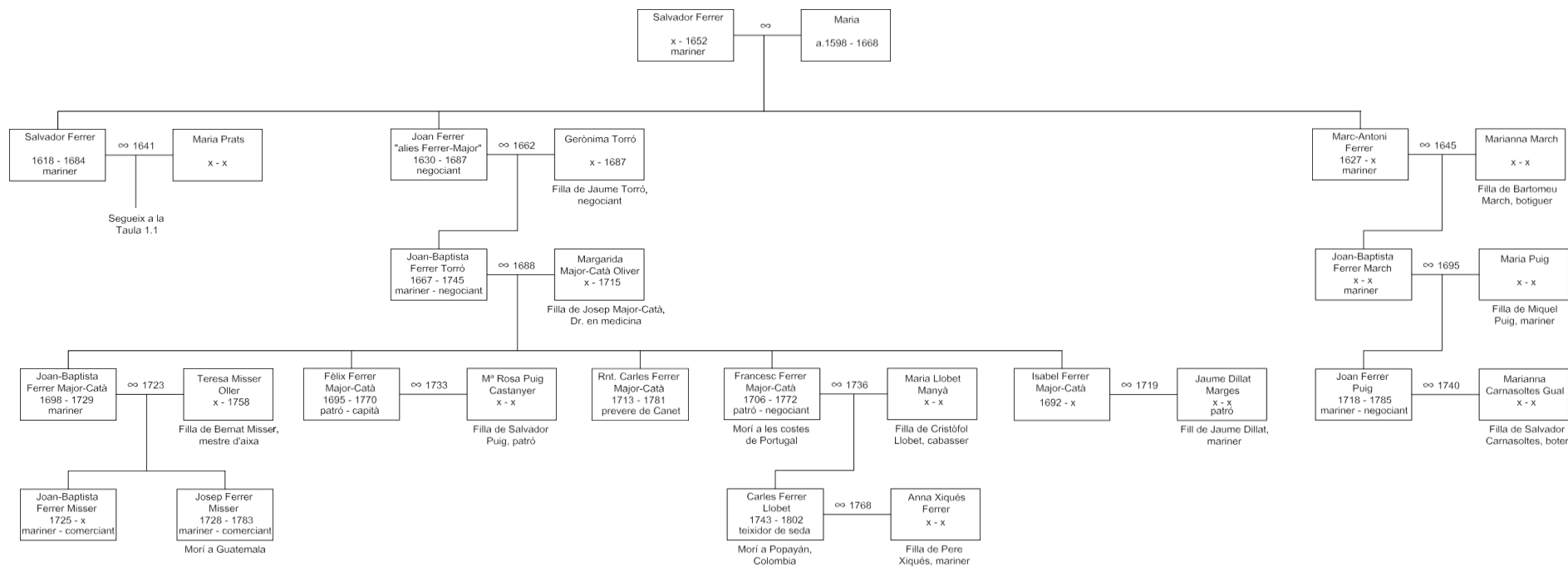
⁸⁵⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1754, f.81.

⁸⁵⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1758, f.103.

⁸⁵⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1781, f.227. Probablement es tracti de Salvador Ferrer i Clausell.

⁸⁵⁹ AHPC, Protocolo 3848, 1783, f.533.

Ferrer (1.2)



Ferrer (1.3)

Branca de mariners canetencs, en principi sense relació de parentesc coneguda amb les anteriors.

Joan Ferrer i Tramuja (1721-1786)

Heretà l'àlies «Duris» amb el qual eren coneguts els membres de la seva família paterna i com s'identificaven, de tal manera que ell mateix apareix en la documentació consultada com Joan Ferrer Duris. Hauria embarcat al començament de la guerra contra Anglaterra (guerra de la Oreja de Jenkins) en la nau *Santa Isabel*, de la Reia Armada, essent-ne llicenciat l'any 1742; deu anys després, el 1752, donava poders al seu cunyat Josep Goday establert a Cadis, per a reclamar el sou que li devien pels anys de servei.⁸⁶⁰

Joan Ferrer i Josep Goday i Misser (1727-1784) compraren l'any 1755 un assortiment d'armes a Joan Serrahima i Pere Molas de Barcelona amb les quals embarcaren a Cadis i vengueren a Veracruz, quedant-se cadascun la meitat del benefici.⁸⁶¹ Ambdós socis restaren a Cadis, on l'any 1762 ens consta que tenien una oficina de comerç.⁸⁶² Seguint l'exemple d'altres conciutadans amb botigues a la capital gaditana, alternaven la seva permanència a la ciutat andalusa amb estades a Canet, de manera que des d'un i altre indret es procurés la bona marxa del negoci. El desembre de 1765, en una de les tornades de Joan Ferrer a Canet, des de Cadis, per terra, acompanyat pels germans Josep i Jaume Pujades i Castanyer, també canetencs, a prop de Cabezas de San Juan (Sevilla) foren assaltats per tres homes amb trabucs, els quals «amb molta arrogància els exigiren tots els diners que portaven o la vida».⁸⁶³

⁸⁶⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1752, f.90. Els germans Joan i Josepa Ferrer casaren amb els germans Manuela i Josep Goday respectivament.

⁸⁶¹ AHPB, Sebastià Prats, 1755, f.39.

⁸⁶² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.114. La companyia Ferrer-Goday pagà 1.173 pesos de vuit rals als marmessors del mariner i comerciant canetenc Tomàs Rolderat mort a Cadis.

⁸⁶³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1766, f.34. A Joan Ferrer a més li prengueren un mul amb sella, fre i alforges que li havia lliurat Josep Goday per portar-ho a la seva casa de Canet.

Salvador Ferrer i Goday (1759-1809)⁸⁶⁴

En la seva fitxa de l'Escola de Pilots d'Arenys⁸⁶⁵ hi consta: «*está expedido de pilotín en la Real Ysla de León (Cadis) según certificación del Sr. Comandante en jefe a 20 de octubre de 1783*». En el mateix document s'hi anota que l'any 1786 sortia de *segundo* cap a Cartagena d'Índies amb la sagetia *Ntra. Sra. de los Dolores*. Creiem que dita nau podria ser el bergantí del mateix nom despatxat a Barcelona, el 16 de març de 1786, amb destinació a Buenos Aires i pilotat pel també canetenc Francesc Oliver i Bonet.⁸⁶⁶ L'esmentat bergantí, que fou propietat del comerciant barceloní Baltasar de Bacardí i Clavell, havia estat comandat anteriorment pel patró canetenc Francesc Llobet i Misser, mort l'any 1784 a Caracas.⁸⁶⁷ A la tornada del continent americà, el 1787, trobant-se el vaixell a Santander, el patró Oliver fou denunciat per incompliment de contracte per Baltasar de Bacardí, un cop revisats els comptes de l'expedició; en conseqüència li fou retirada la patronia.⁸⁶⁸ La fitxa de l'Escola d'Arenys registra que «*Salvador Ferrer salió de segundo para la Rusia con el bergantín de su cargo nombrado Los Dolores en 1 junio 1789*». És possible que Salvador Ferrer, substituint Francesc Oliver, comandés la nau en aquest viatge —probablement a Sant Petersburg—, però no l'hem trobat documentat. De fet, la fitxa registra dos viatges posteriors de Salvador Ferrer amb el càrrec de *segundo*, els quals, amb tota certesa, foren realitzats en qualitat de patró/capità, segons la documentació consultada.⁸⁶⁹ Retornat a Barcelona, el 19 d'agost de 1790, li fou atorgada la patronia del

⁸⁶⁴ Sobre Salvador Ferrer i Goday, vegeu: Ricard Cantano, «Un patró canetenc del segle XVIII, Salvador Ferrer Goday», *El Sot de l'Aubó*, núm. 66 (2018), pp. 8-12.

⁸⁶⁵ AHAM, Llibre de l'Escola de Pilots d'Arenys, Alumnes i Pràctiques, 1779-1799, f.245.

⁸⁶⁶ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p.50. Malgrat la no coincidència de la destinació del vaixell en la fitxa d'Arenys i en la citació de Delgado, així com en el model de nau, pensem que es tracta de la mateixa embarcació. Les imprecisions d'aquest tipus no són infreqüents en els documents de l'època.

⁸⁶⁷ Veure: Ricard Cantano, «El cas del capità canetenc Francesc Llobet i Misser», *El Sot de l'Aubó*, núm.51 (2015), pp. 8-10.

⁸⁶⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1789, f.305.

⁸⁶⁹ En aquella època, per a exercir de patró o capità no era obligatori disposar de cap títol acadèmic; la capacitat s'aconseguia amb l'experiència demostrada després d'uns anys d'aprenentatge en diferents viatges.

bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores* de 200 tones per Baltasar de Bacardí i Tomba, fill de l'anterior propietari.⁸⁷⁰

El gener de 1791, Salvador Ferrer salpava de Barcelona amb destinació a Veracruz amb una tripulació de 14 mariners, d'entre els quals hi havia Joan Batista Pau de Canet. El contracte de tripulació⁸⁷¹ estipulava que l'únic noliejador i propietari de la nau Baltasar de Bacardí i Tomba pagaria pel viatge d'anada 15 pesos i mig de 128 quarts per cada pipa o equivalent; el document afegia que «*no se fixaran estarias*», condició força insòlita en aquest tipus de contracte, però comprensible en aquest cas on coincidien la persona de l'armador i el noliejador. Ens consta l'import de les mercaderies carregades a Barcelona: exportacions de productes catalans: 709.039 rals de billó; reexportacions de productes estrangers: 60.608 rals de billó.⁸⁷² No coneixem la data de tornada a Barcelona de Salvador Ferrer, però el 20 de desembre de 1791 era a la ciutat comtal on constava que hi tenia la residència.⁸⁷³

Salvador Ferrer va realitzar encara quatre viatges més al continent americà entre 1792 i 1803, dels quals s'ha conservat un copiator de cartes i el llibre de factures i comptes de venda.⁸⁷⁴ La informació continguda, ens ha facilitat, de cada viatge, aspectes i detalls del comerç colonial que exposem a continuació:

A finals de maig de 1792 sortia de Barcelona en destinació a Veracruz, comandant el bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores* essent-ne Baltasar de Bacardí i Tomba, un altre cop, el noliejador quasi exclusiu. Arribà a Veracruz l'11 d'agost,

⁸⁷⁰ www.monacodebacardi, document núm. 10.450. A l'escriptura de patronia consta que el bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores* l'havia adquirit Bacardí a Santander i traslladat a Barcelona per Salvador Ferrer. Es tractaria per tant d'un vaixell diferent de l'anterior al qual posaren el mateix nom.

⁸⁷¹ AHPB, Escrivania de Marina, Joan Fontrodona, 1791, f.7.

⁸⁷² Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p.63. *El Reglamento de Libre Comercio de 1778* permetia la introducció indiscriminada de manufactures estrangeres destinades a la reexportació amb un afany d'incrementar els ingressos duaners.

⁸⁷³ Estava registrat a la matrícula de mar de Barcelona, la qual cosa ha provocat certes dificultats per a poder identificar el Salvador Ferrer dels documents amb el Salvador Ferrer i Goday canetenc.

⁸⁷⁴ El canetenc Antoni Utzet ha permès al Centre d'Estudis Canetencs la digitalització dels esmentats documents. Ambdós llibres estan escrits en castellà, amb l'excepció de sis cartes en català entre unes dues-centes cinquanta.

on hi havia 23 embarcacions catalanes, entre elles la pollacra *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* del canetenc Bonaventura Sagrera i s'esperava l'arribada de Marià Llauger i Coll i del que seria el seu sogre, Joan Font i Puig. A banda de les mercaderies per compte de l'esmentat Bacardí, Salvador Ferrer carregà —s'entén amb autorització del propietari del vaixell— productes d'altres comerciants, en quantitats poc importants, per a ser venuts a Veracruz pel patró canetenc, el qual es reservava la meitat del benefici obtingut. Les vendes més rendibles foren les *angaripolas* de Salvador Ferrer i Pica de Canet i les randes de seda negra de la també canetenca Clara Buch⁸⁷⁵ que li proporcionaren un guany de 93 i 86 lliures respectivament. També carregà, associat amb Antonio Tomba —es tracta d'Antonio Tomba i Roca, oncle de Baltasar de Bacardí i Tomba— mercaderies diverses de valor 4.027 lliures de les quals Tomba n'aportava 1.500 amb el compromís pactat d'un guany de 45 lliures, és a dir, un 3% del diner que havia interessat. En no haver pogut vendre tota la partida, Ferrer deixà els productes a Josep Prats i Carbonell,⁸⁷⁶ comerciant canetenc establert a Veracruz, perquè finalitzés la transacció; igualment li deixà unes blondes de Salvador Ferrer i Pica, de cost 1.015 lliures, per l'excessiu baix preu del mercat. Les mercaderies transportades, per compte i risc de Baltasar de Bacardí, que constituïen el gruix de la càrrega, foren lliurades a Ramon Gibert, el seu agent a Veracruz. Després d'una estada d'uns cinc mesos a la ciutat mexicana, Salvador Ferrer salpava a finals d'octubre amb destinació a Barcelona carregat de cotó per a Baltasar de Bacardí i, a última hora, de fusta «per al Rei» a 18 rals de plata el colze cúbic, amb la qual cosa evitava haver de llastrar la nau. Igualment registrava un *conocimiento* de 8.000 pesos forts, lliurats per Ramon Gibert, per compte i risc de Bacardí, del qual Ferrer en cobraria l'1% per raó de nòlit. Desconeixem la data d'entrada al port de la ciutat comtal, però el bergantí seria reconegut per «la *Bandera Ynglesa* al

⁸⁷⁵ Clara Buch i Xiqués, viuda del patró Pere Buch i Mestres, capità que fou de la sagetia *Ntra. Sra. del Carme* amb la qual viatjà a l'Havana els anys 1777 i 1778.

⁸⁷⁶ Josep Prats i Carbonell s'havia casat l'any 1785 amb Rita Goday i Ferrer, cosina de Salvador Ferrer i Goday.

*Palo de Trinquete [proa] y el Gallardete colorado a la Grimpola*⁸⁷⁷ del Palo Mayor» tal com ho havia manifestat el patró abans d'iniciar el retorn.

El següent viatge, aquest cop amb destinació a Montevideo, realitzat també amb el bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores* de Baltasar de Bacardí, s'inicià des de Barcelona entre juny i juliol de 1793. Abans de partir, per rematar els negocis pendents de Veracruz, on trigaria a tornar-hi, notificà per carta a Josep Prats i Carbonell, que trobant-se probablement a la ciutat mexicana el capità Bartomeu Roig i Goday,⁸⁷⁸ cosí comú, amb la fragata *Sant Antoni de Pàdua*, li lliurés en plata o fruits, el resultat de les vendes pendents. Hi havia la brama, segons es deia, «*que en Veracruz fan traurer la Plata de los barcos particulares y la pren un Baxell de Guerra*».⁸⁷⁹ Aquesta mesura seria conseqüència, segurament, de la inseguretat marítima creada pel conflicte amb França, la Guerra Gran.

La càrrega per compte i risc de Baltasar de Bacardí, segons el llibre de Ferrer, costava, estibada a bord, inclòs un 10% d'assegurança, 32.227 lliures, repartides en les següents partides: paper (2.587 lliures), mitges (7.303 lliures), sucre (1.847 lliures), aiguardent (10.519 lliures) i vi (9.971 lliures). Crida l'atenció la partida de sucre, essent-ne Catalunya importadora. En aquest viatge el patró canetenc carregà també pel seu compte mercaderies per valor de 12.916 lliures, de les quals 10.266 corresponien a una partida de mocadors i *angaripolas*.⁸⁸⁰ Carregà igualment blondes dels comerciants canetencs, Salvador Ferrer i Pica (725 lliures), Clara Buch (304 lliures) i Esperança Roura⁸⁸¹ (144 lliures), amb percepció del 50% dels beneficis.

Després de patir un temporal a l'estret de Gibraltar que l'obligà, el 25 d'agost, a refugiar-se a San Roque (Cadis), arribà a Montevideo el 14 de novembre. Els agents de Baltasar de Bacardí, que residien a Buenos Aires

⁸⁷⁷ *Diccionario Marítimo Español*, 1831. Grimpola: Gallardecito muy corto, izado en el tope mayor, para que señale la dirección del viento.

⁸⁷⁸ La mare de Bartomeu Roig i Goday era Rita Goday Misser, tia per tant de Salvador Ferrer.

⁸⁷⁹ CEC, Copiador de cartes, f.6r. Carta del 22 de juny de 1793 enviada des de Barcelona a Salvador Ferrer i Pica de Canet. És una de les sis cartes escrites en català.

⁸⁸⁰ Angaripola. Llenç ordinari, llistat de colors.

⁸⁸¹ Es tracta segurament d'Esperança Moní i Carnesoltes, muller del patró Francesc Roura i Roldós.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

eren Josep Ignasi Tomba, nebot, i Francisco Salvio Marull, el primer hi era temporalment. El trasllat de les mercaderies entre Montevideo i Buenos Aires es realitzava mitjançant embarcacions no gaire grans: «*la lancha de Sesario*». Ferrer va informar a Bacardí de les dificultats per a vendre vi i aiguardent als «*pulperos que siempre van tanteando todos los almazenes*» i s'acomiadaren amb un lacònic «*ya nos veremos*». La pràctica totalitat de la plata cobrada, en pesos forts, pertanyent als diferents noliejadors i al mateix Ferrer, fou esmerçada en la compra de cuirs, mercaderia de molta demanda en el mercat espanyol i català. Pel seu interès transcrivim una de les factures de cuirs feta a Montevideo:

COST

Cuir	Pes (lliures)	Preu pesada de 35 lliures	Pesades	Total
760	21.002	13 1/8 rals	600 2/35	984 ps. 4 rs.

DESPESES

Fer piles, desfer-les i marcar-los per 4 homes. Llenya per escalfar els marcadors	3 ps. 5 rs.
20 jornals de 5 hores per espolsar-los 4 vegades	17 ps. 2 rs.
4 homes per carregar-los a la carreta	2 ps.
19 carretades per transportar-los al moll	4 ps. 6 rs.
Comissió (1 ¾%)	16 ps. 3 ¼ rs.
<i>Ramo de Guerra</i> , alcabala i ½%	224 ps. 2 rs.
Llanxa per portar-los a bord	10 ps. 5 rs.
TOTAL	278 ps. 7¼ rs.
COST + DESPESES = 1.263 ps. 3 ¼ rs.	

Aquests cuirs, concretament, foren embarcats per Ferrer en la fragata *Mare de Déu del Roser* amb destinació a Cadis, a la consignació de la Companyia Llauger i Roura, per compte del mateix Ferrer, Salvador Ferrer i Pica i Clara Buch de Canet i Ramon Socias de Barcelona. La venda efectuada a la ciutat andalusa subministrà un resultat líquid de 1.174 pesos, és a dir una pèrdua de 89 pesos, 3 rals (1,4%), que en part ha de ser atribuïble a la forta imposició fiscal (22,8%) exigida a Veracruz, per poder fer front a les despeses ocasionades per la guerra amb França. Era pràctica habitual que durant la llarga temporada de permanència en un port colonial, els patrons enviessin a la metròpoli, embarcats en vaixells que partien, plata o mercaderies per compte dels diferents interessats; això els permetia tenir més disponibilitat de buc per a poder contractar més nòlits de tornada. Fou el cas de Ferrer que, en salpar de Montevideo, fou noliejat per Josep Milà de la Roca,⁸⁸² per a transportar *tasajo*⁸⁸³ a l'Havana. Era una magnífica oportunitat ja que el preu pactat dels nòlits fou de 23 rals de plata el quintar, més un 8% de capa; sobre una càrrega estimada de 5.000 quintars, era un negoci irrenunciable. Així no sorprèn que Ferrer carregués cuirs comprats per ell en el bergantí *Sant Francesc d'Assís*, del capità Josep Vinyals, que tornava a Barcelona amb escala a La Corunya.⁸⁸⁴

El fet de transportar els cuirs de Ferrer en un vaixell que no era el seu, tenia importància en el cas, com així era, d'estar l'esmentada mercaderia hipotecada per uns canvis marítims, que el patró canetenc havia contractat abans de salpar de Barcelona, a una vintena de creditors, sobre els gèneres carregats en el bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores*, per un viatge d'anada i tornada de Barcelona a Montevideo; per tant el risc s'acabava a la ciutat comtal. Ferrer notificà, per carta, als prestadors que en haver estat noliejat per

⁸⁸² De pare català i mare basca. Establert a Montevideo des de l'any 1790, fou un dels comerciants més importants de la regió del Plata. Vegeu: Maximiliano Camarda, «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. José Ramón Milá de la Roca» a *Naveg@merica*. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas, 2014, n. 12.

⁸⁸³ *Tasajo*. Bocí de carn seca i salada.

⁸⁸⁴ Més tard, des de Alacant, Ferrer escriuria a Vinyals a la Corunya, que en cas d'haver venut els cuirs, per evitar el risc de mar, podia canviar els diners per vals reials «*siempre que te los den del 2% para arriba de pérdida*» i enviar-los per correu en carta segura. Si no hi hagués vals podia fer-li una lletra «*por mano segura*» per a la qual cosa el podien informar Francesc Gual i els senyors Dalmau, comerciants canetencs residents a la ciutat gallega.

a l'Havana, carregava els cuirs en el bergantí de Vinyals «*sobre los quales podrá Vm. contar el riesgo de los intereses [...] tomé a cambio marítimo sobre efectos, este viaje que hiva siguiendo*».

Arribà a l'Havana el 27 de maig de 1794, després de 85 dies de navegació, amb la sort de no ser atacats per naus franceses, que s'acostaven fins a la vista del Morro. Descarregà el tasajo i seu que portava, i amb els nòlits cobrats comprà per a Baltasar Bacardí 200 caixes de sucre i palo de Campetxe; la plata sobrant anà a la caixa de soldades. Salpà del port cubà el 17 de juliol amb un comboi de 66 embarcacions espanyoles i 22 d'holandeses, comptant-s'hi quatre naus de guerra d'escorta. Arribà al port d'Alacant el 28 d'octubre, on d'acord amb les instruccions rebudes de Bacardí hauria de vendre el sucre. Era a la ciutat comtal el 12 de novembre, uns 17 mesos després d'haver iniciat el viatge.

El registre per tornar a Montevideo s'efectuà probablement el juny de 1795, comandava un altre cop el bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores* de Baltasar Bacardí, propietari i principal noliejador. Entre l'1 i el 3 de juliol feu escala a Màlaga, des d'on comunicà a l'empresari barceloní que li enviés una gàbia⁸⁸⁵ nova a Montevideo, doncs al port andalús no hi havia un pam de lona i al port americà costaria un dineral. Havent salpat de Màlaga el 4 de juliol, després de passar les Canàries i les illes de Cap Verd un vent contrari els portà cap al nord amb una força que els feu impossible superar el cab de sant Agustí (Brasil), per la qual cosa Ferrer decidí anar a Cumanà (Venezuela) on hi arribà el 24 de setembre; com que trobà un mercat molt a la baixa decidí anar a la Guaira on ja hi era sis dies més tard. Les vendes, animades en un principi, com a conseqüència del final de la guerra amb França el juliol d'aquell any, varen anar caient; era previsible l'arribada l'any següent de molts més vaixells, motiu suficient pels colons per a endarrerir les compres. Gran part de les vendes que Ferrer realitzà en aquest port les esmerçà en comprar cacau i així ho justificava a Bacardí: «*Encara que no hi hagi molt lucre [en les vendes] surt a compte pel gran benefici amb el cacau de retorn*». Era molt cert, ja que la faneca estibada

⁸⁸⁵ *Diccionario marítimo*. Gavia: Denominación de toda vela que se larga en el mastelero que va sobre el palo principal.

a bord, a La Guaira costava uns 23-24 pesos; de tornada la vengué a Cadis a 49. En totes les compres i vendes realitzades personalment, Ferrer cobrava una comissió del 3%, excepte en les mercaderies a nom de Bacardí on s'assignava un 2%. Els gèneres no venuts, sobretot indians, els deixà al canetenc resident a Caracas, Joan Carreras.⁸⁸⁶ Salpà de La Guaira el 16 d'abril de 1796, carregava aigua a Puerto Rico el 25 del mateix mes i arribava a Cadis el 8 de juliol, uns tretze mesos després d'haver sortit de Barcelona.

La guerra amb Anglaterra col·lapsà el comerç colonial i, en conseqüència, a partir de gener de 1797 Salvador Ferrer s'instal·là a Canet on hi residí fins el 1802. La inactivitat comercial amb els països d'ultramar li provocà una manca d'ingressos que l'obligà a navegar amb un llagut per costes properes i demanar préstecs a Baltasar de Bacardí. La reactivació del comerç, a partir de l'acabament de la guerra amb Anglaterra, el novembre de 1801, impulsà Ferrer i altres cinc comerciants de Barcelona a comprar la pollacra *Ntra.Sra. de los Dolores*,⁸⁸⁷ la qual estaven carenant el novembre de 1802, per a realitzar un viatge a Veracruz i Campeche. Sortit de Barcelona el 27 de febrer de 1803, va fer escala a Salou; després d'una parada obligada a Aguilas (Murcia) pel mal temps, fondejà a Màlaga el 23 de març. El registre de mercaderies que efectuà a la ciutat andalusa fa pensar que no l'havia fet a Barcelona, car la duana li va fer pagar els drets dels productes carregats a Catalunya, import que Ferrer hauria de repercutir als diferents noliejadors. Crida l'atenció la queixa que formulà per haver de pagar drets per les indians, al·legant que si eren teixides amb cotó de les colònies quedaven exemptes de l'esmentada imposició i posà com exemple que així es feia a la ciutat comtal; els agents duaners replicaren que no tenien instruccions i per tant el pagament resultà inevitable.

Arribat a Veracruz el 19 de juny de 1803 s'assabentà que França havia declarat la guerra a Anglaterra el 5 de maig; hi havia confusió sobre la possible

⁸⁸⁶ Es tracta de Joan Carreras i Llobet (1746-1801). Vegeu, arbre de la nissaga Carreras, p. 232.

⁸⁸⁷ Salvador Ferrer era el parçoner majoritari amb 13/16, Miquel Valldejuli (1/16), Joaquim Espalter i Rosas (1/32), Tomàs Naranja (1/32), Miquel Julià (1/32) i Joan Julià (1/32). És probable que fos l'anterior embarcació recuperada quan el seu propietari, Baltasar de Bacardí, es disposava a desmantellar-la.

participació espanyola a favor de la nació veïna; de fet, Espanya no entraria oficialment en el conflicte fins el desembre de 1804. Repartí la seva estada a Nueva España entre Veracruz, on hi estaria almenys fins a finals d'agost, i Campetxe, on hi arribà l'11 de setembre; entre novembre i desembre passà a Tabasco per a comprar anyil de Guatemala i després retornar a Campetxe. Els contactes preferits de Ferrer per realitzar els intercanvis eren els comerciants canetencs establerts en aquella regió, els quals per raons de parentesc i paisanatge facilitaven el tracte i l'entesa comercial en els diferents indrets. S'hi havien establert: el seu germà Josep a Campetxe, el seu cosí segon, Francesc Medir i Goday a Mèrida (Yucatán),⁸⁸⁸ Josep Prats i Carbonell a Acatzingo (a prop de Puebla),⁸⁸⁹ Jaume Ferrer i Rolderat a Tabasco i Pere Sabater i Gofau a Veracruz, aquests dos últims sense relació de parentesc coneguda amb el patró canetenc. De manera un tant sorprenent Ferrer va vendre la pollacra «a *cambalache de 3.000 quintales de palo tinte de Campeche*», que carregaria en un vaixell amb destinació a Barcelona on ell hi aniria embarcat.⁸⁹⁰ En no trobar embarcació per tornar, decidí vendre el palo de Campetxe a bon preu, comprar sobretot cacau i anyil, a més de goma copal, grana, cera negra i llavors de Tabasco, que carregaria en la mateixa pollacra venuda, en destinació a Cadis i Barcelona i en la qual embarcaria com a primer pilot. Abans de sortir del port mexicà comunicà per carta al seu cosí Josep Goday i Ferrer, comerciant resident a Cadis, la seva partida amb la pollacra *Ntra. Sra. de los Dolores* i amb una càrrega de la qual li enviava els «*conocimientos que te adjunto y va a tu consignacion por el caso que yo faltase*». També informà a Francesc Misser i Companyia, igualment instal·lats a Cadis, que els enviava, pel seu compte i risc a la seva consignació, tres *subornals* de grana amb la fragata *Maria Antònia* del capità Josep Escardó i Cassà –probablement d'Arenys–, per a ser venuts a la ciutat andalusa; els hi pregava que asseguressin la grana en 1.500 pesos i enviessin el resultat de la venda a la seva casa Misser de Barcelona, on

⁸⁸⁸ La mare de Salvador, Manuela Goday Misser i la de Francesc Medir, Francesca Goday Codina eren cosines, filles respectivament de Gabriel i Joan Goday i Roig.

⁸⁸⁹ Josep Prats i Carbonell s'havia casat amb Rita Goday i Ferrer, cosina de Salvador Ferrer.

⁸⁹⁰ Així ho comunicava als interessats en la pollacra, argumentant que ho feia per la persistent brama d'entrada d'Espanya en la guerra franco anglesa. El preu del palo de Campeche era d'uns 12 rals de plata el quintar, és a dir la pollacra s'havia valorat en unes 8.438 lliures catalanes.

podrien pagar mercaderies comprades per ell. Salpà de Campetxe el 20 de març de 1804; pocs dies abans havia rebut la notícia de la mort de la seva muller —traspassada el 19 d'octubre de 1803—, «*quando esperaba llegar a essa [Barcelona] con suma alegria e hir a Montserrat*».

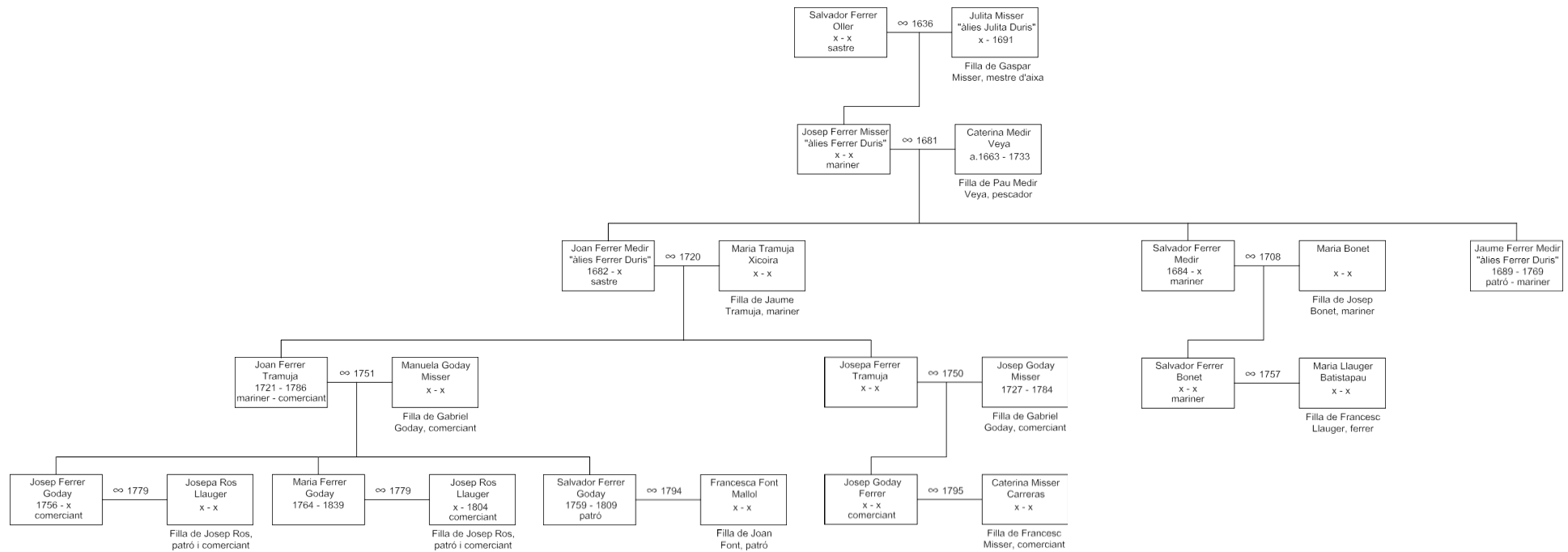
El mes d'agost de 1804 comunicava, des de Barcelona, a la companyia Sastre i Sabater establerta a Veracruz,⁸⁹¹ que s'estava preparant per a fer un altre viatge a aquella ciutat. El 16 de novembre els informava que «*los ingleses en el cabo de Santa Maria han batido 4 fragatas españolas del Rey que venian de Lima, que la una se boló y las otras las han apresado*».⁸⁹² El 14 de desembre es declarà la guerra contra Anglaterra, com a conseqüència, Salvador Ferrer anul·là el projectat viatge. Retirat a Canet, el 25 d'octubre de 1809 —la guerra acabà el gener d'aquest any— escrigué la seva última carta dirigida a Sastre i Sabater dient-los que lliuressin al capità Salvador Roig i Goday,⁸⁹³ portador de la carta, 44 pesos, 2 $\frac{3}{4}$ rals, per una venda de gasa que havien fet l'any 1807 pel seu compte. Poc després, el 23 de desembre de 1809, morí a Canet.

⁸⁹¹ Creiem que els dos socis de la Companyia Sastre i Sabater eren Pere Sabater i Gofau de Canet i Josep Sastre Torres, natural de Berga i casat el 1789 amb Maria Clausell i Vendrell de Canet.

⁸⁹² L'acció havia tingut lloc el 5 d'octubre de 1804 al cap de Santa Maria a l'Algarve. En relació a aquest combat veure: José M. Blanco Núñez. «La tragedia de las fragatas Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra», *Revista general de marina*, vol. 249, núms. 8-9, (2005), pp. 263-273.

⁸⁹³ Fill del patró Bartomeu Roig Oliver i Rita Goday Misser, era cosí de Salvador Ferrer.

Ferrer (1.3)



4.1.6. FONT

La nissaga marinera canetenca dels Font s'originà amb el casament l'any 1726 entre el traginer de Tossa, Joan Font i Rey i Josepa Puig i Castanyer, filla del mariner de Canet Salvador Puig i Maria Castanyer.

Joan Font i Puig (1729-1795)

Havent-se casat el 1767 amb Caterina Mallol i Cruanyes, filla del patró Josep Mallol, aquest li cedí temporalment la patronia de la sagetia *Sant Francesc de Paula*, durant els anys 1768 i 1769; el sogre però, tindria dret a 2/3 de la mitja patronia i a la meitat de la capa.⁸⁹⁴ El gener de 1768 fou contractat a Ferrol per la Reial Hisenda per portar tropa a l'Havana. Retornat a la ciutat gallega el juliol, abans d'acabar l'any 1768 realitzà un breu viatge a Santander transportant tropa i artilleria, i un altre carregat de fusta. El febrer de 1769, noliejat novament per la Reia Hisenda, traslladà també des de El Ferrol un contingent armat a Puerto Rico. Els nòlits en ambdós viatges transoceànics foren de 750 pesos de 128 quarts al mes, més el 10% de capa. El febrer de 1770 es trobava al port de Barcelona on havia portat sardina carregada a Camariñas (La Corunya). El compte de la barca⁸⁹⁵ realitzat per Font, entre el 4 de gener de 1768 i el 4 de febrer de 1770, va reportar un guany net, per als propietaris, de 4.012 lliures, 16sous, 8diners. La informació facilitada ens permet conèixer el guany del patró:

part (quatre quartons).....	504 ll. 10s. 8d.
mitja patronia (dos quartons).....	252 ll. 5s. 4d.
capa.....	362 ll. 11s. 2d.
Total.....	1.119 ll. 7s. 2d.

Seria equiparable a un sou mensual d'unes 45 lliures, amb la manutenció pagada.

⁸⁹⁴ CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, doc. 2.17 (01).

CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, doc. 2.23 (01-02). La mitja patronia era abonada pels armadors. S'ha de tenir en compte que Font havia de lliurar 2/3 de la mitja patronia i el 50% de la capa al seu sogre.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

L'any 1772 li fou atorgada la patronia de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 3.000 quintars. Entre els parçoners barcelonins destaquen: Antoni Pongem i Alabau (1/16), Joaquim Roca i Batlle (1/16) i Joan Antúnez (1/16); per part canetenca hi havia: Salvador Font i Puig, germà del patró (1/16), Joan Font i Rey, pare (1/32), Bonaventura Pujades, comerciant (1/32) i Joan Font i Puig (2/16).⁸⁹⁶ L'any 1773, amb la sagetia esmentada, realitzà un viatge a l'Havana, del qual tan sols sabem que retornà a Cadis el 26 de desembre.⁸⁹⁷ Fins l'any 1777 realitzà com a mínim dos viatges –desconeixem a on– del quals la seva mare li reclamà el pagament de la part (1/32) corresponent al seu pare ja mort.⁸⁹⁸ Entre 1780 i 1783 va realitzar diversos viatges fins Algecires, noliejat per la Reial Hisenda;⁸⁹⁹ els enfrontaments amb la Gran Bretanya durant el conflicte de la independència de les Tretze Colònies incentivà la contractació de vaixells per a transportar tropes, armament i queviures, per a mantenir el setge de Gibraltar.

Entre 1783 i 1794 –incloent-hi el 1795, el millor període del comerç de la Carrera– hi ha documentats sis viatges de Joan Font a les colònies americanes.⁹⁰⁰

Taula 51. Viatges de Joan Font i Puig a Amèrica, entre 1793 i 1794. Elaboració pròpia.

Any	Nau	Tipus	Destinació
1783	<i>N.S. de la Misericòrdia</i>	Sagetia	l'Havana
1784	<i>N.S. de la Misericòrdia</i>	Sagetia	l'Havana
1790	<i>Santíssima Trinitat</i>	Paquebot	Veracruz
1791	<i>Santíssima Trinitat</i>	Fragata	Veracruz
1792	<i>Santíssima Trinitat</i>	Fragata	Veracruz
1794	<i>Santíssima Trinitat</i>	Fragata	Veracruz

⁸⁹⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1772, núm. de foli il·legible.

⁸⁹⁷ Oliva, «El comercio colonial de Cataluña», pp. 447-468.

⁸⁹⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1777, f.322.

⁸⁹⁹ AHAM, Llibre de l'Escola de Pilots, 1779-1799, f.12, f.16 i f.28.

⁹⁰⁰ Llovet, *La matrícula de mar*, pp.187-189.

Del llarg període comprès entre 1784 i 1790, tan sols sabem que l'any 1787 es trobava a Cadis on, com a patró i copropietari de la sagetia *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* de 80 tones, declarava sota jurament, que l'esmentat vaixell no pertanyia a cap persona estrangera.⁹⁰¹

Joan Font morí a Barcelona l'any 1795 i va ser enterrat a Canet. El seu fill Joan Font i Mallol (1778-??) acompanyà el seu pare en els dos últims viatges. Comandà, l'any 1796, tot i la seva joventut, la fragata *Santíssima Trinitat* a Montevideo. A finals del 1802 tornava al mateix port amb el bergantí *Santíssima Trinitat*, àlies «El Buenos Aires».⁹⁰²

Salvador Font i Puig (1734-1811)

L'any 1757 li fou atorgada la patronia del pinc *La Sacra Família*, de 2.000 quintars, comprat a Marsella per un preu de 2.392 lliures, 4 sous. Els parçoners de Canet eren: Josep Llauger (1/16), Marçal Sans, establert a Cadis (2/16) Joan Font i Rey (2/16), Salvador Ferrer, comerciant (1/16) i el patró Salvador Font i Puig (2/16).⁹⁰³ Durant la dècada de 1760 sovintejà els ports del litoral peninsular tornant a Barcelona, carregat de sardina o de tonyina i d'espart,⁹⁰⁴ sense menysprear els sempre aprofitables contractes de la Reial Hisenda que el portarien als ports de Cadis i Màlaga «*por cuenta de la Provisión de Víveres de S.M.*».⁹⁰⁵ Pràcticament els mateixos propietaris de la *Sacra Família* adquiriren o feren construir, el 1772, una nova barca de 3.000 quintars, amb el mateix nom per un valor de 4.000 lliures, atorgant la patronia una altra vegada a Salvador Font, el qual hi participava amb 3/16.⁹⁰⁶ Probablement no travessà mai l'Atlàntic, però fou assidu del port de Cadis on fou un dels nou patrons catalans que signaren el 1773 un memorial dirigit al rei Carles III queixant-se de

⁹⁰¹ AHPC, Escribanía de Marina, núm. 518, 12-5-1787. Podria tractar-se del seu nebot Joan Font i Fors, també copropietari, que l'hauria substituït en la patronia de la sagetia.

⁹⁰² AHAM, Llibre de l'Escola de Pilots, 1779-1813, f.102.

⁹⁰³ AHPB, Sebastià Prats, 1757, f.256.

⁹⁰⁴ AHCB, Fons de Sanitat, X-6/C10, 56,1761; X-7/C5, 36, 1766.

⁹⁰⁵ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1764, f. 23.

⁹⁰⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1772, f.142. Un dels partícips, Josep Llauger, figurava com a comptador de nau de la Reial Armada i subdelegat de Marina de Canet.

les excessives taxes dels retorns americans.⁹⁰⁷ Com la majoria de patrons, no descuidava el benefici particular en la compravenda de productes colonials; per exemple, l'any 1777 va vendre 10 sacs de cacau de Caracas, adquirits a Cadis, a Joaquim de Claresvalls i Orbegozo de Barcelona per 1.356 lliures.⁹⁰⁸

A partir de la dècada de 1780, establert a Canet, abandonà la navegació activa però no els negocis marítims; així el 1790 atorgava un préstec de risc de 150 pesos de vuit al 18%, sobre una partida de sabó amb destinació a Galícia;⁹⁰⁹ els prestataris foren Joan Baptista Clausell i Miquel Laverà, mariners de Canet embarcats en una nau gallega.⁹¹⁰ L'any 1794 carregà en la nau *Sant Joan Baptista* del patró canetenc Marià Llauger i Coll 125 barrils i 50 *anclotes*⁹¹¹ d'aiguarent prova d'holanda, a més d'un caixò de blondes, pagant-li 19 pesos de 128 quarts per cada pipa i 7% de capa (vegeu, Annex, doc. núm. 5, p. 549).⁹¹² Associat amb el patró Salvador Ferrer i Goday, capità del bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores*, propietat de Baltasar de Bacardí, importà de Veracruz, l'any 1803, set arroves de grana per un cost de 558 pesos forts dels quals Font en pagava 342.⁹¹³

Els guanys obtinguts els invertí —seguint en això també l'exemple d'altres patrons— en vinyes a la seva vila natal o properes; entre 1769 i 1791 hi ha documentada la compra de quatre peces de terra d'una extensió global d'uns 90.000 ceps, per unes 3.000 lliures.⁹¹⁴ L'any 1790 va comprar per 440 lliures una peça de terra de vuit cossos de 28 pams, situada al quintà del mas Cabanyes de Canet, per a construir-hi cases.⁹¹⁵ Es convertí en el que avui en diem un promotor immobiliari, a més a més espavilat, car hi va fer dotze cases

⁹⁰⁷ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, p. 338. Els patrons canetencs Fèlix Misser i Moler i Josep Colomer signaren també l'esmentat manifest.

⁹⁰⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1777, f.411.

⁹⁰⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.122.

⁹¹⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1795, f.241. Joan Baptista Clausell, exercint d'artiller en la fragata correu *El Cortés*, fou fet presoner l'octubre de 1794 —durant la *Guerra Gran*— per un corsari francès; havent-lo portat al port de Lorient (Bretanya), hi morí pocs mesos després.

⁹¹¹ Tesoro de los diccionarios históricos de la RAE: A Mèxic, barril petit.

⁹¹² L'arxiu del CEC disposa, per donació d'un particular, d'una còpia de la pòlissa de carregament signada pel patró Marià Llauger.

⁹¹³ CEC, Llibre de comptes de Salvador Ferrer i Goday, f.189. Sobre aquest patró, vegeu: Cantano, «Un patró canetenc del segle XVIII», *El Sot de l'Aubó*, núm. 66 (2018), pp. 8-12.

⁹¹⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1769, f.222; 1770, f.125; 1781, f.145; 1791, f.360.

⁹¹⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.135.

d'un cos més estretes que les habituals.⁹¹⁶ El seu nét Ramon Font i Roura (1815-1880) fou un prestigiós metge i cirurgià, que l'any 1841 adquirí a Caldes de Malavella part dels terrenys on s'ubicava la *Font de la Mina* d'aigua termal carbonatada; ell mateix exercí de metge director de «los Baños de Caldas de Malavella».⁹¹⁷

Joan Font i Fors (1758-1847)

Segons consta en el llibre de l'Escola de Pilots d'Arenys, «salió a la pràctica en 14 de junio de 1780 para Algeciras en viajes de la Real Hacienda hasta el 2 de Enero de 1783».⁹¹⁸ Creiem que hauria substituït el seu oncle Salvador en la patronia de la sagetia *Sacra Família* amb la qual, l'any 1782, participà en la presa de Maó, transportant homes i armament; el seu comportament li fou reconegut amb el nomenament honorífic d'oficial de l'Armada.⁹¹⁹ L'any 1783, segurament tornant de Cadis, va naufragar carregat de cacau «en la gola del mig del riu Ebre de la ciutat de Tortosa».⁹²⁰ L'any 1784, hi ha documentat un viatge a l'Havana del bergantí *Sant Joan Baptista*; el seu patró, Joan Font,⁹²¹ no podem assegurar que sigui qui tractem, però la possible pèrdua l'any anterior de la sagetia que comandava, fa probable que disposés d'una altra embarcació. Com hem vist anteriorment a l'apartat de Joan Font i Puig podria haver estat el seu nebot Joan Font i Fors, qui era a Cadis

⁹¹⁶ Sergi Alcalde Vilà, «Perquè el carrer Sant Antoni també s'anomenava carrer d'en Veya», *El Sot de l'Aubó*, núm. 64 (2018), pp. 30-31. Tota la banda de ponent de l'actual carrer de Sant Antoni l'ocupen, òbviament reformades o modificades, les 12 cases edificades per Font. L'esmentat carrer s'anomena, encara avui, «carrer d'en Veya» pel sobrenom amb el qual era conegut el patró Salvador Font.

⁹¹⁷ Sergi Alcalde Vilà, «L'adéu a Can Valls del carrer Xaró Baix», *El Sot de l'Aubó*, núm. 69 (2019), p.6. La *Font de la Mina* alimenta avui la planta embotelladora de l'aigua mineral marca *Malavella*, propietat del grup Vichy catalán (<https://www.vichycatalan.com/nuestras-marcas/malavella/>), consultat el 25-4-2021.

⁹¹⁸ AHAM, Llibre de l'Escola de Pilots, 1779-1799, f. 16.

⁹¹⁹ Josep Rovira Fors, «Gloria y fortuna de Canet en el mar. II», *Pedracastell*, núm. 20 (1948), p.5. Consultat el 29-05-2022 a: https://trencadis.diba.cat/dem/catalog/details/95808/document_list?doc=217746&locale=ca&page=1&query=

⁹²⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1783, f.209 i f.223. Els comerciants de Canet, Bonaventura Pujades i Cia. i Xiqués-Cruz i Cia., atorgaren poders per a poder recuperar respectivament 19 i 15 sacs de cacau que se salvaren del naufragi.

⁹²¹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 405; Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 255.

l'any 1787 amb la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia*, fet que corroboraria la seva patronia en el viatge a La Guaira el 1795 amb la pollacra *Ntra. Sra. de Misericòrdia*.⁹²²

Durant el primer quart del segle XIX Joan Font i Fors era ja un destacat navegant i comerciant del qual reproduïm alguns detalls encomiàstics i fets professionals de l'article que Josep Rovira Fors, cronista local de Canet, escrigué l'any 1948:⁹²³

«Joan Font i Fors, oficial de la Real Armada fue el patriarca de una pequeña flota que pilotaron sus hijos y parientes. Era un doble de comerciante y marino a la vez. Tenía sus buques y negociaba con sus cargamentos. Cinco veleros navegaron durante un cuarto de siglo bajo el mando de su experimentado pabellón. [...] Basta recordar la flota y sus pilotos:

Fragata «Sacra Familia»: Capitán, Juan Font Fors

Fragata «Misericordia»: Capitán, José Font Batistapau

Bergantín «Tellus»: Capitán, Juan Font Batistapau

Fragata «San Juan Bta.»: Capitán, Salvador Font Batistapau

Bergantín «San Josep»: Capitán, Narciso Font Dalmau»⁹²⁴

La nau més activa fou sens dubte el bergantí *Tellus*: entre 1811 i 1823 hi ha registrades rutes poc freqüentades com a Valparaíso o Manila i també fins a Odessa, ala mar Negra. Però el més destacable del *Tellus* va ser el viatge, l'any 1820, a Moçambic on carregaren 178 esclaus negres, per a ser venuts a l'Havana.⁹²⁵ L'expedició havia de ser comandada per un dels fills de Joan Font i Fors, però els noliejadors barcelonins exigiren que el capità fos Joan Botet de Palamós, en considerar-lo més experimentat en viatges d'aquella mena; per tant, en el contracte en el qual participà Pere Gil,⁹²⁶ com apoderat de Joan

⁹²² Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*, vol. III, p. 294.

⁹²³ Rovira Fors, «Gloria y fortuna de Canet en el mar. II», p. 5.

⁹²⁴ No hem pogut identificar la filiació de Joan Font Batistapau i Narcís Font Dalmau en els llibres parroquials.

⁹²⁵ Giménez, *La Provincia marítima de Mataró*, p. 210.

⁹²⁶ Pere Gil i Babot (Tarragona, 1783-Barcelona, 1853) navilier, consignatari i comerciant representatiu del món d'armadors i negrers. El seu fill Pau Gil Serra, banquer a París, deixà el

Font, s'atorgà la plaça de segon a un dels dos fills de Joan Font, Josep o Salvador, el qual cobraria cent duros mensuals i tres duros per cada negre que arribés viu a l'Havana.⁹²⁷

Una de les clàusules estipulava el capital necessari que «*debe constar al menos desetenta mil pesos fuertes, contando el valor del buque, géneros, armamento, provisiones, avances y la plata que en efectivo se embarcará*». Si la quantitat obtinguda per la venda dels esclaus fos inferior a la invertida «*se venderá el buque en pública almoneda o se le dará un valor por medio de dos peritos y lo que produzca se repartirá en proporción al interés que cada uno tenga*».⁹²⁸

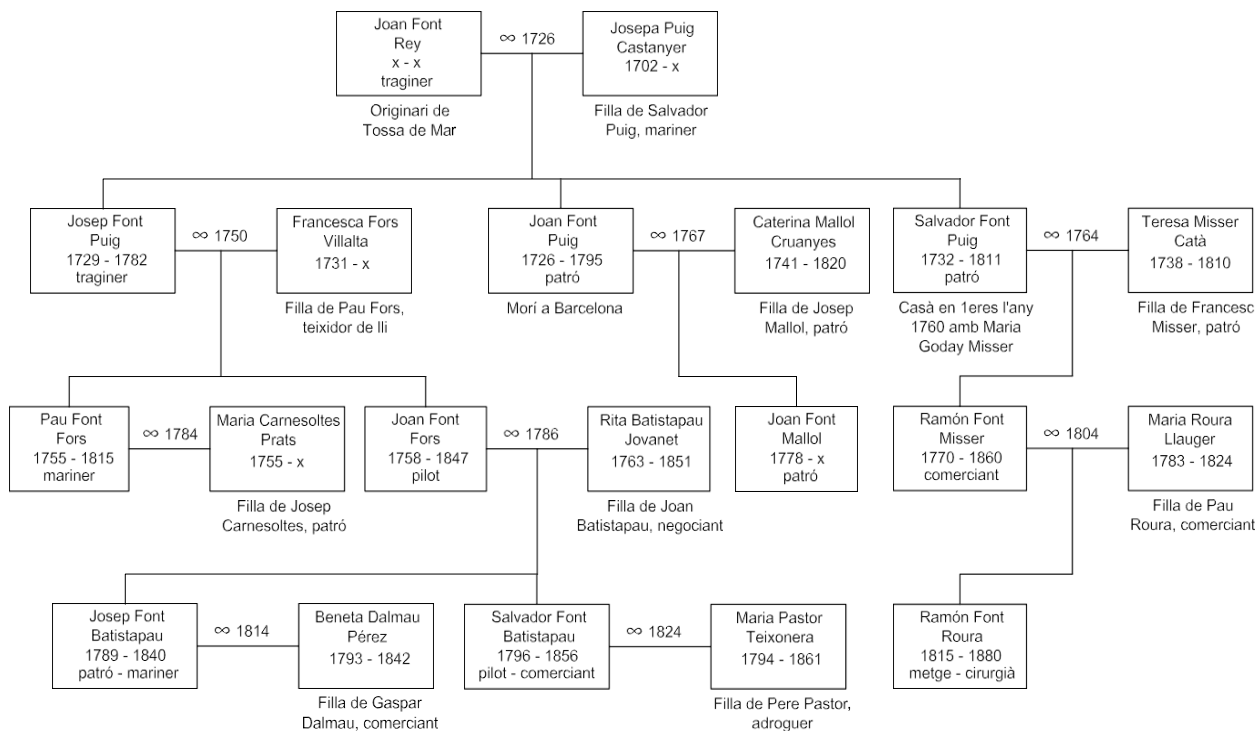
1892, en llegat testamentari, la meitat de la seva fortuna per a la construcció de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau de Barcelona, obra portada a terme per l'arquitecte Lluís Domènech i Montaner, d'arrels maternes canetenques i casat amb la també canetenca Maria Roura i Carnesoltes. Sobre la família Gil, vegeu: <https://es.scribd.com/document/372887606/Martin-Rodrigo-y-Alharilla-La-Familia-Gil-Empresarios-Catalanes-en-la-Europa-del-Siglo-XIX-pdf>

⁹²⁷ Creiem que deuria ser Josep Font i Batistapau, el germà gran. Josep morí l'any 1840 a la Costa d'Or de Guinea, suposadament en un viatge ambfinalitats semblants.

⁹²⁸ Josep Rovira Fors, «El bergantí negrer *Tellus*», *El Sot de 'Aubó*, núm. 34 (2010), pp. 28-32.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Font



4.1.7. GODAY

El cognom Goday apareix ja a Canet en els documents medievals. Probablement l'origen dels Goday, a l'igual que moltes altres nissagues canetenques, fou pagès; ens consta l'existència, l'any 1338, del mas Goday.⁹²⁹ Tot i que no tenim, per ara, confirmació documental, els Goday pescadors o mariners podrien ser presents a la ribera de Canet des dels segles XIV o XV. Més tard, el 1540, «Bernat Cabanyes [...] estableix en emfiteusi a Antoni Goday, mariner de la mateixa parròquia [de Canet] dos patis o solars de terra, per fer-hi o construir-hi una casa o cases dels peus al cel».⁹³⁰ Des del començament del segle XVII hi havia establertes a Canet almenys dues branques de Goday marineres: els Goday de «prop de la Torre» i els Goday de «prop de l'Església».⁹³¹

En Joan Goday de la Torre, mariner, l'any 1619 era administrador de la confraria de Sant Elm, data fundacional de la Germandat de Sant Elm —integrada en l'esmentada confraria—, per a la redempció de captius⁹³². Segurament fou aquest Joan Goday qui, el 8 de novembre de 1640, fou nomenat capità d'una de les companyies d'homes armats de la vila.⁹³³ Podria ser el seu fill Joan Goday de la Torre Bigues qui, entre 1649 i 1652, anà tres vegades a les costes del nord d'Àfrica, dues de les quals amb barques franceses; desconeixem si comandava els vaixells o no. En total, la seva aportació a la Confraria de Sant Elm, pels esmentats viatges, fou de 2 lliures, 19 sous.⁹³⁴ Sembla que els guanys minvaren anys després, si fem cas de les

⁹²⁹ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, núm. 23.

⁹³⁰ Muntaner, *Catàleg de pergamins*, núm. 196.

⁹³¹ La casa dels Goday «prop de la Torre» s'ubicava a la Riera de la Torre, cinc cases més amunt de la Torre del Consell o Torre de Mar. La casa dels Goday «prop de l'Església» es trobava a la banda de ponent del Torrent de Lledoners, abans carrer Mercaders, coneguda també al segle XX com la Riera de la font dels gossos (Informació facilitada per Sergi Alcalde, CEC).

⁹³² CEC, Confraria de Sant Elm, Plec nº 1, full-06.

⁹³³ AMCM, Actes del Consell, 8-11-1640. L'estat d'alerta motivat per la guerra dels Segadors originà la formació de companyies de gent armada a les diferents viles i ciutats. En el cas de Canet foren elegits tres capitans entre els membres del Consell.

⁹³⁴ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 1, f.60.

aportacions a la Confraria; entre 1662 i 1664, «a depositat per ell i sos mariners, 19 sous, 4 diners».⁹³⁵

Pel que fa als Goday descendents del mariner Joan Goday *de l'Església*, tenim documentat el seu fill Antoni Joan Goday i Llauger (1614-1659), patró actiu almenys fins l'any 1652. Els seus viatges són una mostra del comerç de cabotatge de l'època vinculat a la Mediterrània occidental, des de l'Empordà al Rosselló i des de la Provença fins a Gènova. L'esmentat patró aportà a la Confraria de Sant Elm, entre el juny de 1649 i el gener de 1652, la quantitat de 12 lliures, 8 sous, pels beneficis obtinguts; el pagament establert era de dos diners per lliura guanyada.⁹³⁶ La majoria dels guanys més quantiosos obtinguts pels patrons de la Confraria, entre 1649 i 1682, coincideixen amb els anys de la Guerra dels Segadors (1640-1659), període en el qual podien encarir-se els nòlits, per la inseguretat marítima associada al conflicte. El seu fill, Antoni Joan Goday i Aulet fou l'autèntic cap de brot d'unes branques filials que excel·liren en diferents activitats econòmiques al llarg del segle XVIII i més enllà.

Antoni Joan Goday i Aulet (1659-1715)

El que sabem d'aquest patró ho hem tret d'un llibre de comptes⁹³⁷ on hi consten anotacions diverses fetes des de l'any 1699 fins al 1702. No hi ha constància de la data de compra de la barca que patronejava, però sí del seu preu: 532 lliures, 12 sous. L'import, en principi, anà a càrrec de tres parçoners o interessats amb una participació d'un terç cadascun, és a dir: 177 lliures, 10 sous, 10 diners. Antoni Joan Goday i el seu germà Gabriel⁹³⁸ eren dos dels tres accionistes, l'altre era la viuda de Joan Manyà, cunyada d'Antoni Joan

⁹³⁵ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 1, f.2. El benefici d'un viatge es repartia al 50% entre la barca (armadors) i la «gent» (patró més tripulació). El pagament a la Confraria, realitzat pel patró de la nau, es calculava sobre la quantitat corresponent a la gent.

⁹³⁶ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 1, f.10.

⁹³⁷ El llibre de comptes i altres documents relacionats amb els Goday, propietat de Mercè Estarlich de Canet, han estat digitalitzats per Jordi Soler Moradell, membre del CEC. El llibre 1, s'ha denominat «llibreta foli».

⁹³⁸ Andreu Sugranyes, «Las relaciones comerciales», p. 106. Segons una pòlissa d'embarcament, Gabriel Goday i Aulet, carregava a Salou, l'any 1693, diverses quantitats d'aiguarent, vi, avellanes, sardines, ametlla i malvasia; s'hi explicitava que «el responsable de la operación es el mismo patrón». Gabriel Goday i Aulet morí a Nàpols l'any 1711.

Goday.⁹³⁹ Gabriel pagava al seu germà —quan podia— la seva participació en la barca, de la qual encara l'any 1699 devia 52 lliures, 7 sous, 10 diners. No se'n deuria sortir en Gabriel Goday dels seus problemes econòmics, els quals l'obligaren a demanar-li, 41 lliures, 5 sous —set dobles i mitja— amb la condició de tornar-les, descomptant en cada viatge un quartó (*cortó*), dels dos que li tocaven per la part que li corresponia.⁹⁴⁰ La nau fou venuda l'any 1701 a un patró de Vilanova per un import de 250 lliures; Gabriel encara li quedà devent 8 lliures, 14 sous i 8 diners.⁹⁴¹

El 1701, amb 41 anys i la barca venuda —per menys de la meitat del preu de cost—, Antoni Joan Goday decidí abandonar la feina de patró i dedicar-se més intensament a les activitats de comerciant —amb botiga inclosa—, de particip en la mota d'altres expedicions o com aprestamista en operacions de parts de diner. Entre 1702 i 1710 trobem a la «llibreta foli» alguns comptes oberts amb noms de clients, quasi tots de Canet i mariners o parents als quals Antoni Joan Goday o la seva muller —per absència del marit— havien venut diferents partides de blat, farina, vi, oli, bacallà, teixit de tela, etc. Hi consten: Jaume Giol, Francesc Fàbregas, Francesc Colomer i Llurià, Isidre Pongem, Francesc Casas, Pau Pasqual, Josep Prats i Quirze Roig, casat amb Maria Puig i germà de Francesca Roig, muller d'Antoni Joan Goday. Vegem a continuació alguns exemples de la seva activitat «financera»:

A (f.09)

«Vuy que comtam als tres de janer del any mil sets sents y dos. Jo Antoni Joan Goday mariner tinch dexat vuytdoblas a Manuel Gibert? mariner de Canet dexant las las dites doblas per un corto a ganancia del

⁹³⁹ Teresa Roig, filla de Bartomeu Roig, casà el 1685 amb Joan Manyà mariner de qui enviudà el 1695.

⁹⁴⁰ En el costum català de navegació a la part, el quartó (*cortó*) equivalia a $\frac{1}{4}$ d'una part. Segons la categoria, el mariner rebia la part de diner que li corresponia en els guanys obtinguts. Es valoraven també en quartons les aportacions a la «mota» (import de la mercaderia), feta per cada interessat, en la càrrega que també anava a la part. A Canet, al quartó se li donava un valor de 41 lliures, 5sous. però de fet podia variar segons la població.

⁹⁴¹ Ricard Cantano, «Els Llibres de comptes d'Antoni Joan Goday i Aulet (1659-1715) i Bartomeu Goday i Roig (1692-1762), mariners de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 61 (2017), pp. 5-6.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

modo se acostuma a la part. Lo qual patro sen va carregat de vi per anar a Genova o allà a hont podrà vendre..... 44 lliures»

En el mateix (f.09), sense data, però també del 1702, probablement:

«Jo lo sobradit [Antoni Joan Goday] tinch rebut de Chatarina Paratge ma naboda set doblas y mitgia per un corto anant las dites doblas a la part del modo se acostuma por lo viatge de Rosello.....41 ll. 5s.

Y en dit viatge jo matex he posades quaranta doblas en la mateixa barcha del patro Salvador Milans y Llobet [de Canet]tot a la part del modo se acostuma.....220 ll.»

A (f.10):

«Als 22 de mars del any 1702 tinch entregadas per mans de Francischa Goday ma muller vint y tres doblas y mitgia a Francesch Fabregas mariner de Canet a fi y efecte de anar a la part del modo ques us y costum. Y als 25 de dit mes y any sols entrega al dit patro Francesch Fabregas quinsa lliuras dos sous y sis diners dich 15 ll, 2s, 6d. per a fer lo acompliment de tres cortons y mitg ab la moneda dalt dita [un total de 144 ll. 7s.]

Als 27 de juny del any sobradit (1702) parti de esta vila lo patró Antoni Guimara⁹⁴² ab sa barca carregada de vi per costat de Genova ab companyia de Antoni Joan Goday mariner mon marit en lo qual carreu de vi se esmersaren tres sentas y tres lliuras y vuyt sous de la qual quantitat lo senyor Francesc Oller negociant ni te la maytat y la altra maytat lo sobradit Antoni Joan Goday mon marit»⁹⁴³

En el sis primers mesos de 1702 Antoni Joan Goday va fer algunes inversions, els acords eren a la part, per valor d'unes 600 lliures —quantitat considerable— i fins i tot en l'últim viatge a Gènova hi anava com a sobrecàrrec. A partir d'aquesta data no s'hi troba cap més aportació monetària.

⁹⁴² Mariner de Canet. Casà el 1678 amb Maria Oller.

⁹⁴³ Assentament realitzat per Francesca Goday

Tingué mals resultats? Fou com a conseqüència de la Guerra de Successió? Hi falten fulls al llibre?. Per ara no disposem de cap explicació plausible.

A partir de 1712 creiem que algunes anotacions com les del cost detallat del carenat de la barca,⁹⁴⁴ foren ja fetes pel seu fill Bartomeu Goday i Roig, el qual amb 20 anys, era patró d'embarcació. L'any 1718 l'esmentat patró pagà pel cadastre⁹⁴⁵ de la barca, 3 lliures, 10 sous, pagament que hauria de repercutir als demás interessats o propietaris de l'embarcació: Miquel Cirés (1/4) i Joan Baptista Pau, sogre seu(1/8). Més endavant, (f.12), especifica amb detall les partides del cadastre d'aquell any:

Nota de lo que pago a la vila de Canet de cadastre i terras

Terra----- 1 ll. 15s.

De casa----- 15s.

Personal----- 4 ll. 10s.

Albitra-----1 ll.

Barqua-----3 ll. 10s.

Mon germa----- 2 ll. 10s.

Total-----14 ll.

Lo 25 %; son-----3 ll. 10s.

Total-----17 ll. 10s.

⁹⁴⁴ De tant en tant, generalment després de cada tres o quatre viatges, calia carenar (reparar) el vaixell, (Emerencià Roig, *La marina catalana del vuitcents*, p. 63). Destaca el cost de 18 jornals de calafat que, a 14 sous, fan 12 lliures, 12 sous, d'un total de 29 lliures, 4 sous, un 48% aproximadament, que costava el carenat.

⁹⁴⁵ El cadastre s'implantà a Catalunya el 1716 per substituir els anteriors tributs de la Generalitat. S'aplicava per una banda als béns immobles, terres i rendes (tribut reial) que afectava tothom i per altra banda als guanys per activitats productives (tribut personal), del qual quedaven exclosos els nobles. El total de recaptació, a recollir entre tots els municipis catalans, quedà fixat a partir de 1718 en 900.000 pesos, quantitat que no varià la resta del segle, la qual cosa significà que el tribut esdevingués menys oneros amb el transcurs dels anys. En relació al cadastre veure: E. Escartín Sánchez, «El Catastro catalán: teoría y realidad», a *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 1 (1981), pp. 253-265; A. Segura i Mas, «Felipe V y la introducción de la contribución directa en la Corona de Aragón» i «El Catastro de Patiño en Cataluña (1715-1845)», a A. Segura i Mas (coord.), *El Catastro en España (1714-1906)*, Barcelona 1988, vol. I, pp. 23-31 i pp. 31-44; Ll. Ferrer i Alós, «¿Modernización fiscal? La implantación del Catastro en Cataluña», a *Catastro* (desembre 2002), pp. 27-35; A. Jordà Fernández, «Els decrets de Nova Planta per a la Corona d'Aragó» a *MRAMEGH*, 26 (2016), pp. 69-90.

No ens queda clar per quin germà pagava el cadastre, ni el càrrec final del 25%.

El més destacable de la resta de la *llibreta foli* és el compte dedicat (f.13) a operacions diverses que mantingueren el patró Bartomeu Goday i el mercader de Malgrat, Agustí Gibert i Xurrich.⁹⁴⁶ La relació comercial entre ambdós havia ja començat segurament en temps d'Antoni Joan Goday, i encara fou més estreta posteriorment, de tal manera que el 1733, l'Agustí Gibert i en Bartomeu Goday arrendaren, al 50% cadascú, el molí de la Sança de Garcia (Ribera d'Ebre) i l'onzè. El preu de l'arrendament de l'onzè per dos anys, pagat a Miquel Marçal botiguer de Reus, fou de 1.400 lliures.⁹⁴⁷ Bartomeu Goday, fou un més dels navegants canetencs en fer la ruta de Cadis, on s'hi trobava entre l'abril i el maig de l'any 1735.⁹⁴⁸

Gabriel Goday i Roig (1696-1762)⁹⁴⁹

Segon fill baró d'Antoni Joan Goday i Aulet. L'any 1735, procedent de Ceuta, contactava a Cadis amb Francesc Clausell i Llauger, en aquell moment agent a la ciutat andalusa de la companyia de Miquel Alegre.⁹⁵⁰ És probable que a partir de 1737, s'instal·lés definitivament a Canet, ja que a partir d'aquesta data obtingué el càrrec de «Procurador dels Rvnds. Rector, Protectors i Preveres de l'Església Parroquial», en altres paraules, administrador de les rendes de l'església de Canet; el 1762, any de la seva mort, encara exercia la dita funció.

⁹⁴⁶ Pot tractar-se d'Agustí Gibert i Xurrich gendre del negociant barceloní Miquel Alegre, però podria ser també el seu pare, igualment negociant i exportador a Cadis.

⁹⁴⁷ L'onzè era l'impost que es pagava sobre el valor de l'onzena part de les collites el qual recaptaven els qui havien guanyat la subhasta del dret. El benefici de l'arrendador era la diferència entre el què havia pagat per l'arrendament i la quantitat recaptada.

⁹⁴⁸ BC, Fons del baró de Castellet, 150/1, 1735.

⁹⁴⁹ Sobre la família Goday, veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, p. 119.

⁹⁵⁰ BC, Fons del baró de Castellet, 150/1, 1735.

Amb motiu del traspàs de la seva germana Anna Maria, donzella, instituï, l'any 1752, per a la «remissió dels seus pecats», una missa resada a celebrar cada any el 21 d'octubre, festivitat de Santa Florentina i les onze mil verges.⁹⁵¹

A l'inventari⁹⁵² dels seus béns realitzat l'any 1763 pel seu fill i hereu Josep hi consta la propietat de tres peces de terra: una de terra erma i boscosa de 8.000 a 9.000 ceps, una altra de vinya de 30.000 ceps i la tercera de vinya vella plantada de 20.000 ceps al terme de Sant Martí d'Arenys (avui Arenys de Munt). Aquesta última vinya havia estat objecte l'any 1761, viu encara Gabriel Goday, d'una reclamació sobre l'extensió de la peça de terra, mal interpretada segons els hereus del venedor en ser comprada per Goday l'any 1734. Argumentaven que el camp tenia més de 20.000 ceps, ja que d'acord amb l'estil de mesura corrent hi havia cinc pams de passada a passada i quatre pams i mig de cep a cep en contra del que fou computat l'any 1734: cinc pams de cep a cep i cinc pams de passada a passada; la reclamació fou acceptada i Goday pagà 28 lliures pel plus de terreny.⁹⁵³ Cobrava els següents censos: una peça de terra (3 lliures, 18 sous); quatre cases (2 lliures, 10 sous, en total). Constava també en l'esmentat inventari que Gabriel Goday havia comprat un censal, l'any 1762, a la seva cunyada Maria Batistapau i Cirés, per un valor de 106 lliures, 10 sous i pensió de 3 lliures.⁹⁵⁴ Finalment el document afegia que pel seu càrrec de procurador de les rendes de l'Església parroquial quedava deutor de 3.000 lliures per «los disset mesos de coll que excedeixen en lo temps que lo constituïren Procurador», però les estimacions fetes del que quedava per cobrar equivalia més o menys a la quantitat esmentada.

⁹⁵¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1752, f.90. Maria Montaner, mare de l'arquitecte Lluís Domènech i Montaner, recuperà l'antiquíssima tradició de la festa de les Verges a Canet a partir de finals del segle XIX. Les noies solteres (donzelles) de Canet pujaven en processó fins al castell de Santa Florentina, propietat dels Montaner, on eren obsequiades amb regals.

⁹⁵² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1763, f.243.

⁹⁵³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1761, f.303.

⁹⁵⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.95. Maria Batistapau era vídua recent del patró Bartomeu Goday i Roig, mort a les Índies.

Gabriel Goday i Misser (1723-1756)

Fill i hereu de Gabriel Goday i Roig. Negociant i resident a Cadis, constava l'any 1752 en el llibre registre de matrícula de carregadors.⁹⁵⁵ Formant companyia amb el seu cunyat Joan Baptista Dillat i Ferrer, haurien embarcat, l'any 1752, gèneres en la nau *Ntra. Sra. de Montserrat*, àlies *La Sultana*, amb destinació a Veracruz; tots dos, haurien anat com a sobrecàrrecs en l'expedició.⁹⁵⁶ Goday i Dillat, amb Joaquim Codina i Carlos Mayor,⁹⁵⁷ concertaren mancomunadament, el dos de novembre de 1752, amb Pau Vidal, comerciant establert a Puerto Real, una pòlissa de risc de mar per valor de 180 pesos forts; el préstec fou reemborsat el maig de 1754, per Jacint Graupera comerciant canetenc establert a Cadis i sogre de Joan Baptista Dillat.⁹⁵⁸ Precisament Graupera havia lliurat a Goday i Dillat gèneres per a ser venuts a Veracruz per valor de 3.149 pesos i 3 rals de plata; l'any 1760 encara li devien 2.929 pesos i 3 rals.⁹⁵⁹

Josep Goday i Misser (1727-1784)

Després del seu casament el 1750 amb Josepa Ferrer Tramuja, neboda del patró canetenc Jaume Ferrer i Medir, alies *Duris*, Josep Goday s'instal·là a Cadis, on ens consta que ja hi era el 1752.⁹⁶⁰ De fet, coincidí a la ciutat andalusa amb Gabriel, el seu germà gran, i no és improbable que realitzessin negocis junts; una prova n'és que Josep treballà també associat amb Jacint

⁹⁵⁵ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, p. 108.

⁹⁵⁶ AGI, Contratación, 5494, N.3, R.53. El mes de juliol de 1752, sol·licitava la llicència per poder anar a Veracruz. Martínez Shaw a *Cataluña en la Carrera*, p. 119, adjudica a Gabriel Goday, el 1752, un viatge a Honduras amb el pinc *Ntra. Sra. del Pilar*; creiem que la nau *Ntra. Sra. de Montserrat* no podia haver fet el registre de tornada el febrer de 1752 tal com s'indica en la pàgina 155, sinó més aviat el febrer de 1754.

⁹⁵⁷ AHPC, Protocolo 3628, 1752, f.430. Desconeixem la filiació d'aquests dos negociants. A més del préstec de risc que es comenta, ells dos en contractaren un altre amb l'important comerciant gadità Francisco del Arco per l'import de 12.200 escuts de plata.

⁹⁵⁸ AHPC, Protocolo 1613, 1754, f.186. Joan Baptista Dillat casà, probablement a Cadis, amb Maria Teresa Graupera i Tramuja.

⁹⁵⁹ AHPC, Protocolo 381, 1760, f.386. Havent mort Gabriel Goday el 1756 a les Índies, el deute requeia íntegrament en Joan Baptista Dillat.

⁹⁶⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1752, f.70 i 7.90. Dos mariners de Canet li atorgaren poders per cobrar a Cadis les quantitats que els hi devien pels anys de servei a l'Armada Naval;

Graupera amb el qual també tenia relació de parentiu —la muller de Josep Goday, Josepa Ferrer i Tramuja, era neboda de la muller de Jacint Graupera: Teresa Tramuja Xicoira. No sortí ben parada l'experiència entre els dos socis de tal manera que la companyia va desfer-se l'any 1754.⁹⁶¹ L'any següent comprava als armers barcelonins Joan Serrahima i Pere Molas,⁹⁶² gèneres per valor de 2.384 lliures, 1sou i 8diners, les quals es comprometia pagar amb lletra de canvi enviada des de Cadis un mes després de la seva arribada a la ciutat andalusa, on s'hi dirigia per terra; en la mateixa escriptura, Josep Goday acceptava en comenda dels esmentats negociants, un assortiment d'armes d'igual valor que el precedent per a ser venut a Veracruz, acompanyat del seu soci i cunyat Joan Ferrer i Tramuja.⁹⁶³ La documentació consultada ens permet saber que la companyia de Josep Goday i Joan Ferrer, tenia en dipòsit 1.150 pesos de 128 quarts i alguns objectes d'or i plata que els hi foren lliurats pel patró i comerciant canetenc Tomàs Rolderat, el dia abans de fer testament a Cadis, el dos de juny de 1761;⁹⁶⁴ el vint-i-vuit de juny de 1762, Marçal Sans, un dels marmessors del testament, acreditava haver rebut de Josep Goday i Joan Ferrer i Cia. 1.173 pesos.⁹⁶⁵

El fet de tenir botiga a Cadis i negocis a Canet o Barcelona obligava als dos socis a pactar prèviament els temps d'estada en cada lloc; normalment no superava l'any; així per exemple, mentre Joan Ferrer signava a Canet el mes de febrer de 1761 una fiança, Josep Goday la rubricava al desembre.⁹⁶⁶ Un altre fet, a banda de corroborar l'alternança comentada, ens facilita una informació interessant sobre el bandolerisme de l'època: el 5 de desembre de 1765, Joan Ferrer, soci de Josep Goday, i dos comerciants més també de

⁹⁶¹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, p. 119. S'originà un plet entre els dos socis per culpa d'una partida de fil blanc defectuosa enviada per Graupera.

⁹⁶² Sobre Serrahima i Molas, veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, pp. 118-119.

⁹⁶³ AHPB, Sebastià Prats, 1755, f.39. En el contracte de comenda Goday es comprometia a vendre les armes a Veracruz i comprar-hi els gèneres de millor sortida o portar diners; ell rebria la meitat del benefici obtingut, a banda de recuperar el premi de les assegurances marítimes d'anada i tornada, que havia pagat a la bestreta.

⁹⁶⁴ AHPC, Protocolo 4260, 1761, f.184.

⁹⁶⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.114.

⁹⁶⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1761, f.400. Josep Goday, juntament amb Joan Ferrer i el patró Jaume Ferrer Medir, àlies *Duris*, oncle de Joan, foren els fiadors de Gabriel Goday i Roig, pare de Josep, en l'adjudicació del contracte de procurador de les rendes de l'església pels anys 1761 i 1762.

Canet, tornaven per terra des de Cadis cap al Principat quan el dia 9 a les cinc del matí, (sic):

*«salieron de la villa nombrada de las Cabessas [Cabezas de San Juan, provincia de Sevilla] y a las ocho horas de la mañana se hallaron en la Puente de Alcantarilla Quebrada en cuyo parage les alcanzaron tres hombres a caballo con sus capes quienes les saludaron y despues de haver andado juntos un quarto de leguas acaron sus trabucos que llevaban junto con otras armas baxo sus capes quando inmediatamente con mucha arrogància dixieron les alargassen todo el dinero que llevaban o sus vidas. Y no contentos de esto les quitaron tambien algunos generós llevaban conducidos dentro un carro y al dicho Juan Ferrer le quitaront ambien un mulo todo guarnecido con su silla, freno y alforjas que le entregó Josep Goday tambien negociante natural de la misma villa de Canet su cuñado y compañero hoy en la dicha ciudad de Cadizr esidente para que se le condugiesse y llevasse en su casa».*⁹⁶⁷

Josep Goday mantenia el negoci a Cadis, l'any 1772, on hi tenia una «*tienda de encajes*»,⁹⁶⁸ sempre però sense descuidar la seva vila natal on hi tenia la família i el patrimoni.⁹⁶⁹ Greument malalt, encara residia a la ciutat andalusa l'any 1784⁹⁷⁰ on, des de l'any anterior, s'encarregava també d'una botiga propietat del seu gendre i comerciant canetenc Bernat Molet i Prats,⁹⁷¹ traslladat a Canet hi moriria el 21 de desembre de 1784. En l'inventari dels seus béns hi constaven a la casa de Canet, situada a la Riera de Sant

⁹⁶⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1766, f.34. Els comerciants de Canet que acompanyaven a Joan Ferrer eren els germans Josep i Jaume Pujades i Castanyer. Recordem que Jaume Pujades era el soci de Josep Llauger en la companyia Pujades i Llauger de Cadis.

⁹⁶⁸ AHPC, Protocolo 2558, 1772, f.516.

⁹⁶⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1777, f.371. La construcció d'una paret exterior en la casa de Miquel Llauger i Bonet a la Riera de Sant Domènec que impedia la visió del mar des de la casa d'en Josep Goday, situada més amunt, originà una querella entre els dos comerciants.

⁹⁷⁰ AHPC, Protocolo 3791, 1784, f.245. En el codicil testamentari, Josep Goday nomenava marmessors al seu fill Josep Goday i Ferrer i al seu cunyat Pere Moní i Prats, comerciant canetenc establert a Cadis.

⁹⁷¹ Pertanyent a la destacada branca dels Molet canetencs, teixidors de vels, amb cases de comerç a Canet, Barcelona i Cadis; casà l'any 1768 amb Caterina Goday i Ferrer.

Domènec,⁹⁷² a banda del mobiliari, estris domèstics, objectes d'or i plata, i roba de vestir, al celler: tres cups de fusta, dos de trenta càrregues i l'altre de vint, dues premses, una de dos caragols i l'altre d'un, tretze bótes de mena, de les quals sis de plenes amb vi de l'última collita; cobrava censos per una peça de terra i per cinc cases, totes a la vila; era propietari, a més de la seva vivenda, de dues peces de terra de vinya vella plantada de 70.000 ceps en total. Finalment, s'hi afegia que quedaven pendents de liquidar uns comptes amb el seu cunyat Joan Ferrer i Tramuja, el qual morí poc temps després (13-3-1786).⁹⁷³

Manuel Goday i Roura (1765-1843)

Nét del patró i comerciant Joan Goday i Roig (1702-1746), el qual creiem que podria ser el «*Joan Goday de nación catalán*» que l'any 1736, concedia a dos veïns de Cadis, un préstec de 400 escuts de vuit rals de plata antiga amb el compromís de tornar-lo abans de dos anys.⁹⁷⁴ A l'igual que el seu pare Joan Goday i Codina (1735-1816), fou boter de professió, activitat a la que es dedicà des de molt jove. Manuel Goday casà l'any 1791 amb Francesca Llauger i Coll, fet que podria haver estat decisiu per instal·lar a Vilanova de Arousa una fàbrica de salaó, on coincidiria amb el seu cunyat Joan Llauger i altres *fomentadores* de Canet.⁹⁷⁵ Els negocis prosperaren i ja durant la primera meitat

⁹⁷² Tot i ser d'un sol cós de planta baixa i dos pisos, era molt allargada, amb eixida, pou, safareig, celler i hort al darrere.

⁹⁷³ AHAM, notaria de Canet, 1785, f.203. L'inventari fou realitzat per la seva muller Josepa Ferrer i Tramuja, usufructuària.

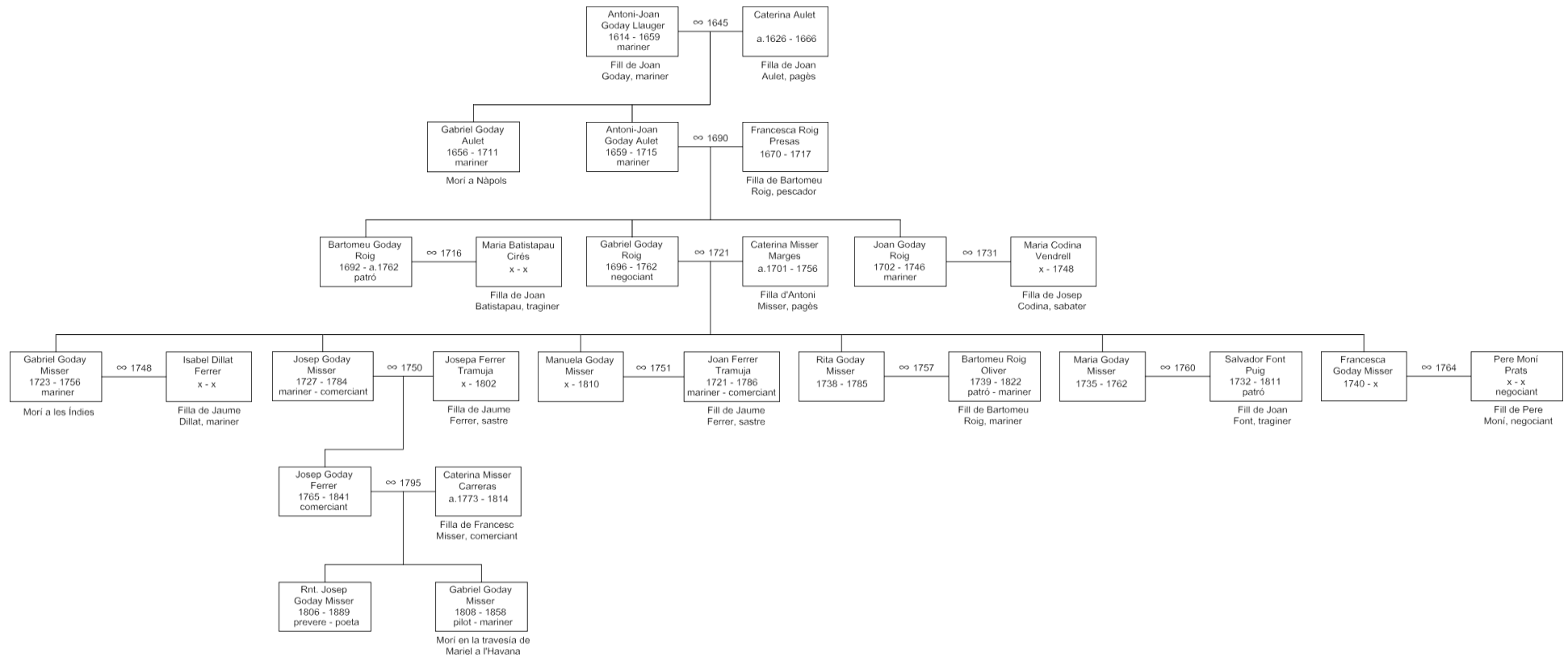
⁹⁷⁴ AHPC, Protocolo 763, 1736, f.303; Protocolo 763, 1738, f.89.

⁹⁷⁵ L'atractiu negoci de la salaó de la sardina a les costes gallegues impulsà molts patrons i comerciants catalans sobretot a partir de 1750, primer al tràfic del producte i posteriorment a l'establiment de factories. Sobre els catalans a Galícia, veure: Antonio Meijide Pardo, *Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la Ría de Arosa (1780-1830)*, La Coruña, 1973; Antonio Meijide Pardo, «La penetración catalana en el puerto gallego de Mugaros», *Pedralbes*, núm. 4 (1984), pp. 7-38; Martínez Shaw, «La pesca en la Cataluña del siglo XVIII. Una panorámica», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 323-338; Daniel M. Bravo Cores, «Los almacenes catalanes de salazón en Galicia», *Pedralbes*, núm. 11 (1991), pp. 165-179; Joan Ballart i Clos, «Personatges canetencs. Els Goday i la indústria del peix», *El Sot de l'Aubó*, núm. 29, 2009, pp. 3-9; José Maria Leal Bóveda, «Fuentes para el estudio de la familia Llauger», *Cuadrante*, núm. 33, 2016, pp. 146-218; Francisco Sabell Salgués, «Goday 1776-1866. Historia de la primera y segunda generación Goday en la ría de Arousa», *Cuadrante*, núm. 37, 2019, pp. 130-144.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

del segle XIX, Manuel Goday i tres fills barons: Joan, Manuel i Josep Goday i Llauger es dedicaren a l'explotació de cinc fàbriques situades en les *rías* de Arousa i Muros. Fou el seu nét, Joan Goday i Gual (1838-1900) qui l'any 1879 inaugurava la primera fàbrica espanyola de conserves de peix. L'empresa continuà dirigida pels seus fills i néts, fins que tancà definitivament l'any 1960.⁹⁷⁶

⁹⁷⁶ Joan Ballart i Clos, «Personatges canetencs. Els Goday», pp. 3-9.



4.1.8. GUAL I CATÀ

Jaume Gual i Catà (1727-1803)

Fill del mestre d'aixa Josep Gual i Catà i de Caterina Dillat, filla del patró Jaume Dillat. L'any 1755 esposava amb Anna Maria Buch i Mestre, germana del capità de la Carrera d'Índies Pere Buch. L'any 1758 li era reconeguda la patronia de la sagetia *Sant Jaume i N.S. de Misericòrdia* de 2.500 quintars, fabricada a Canet, per un cost de 4.900 lliures.⁹⁷⁷ Una declaració de dos mariners de Canet feta el març de 1764 ens informa que havien realitzat un viatge de 10 mesos amb la sagetia del patró Jaume Gual, durant la qual un altre company de Canet hauria tingut tres vegades «*un accidente tan recio que lepostró cada vez en tierra y con tal furia que fue preciso aguantarle dos hombres, quedando despues por mucho rato como difuncto [...] juzgaron ser mal de corazon vulgarment dicho mal de Sant Pau*». ⁹⁷⁸ Sovint hi ha registrades notarialment manifestacions de malalties les quals podien servir a l'interessat per lliurar-se d'una lleva forçosa.

L'any 1770 fou noliejat a Cadis per la Reial Hisenda per a portar tropes a les colònies americanes amb l'esmentada sagetia. Salpà abans del 9 d'octubre en una expedició en la qual hi anaven també tres patrons més de Canet.⁹⁷⁹ Retornà a Cadis procedent de Cartagena d'Índies i l'Havana en el transcurs del 1771.⁹⁸⁰ Hi ha documentada l'any 1778 una acta de reconeixença de partícips d'una sagetia anomenada *Sant Jaume* de 4.500 quintars en la qual s'especificava que en cas de malaltia o mort del patró (Jaume Gual) podia ser substituït pel seu fill Jaume Gual i Buch.⁹⁸¹ Desconeixem si aquesta embarcació era la mateixa que l'anterior fabricada el 1758, però la notable diferència de tonatge i de parçoners fa pensar en una nova nau, amb la qual salpà de Cadis cap a Barlovent el mateix 1778.⁹⁸² Després de naufragar amb

⁹⁷⁷ AHPB, Sebastià Prats, 5-7-1758, f.173.

⁹⁷⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1764, f.35. Amb aquest nom era coneguda l'epilèpsia.

⁹⁷⁹ Vegeu, apartat, 3.7.8. pp. 200-201.

⁹⁸⁰ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 387.

⁹⁸¹ AHPB, Secretaria de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.83.

⁹⁸² Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 146.

l'esmentada sagetia el febrer de 1783 als Alfacs, fou construït a Canet, entre 1784 i 1785, el bergantí *La Puríssima Concepció i Sant Jaume* de 5.000 quintars, adjudicant-se la patronia a Jaume Gual i al seu fill, per absència o malaltia.⁹⁸³

Josep M. Delgado ha documentat un registre a Màlaga de Jaume Gual i el bergantí *Sant Jaume* el 16 de març de 1785 procedent de l'Havana i una posterior sortida del mateix port el 6 de juliol cap al port cubà.⁹⁸⁴ Entre gener i març de 1786 carregà mercaderies a Campetxe i l'Havana; el 4 de juny registrava a Cadis la següent carga:⁹⁸⁵

21.793 pesos \$ en plata de registro
4.490 quintales palo de tinta
51 sacos, 1 tercio con 4.468 librasde Pimienta de Tabasco
36 tercios con 80 @ zarzaparrilla
33 caxas con 526 @ azucar blanca
17 dichas con 275 @ de dicha quebrada
5 botijas de miel de abejas
27 libras tabaco polvo y cigarros

Acabà el viatge a Barcelona on declarà 421.116 rals de billó en plata i efectes per valor de 324.219 rals.⁹⁸⁶ Tornaria a sortir de la ciutat comtal el desembre de 1786 amb destinació a Montevideo, ciutat on feia el registre de tornada el 19 d'octubre de 1787; arribà a Cadis el 7 de gener de 1788 amb un registre de 949.249 rals de billó en efectes, 11.000 rals de billó en plata i 59.280 rals de billó en or.⁹⁸⁷ Feu el registre d'arribada a Barcelona el 17 de març.⁹⁸⁸ Probablement a continuació d'aquest viatge es retirà a Canet on adquirí poc després una casa molt vella, per 550 lliures al carrer «dit

⁹⁸³ ACA, notaria de Mataró, M-8, 27-10-1786.

⁹⁸⁴ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 228 i p. 124, respectivament.

⁹⁸⁵ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

⁹⁸⁶ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 264.

⁹⁸⁷ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, pp. 51 i 193.

⁹⁸⁸ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 404. L'autor hi fa constar totes les dates dels registres efectuats en els diferents ports.

*antigament de Sant Feliu, després del Torrent i últimament (1788) d'en Grau del Racó».*⁹⁸⁹

La seva filla Clara es casà l'any 1791 amb el capità de la Carrera d'Índies, Bartomeu Roig i Goday, l'hereu de «*can Bartoldo*».⁹⁹⁰ Així quedaven emparentades dues destacades famílies canetenques dedicades al comerç marítim colonial.

El seu germà Francesc, era soci amb el també canetenc Salvador Figueras, des de la dècada de 1770, d'una companyia amb negocis a La Corunya.⁹⁹¹ La societat *Francisco Gual, Figueras y Cia.* en el procés de liquidació per dissolució el 1799, hagué de fer front a la reclamació d'un préstec de 6.000 lliures atorgat l'any 1785 per Quirze Gener, comerciant de Calella, el qual rebutjava el pagament en «*vales reales*» al·legant «*que la cantidad prestada se le restituya en la misma especie de moneda que se presto que fue en oro y plata y no en vales reales, moneda en aquella epoca no creada*».⁹⁹²

Jaume Gual i Buch (1768-1849)

Fill de l'anterior, l'any 1785 navegà amb destinació a l'Havana, com a pilotí amb el bergantí *Sant Jaume* del seu pare; el desembre de 1786 viatjaria a Montevideo, des de Barcelona, amb el mateix càrrec.⁹⁹³ Com a patró realitzà, entre 1788 i 1795, tres sortides al continent americà, el primer a Veracruz i els

⁹⁸⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1788, f.81. Avui correspon al número 4 del carrer de la Palma. Dec aquesta informació a Sergi Alcalde del CEC.

⁹⁹⁰ Bartomeu Roig i Goday (1762-1834), fou probablement el patró canetenc que més vegades travessà l'Atlàntic –nou viatges entre 1786 i 1804– primer, des del 1786, amb el paquebot *Sant Antoni de Pàdua* i a partir de 1793 amb la fragata del mateix nom de 200 tones construïda a Canet pel mestre d'aixa Joan Mauri. Vegeu: Bartomeu i Josep Roig Badia, «Bartomeu Roig Goday», *La Roca de Xeix*, núm. 23-24, desembre 2001, Ajuntament del Masnou, pp. 18-23.

⁹⁹¹ AHAM, notaria de Canet, 1770, f.182. Salvador Figueras casà el 1773 amb Margarida Flaquer i Gual, filla de Caterina Gual i Catà Dillat i neboda del patró Jaume Gual i Catà.

⁹⁹² ACA, Reial Audiència, vol. 1/24, 1799. Creiem que l'any 1785 els vals reials «títols de deute públic» ja estaven en circulació; foren creats el 1780, per intentar reduir el dèficit de la Reial Hisenda. Les despeses de les guerres de final de segle dispararen el deute públic de tal manera que, en no poder-se assumir els interessos, els vals es pagaven per sota del nominal. Sobre els vals reials, vegeu: Pedro Voltes Bou, «Las emisiones de vales y la fundación del Banco de San Carlos», *Revista de economía política*, núm. 40 (1965), pp. 5-30.

⁹⁹³ AHAM, Llibre de l'Escola de pilots, 1779-1799, f. 41.

altres dos a Montevideo;⁹⁹⁴ tot i que en els registres de cada viatge el vaixellés considerat pollacra, bergantí i fragata respectivament, amb el nom *Puríssima Concepció* o *Concepció* simplement, creiem que seguia essent la nau construïda a Canet el 1784/1785.⁹⁹⁵ En el seu historial acadèmic de l'Escola de Pilots hi consta que l'any 1796 feu encara un altre viatge a Montevideo amb la fragata *Concepció*, però no hem trobat documentat cap registre per confirmar-ho; sí que hem localitzat el permís concedit el 30 de juny d'aquell any, per Maria Francesca Llobet al seu marit Manuel Clausell i Gual, el qual pretenia anar a Buenos Aires per negocis durant dos anys; faria el viatge amb la pollacra *Sant Jaume* del capità Jaume Gual, cosí de l'esmentat Manuel.⁹⁹⁶

Casà el 1795 amb Francesca Pujades i Font filla de Bonaventura Pujades i Colomer, important comerciant de Canet amb negocis a Cadis. En els capítols matrimonials pactats l'any següent, Jaume Gual i Catà pare, feia hereu universal al seu fill; a Francesca el seu progenitor la dotava amb 1.200 lliures, quantitat força indicadora del seu estatus.⁹⁹⁷ El seu fill Pere Gual i Pujades (1813-1890) fou un franciscà, que en aquella època gaudia de reconeguda fama i prestigi; establert al Perú, des de 1845, portà a terme una intensa tasca evangelitzadora i docent; els seus nombrosos escrits —s'han identificat 27 llibres— destaquen per ser una aferrissada defensa dels dogmes catòlics.⁹⁹⁸

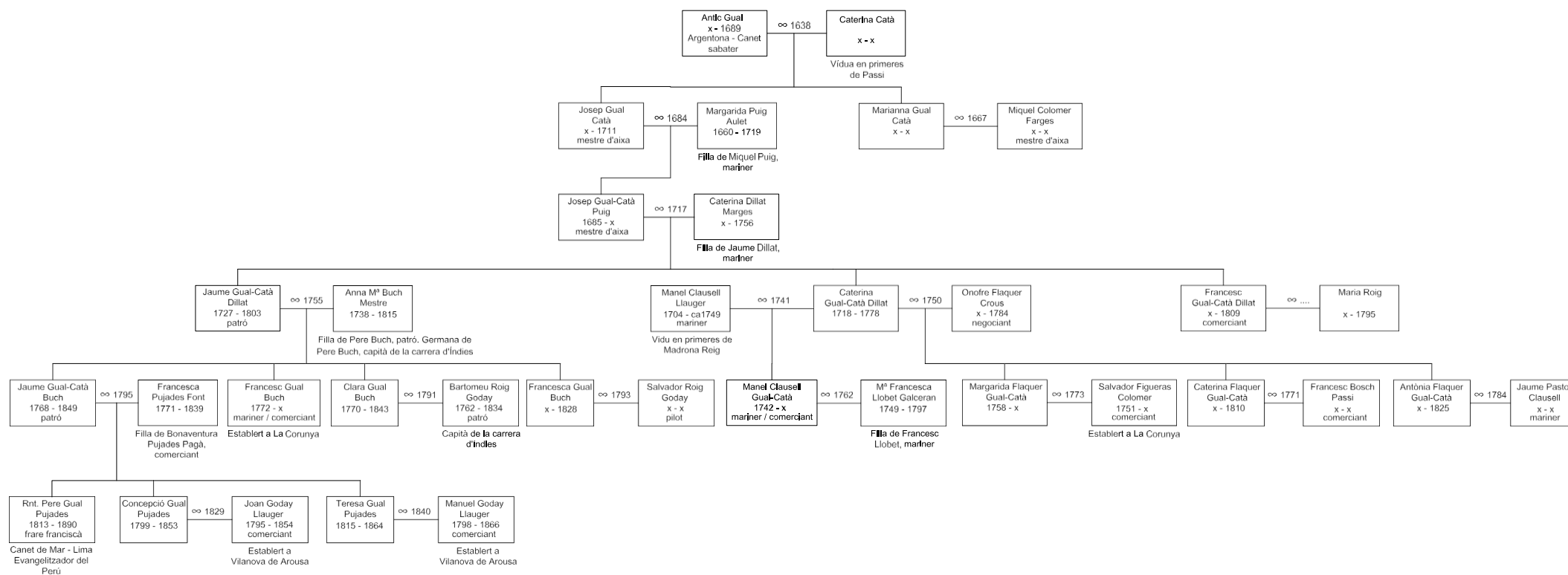
⁹⁹⁴ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, pp. 55, 66, 141, 209, 273, 286.

⁹⁹⁵ No resulta estrany que un mateix vaixell se'l considerés de tipus diferent, segons s'aparellés d'una manera o altra. En aquest cas creiem que l'arboradura era de tres pals i el velam associat a la classe corresponent. No es pot descartar tampoc una certa confusió en registrar en les escriptures el tipus de vaixell de manera diferent a l'anada i a la tornada.

⁹⁹⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1796, f.134.

⁹⁹⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1796, f.114.

⁹⁹⁸ Marcelino R. Cuesta, «La teología apologética de Pedro Gual y Pujadas», *Crónicas*, AHlg 9 (2000), pp-528-536, a <https://studylib.es/doc/6230732/la-teolog%C3%ADa-apolog%C3%A9tica-de-pedro-gual-y-pujadas->. Des de l'any 1940 la biblioteca pública de Canet de Mar porta el nom de Pere Gual i Pujades. Està ubicada des de l'any 1999 en l'edifici modernista (ampliat) de l'Ateneu canetenc construït el 1895 per l'arquitecte Lluís Domènech i Montaner. Inaugurada l'any 1919, fou una de les primeres biblioteques públiques creades per la Mancomunitat de Catalunya. Vegeu: DD.AA. «La Biblioteca, 100 anys», *El Sot de l'Aubó*, núm, 70 (2019).



4.1.9. LLAUGER

La nissaga canetenca dels Llauger, mariners i comerciants del segle XVIII, prové del ferrer Salvador Llauger (1598-1653), cap de brot de les dues branques més significatives: Llauger Clausell i Llauger Bonet.⁹⁹⁹

Llauger (1.1)

Fèlix Llauger i Clausell (1694-1747)

Fou el patró català que més vegades utilitzà Miquel Alegre per transportar mercaderies a Cadis; entre 1720 i 1736 —any de la mort de Miquel Alegre— hem comptabilitzat 12 viatges a la ciutat andalusa (veure, Taula 8, pp. 65-68). No hi ha dubte que Fèlix Llauger s'havia convertit en un expert venedor d'aiguarent; un exemple el tenim l'any 1729 quan havent carregat el 8 de juliol a Salou 10 pipes d'aiguarent prova d'oli, per compte de Miquel Alegre, que costaren 697 lliures, 16 sous, 9 diners les vengué per 981 lliures i 15 sous, és a dir, obtingué un benefici de 284 lliures, 13 sous, 3 diners, o sigui un 40,7%; el seu sogre Pere Cruanyes, en canvi, només treia un benefici del 3,2% per la venda de 10 pipes de la mateixa qualitat d'aiguarent.¹⁰⁰⁰ El compte del resultat presentat per Fèlix Llauger el 15 d'octubre de 1729 (veure, Annex, doc. núm. 6, p. 550), a banda de l'alt preu de venda aconseguit, que fou de 96 pesos de vuit rals la pipa, ens informa del preu dels nòlits entre Barcelona/Salou i Cadis, uns 4 pesos per pipa, el qual es mantingué constant durant gran part del segle; és destacable també l'impost de l'estanc, de l'ordre d'un 10% i la comissió que cobrava —el patró en aquest cas—, que era un 2,5 %. La barca de Fèlix Llauger, de 1.300 quintars, de la qual desconeixem el nom, formava part, l'any 1728, de la flota de Canet de 22 embarcacions registrades.¹⁰⁰¹

⁹⁹⁹ Sobre la nissaga dels Llauger, vegeu: Ricard Cantano, «El ressorgiment català del XVIII. L'exemple dels Llauger de Canet: de pagesos a mariners i comerciants», *4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, Barcelona, 7-9 de Maig del 2014, Ed. Museu Marítim de Barcelona, 2016, pp. 751-766.

¹⁰⁰⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337/I, Llibreta d comptes de Miquel Alegre, 1729, f.15.

¹⁰⁰¹ AHAM, Notaria de Canet, Bernat Nualart, 1728, f.109. Sí sabem que l'any 1721 comandava el pinc *Santa Bàrbara*.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Fou un dels patrons catalans que participà en l'expedició per a la conquesta d'Orà l'any 1732. La seva carta escrita a Miquel Alegre el 25 de juliol des de la badia de la plaça africana, un cop conquerida la ciutat, ens facilita una informació de primera mà sobre aquell episodi de la qual transcrivim, tal com foren redactats, els detalls més significatius:

[...] com lo dia 28 del pasat (juny) avem arribats en esta badia de ora y playa de las agudas, paratge a porposit per estar tota la armada lo dia 29 dia dest. Per a la sortida del sol se feu lo desenbarch sensa perdre omalguna ab la asistencia de las Galeras que anaven tirant sempre a la una aventi numero segons nostre coneixement de vuit a deu mil homens de cavalleria y infanteria de morts (de l'enemic) [...] lo dia 30 se dona lo avans per pujar una montanyeta per tonbar a la part del maraont y ague molt foch de tal manera que los nostres mai recularen sino avansant y tirant que los moros no tenian prou camas per a fugi [...] lo dia 1 de juliol, ells ab ells tingueren escaramusa que se mataran com a moscas, que aventlos atordits ab la avansada son fugits tots que sols an quedats 98 turchs vells a lo castell del mar ha on tan fet lo pacte de salvar la vida y la llibertat y se los concedi, lo dia 2 prengueren pococio de todas las fortalezas y la plasa en ora noi aquedat un gos ni an esperat que si tiras un cop de cano los nostres an saquejat tota siutat los moros sen aportaren lo bo y millo sols a quedat molt blat y llana y an posat a pena de la vida que ningú puga tocar res per que era una crueltat que tot o feian malbe los moros [...] veinsan vingut a donar la obediencia y pagaran lo tribut com lo tems passat. PD. Todas las enbarcacions de Canet son asi y tots estan bons a Deu gracias y mon nebot Joan Cruanyes lo aseluda com sempre.¹⁰⁰²

Entre març de 1742 i abril de 1743 participà amb la sagetia *Sant Joan Baptista*, de 120 tones, en l'expedició a Itàlia; per l'arqueig, devia ser una embarcació diferent a la que comandava el 1728. Cobrà per nòlits de la Real Hacienda 52.634 rals de billó, una de les quantitats més grans d'entre uns 275

¹⁰⁰² BC, Fons del baró de Castellet, 1732, 148/1.

contractes.¹⁰⁰³ L'any 1747, amb la mateixa nau, moria a Nàpols al servei de la Real Armada. La patronia de l'embarcació fou atorgada al seu fill Salvador Llauger i Cruanyes (1723-1805), el qual malgrat tenir 24 anys mancava de suficient experiència. Per superar aquest inconvenient, decidiren que Joan Carreras i Llauger, escrivà del vaixell i cosí de Salvador, «l'instruïria en la pràctica de la navegació i defensa de la barca»; mentre durés l'aprenentatge, l'escrivà rebria la mitja patronia, capa o qualsevol altre gratificació; a canvi hauria de donar al patró la meitat de la seva part.¹⁰⁰⁴ L'any següent, Carreras era substituït en aquesta funció pel mariner Jaume Pujades amb les mateixes condicions.¹⁰⁰⁵

L'any 1754 es produí un canvi substancial en la propietat de la sagetia *Sant Joan Baptista*. El patró Josep Llauger i Bonet i el ferrer barceloní Pere Joan Closas adquiriren a la resta de propietaris del vaixell les seves participacions, cadascun pagava el 50 % del valor assignat a l'embarcació.¹⁰⁰⁶ Davant la renúncia de Salvador Llauger i Cruanyes —convertit en teixidor de vels— fou atorgada la patronia de la sagetia al canetenc Jaume Passi i Goday (1725-1810), casat amb una germana de Josep Llauger.¹⁰⁰⁷

Esteve Llauger i Batistapau (1754-1824)

Fill del mariner Esteve Llauger i Ferrer, des de molt jove hauria navegat amb el capità Joan Fontrodona de Pineda, parent de la seva mare Maria Rosa Batistapau i Fontrodona.¹⁰⁰⁸ Un cop mort l'esmentat Fontrodona, probablement l'any 1781, s'atorgà a Llauger el càrrec de capità i pilot de la pollacra *Sant Miquel*.¹⁰⁰⁹ El 13 de juny de 1783, contractat per la Real Hacienda, salpà amb

¹⁰⁰³ AGS, DGT, Invº 16, guió 21, legajo. 48, f. 397-572. Devem aquesta informació al professor Sergio Solbes Ferri.

¹⁰⁰⁴ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.141.

¹⁰⁰⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1748, f.332. Joan Carreras s'havia de fer càrrec de la barca *Santa Teresa de Jesús* de 3.000 quintars en construcció a Canet.

¹⁰⁰⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.105-119.

¹⁰⁰⁷ Jaume Passi i Goday casà el 1751 amb Margarida Llauger i Bonet.

¹⁰⁰⁸ Joan Fontrodona amb el llondro *Sant Joan Baptista* havia anat a Barlovent el 1770 (Llovet, *La matrícula de mar*, p. 191) i fet diversos viatges, des de 1773 a 1779, any en que fou apresat pels anglesos. En el seu testament, fet a l'Havana, l'any 1781, nomenà a Esteve Llauger, «hereu universal de confiança» (ACA, Reial Audiència, vol. 1/14, 1788, f.164).

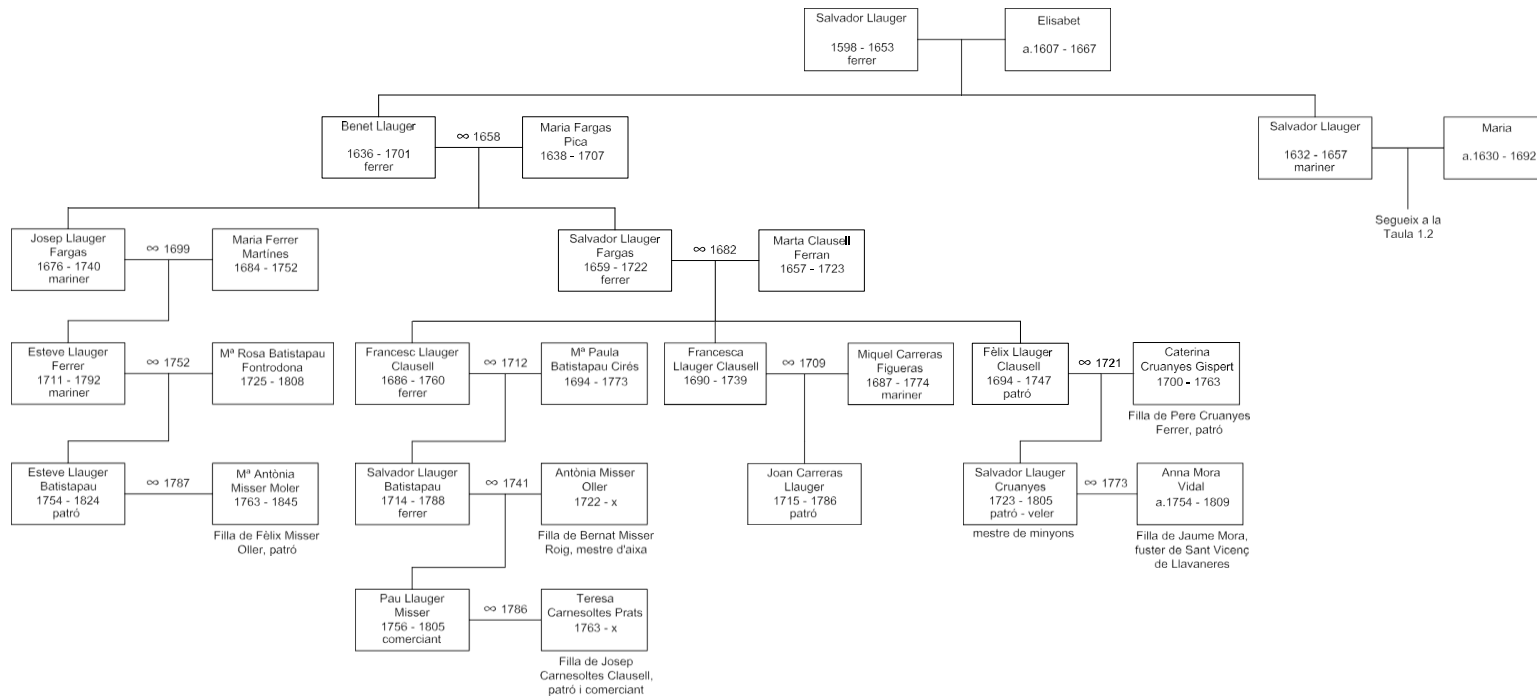
¹⁰⁰⁹ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1785, f.368.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

un comboi de 27 bucs transportant tropes a Portobelo (Panamà), on hi arribaria després d'un viatge força accidentat el 17 de setembre; les peripècies d'aquesta expedició foren recollides en el diari de navegació pel canetenc Bartomeu Roig i Goday, en funcions d'escrivà.¹⁰¹⁰ El 1794, amb la pollacra *El Dolç Nom de Maria* de 150 tones es dirigí a Montevideo. Morí a Río Lagartos (Yucatán) el 1824.

¹⁰¹⁰ Museu Marítim de Barcelona, Col·lecció de documents, Diaris de navegació, 56827. El canetenc Bartomeu Roig i Goday (1762-1834) esdevingué un experimentat capità de la Carrera i posterior comerciant amb companyia a Malta i Trieste.

Llauger (1.1)



Llauger (1.2)

Josep Llauger i Bonet (1718-1798)

Era el més gran dels tres germans del matrimoni Llauger-Bonet. Casà el 1744 amb Maria Carnesoltes, filla del boter canetenc Salvador Carnesoltes. De manera semblant al seu parent Fèlix Llauger, formà part de l'expedició a Itàlia com a patró de la sagetia *Sant Antoni* de 86 tones; entre l'abril de 1742 i l'abril de 1743 cobrà de la Real Hacienda, 28.882 rals de billó.¹⁰¹¹

L'any 1745 li fou atorgada la patronia de la sagetia *Sant Àngel de la Guarda*, de 2.600 quintars, construïda a Canet.¹⁰¹² Durant gran part del mes de gener de 1746, amb càrrega de tropa per anar a Gènova, no va poder sortir de Barcelona per culpa del mal temps.¹⁰¹³ El mateix any venia a Raimon Canals, fuster de Barcelona, 1/16 dels 2/16 que tenia, per 290 lliures; així podem estimar el cost de construcció del vaixell, que seria d'unes 4.640 lliures. El 5 de gener de 1748, Josep Llauger arribava al port de Barcelona, procedent de Marsella, carregat de botada (bótes de fusta o fusta per a fer bótes).¹⁰¹⁴ El setembre de 1749, el patró canetenc comprava cacau a Cadis a la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*.¹⁰¹⁵ El febrer de 1750, Josep Llauger contractava una assegurança marítima al botiguer de tall barceloní Anton Casanovas,¹⁰¹⁶ per transportar a Cadis mercaderies del mateix patró i de comerciants de Pineda i Barcelona, per un valor de 790 lliures, al 6%.¹⁰¹⁷ En el mateix viatge havia carregat a Salou 4 pipes i 3/5 d'aiguardent refinat, en nom de Miquel Alegre, per valor d'unes 325 lliures.¹⁰¹⁸ La sagetia retornava a

¹⁰¹¹ AGS, DGT, Invº 16, guió 21, legajo 48, f. 397-572. Informació facilitada pel professor Segio Solbes.

¹⁰¹² AHPB, Sebastià Prats, 1745, f.259 (caució d'armes) i f.353 (patronia).

¹⁰¹³ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.32.

¹⁰¹⁴ AHCBC, Fons de Sanitat, 1L.X-5/C5.

¹⁰¹⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1749, f.387. Per poder cobrar de l'esmentada companyia basca una quantitat al seu favor, deguda a un sobrecost, atorgà poders a Marsal Sans i Cia., societat canetenca establerta a Cadis.

¹⁰¹⁶ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, p. 69. Fou el principal assegurador marítim barcelonès dels anys centrals de la centúria. Membre de la família del Sant Ofici, assolí la condició de ciutadà honorat l'any 1784 (Molas, *Comerç i estructura social*, p. 165).

¹⁰¹⁷ AHPB, Sebastià Prats, 1750, f.75 i f.78.

¹⁰¹⁸ BC, Fons del Baró de Castellet (FBC), Arx. 375, f.174 i Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, p. 341.

Barcelona, procedent de Cadis, el 7 d'agost; portava entre altres gèneres 75 cuirs de bou i de vaca per Miquel Alegre i 25 a nom de Tomàs Prats de Cadis, agent de Miquel Alegre a la ciutat andalusa.¹⁰¹⁹

Josep Llauger, a banda de navegant, tenia ambicions comercials i d'home de negocis; per aquest motiu el novembre de 1750 creà, amb altres tres socis la companyia Pujades i Llauger;¹⁰²⁰ la finalitat d'aquesta societat era la de vendre a Cadis productes catalans i adquirir-ne alhora de colonials, amb destinació al Principat. Josep Llauger, òbviament, disposà de la sagetia *Sant Àngel de la Guarda*, per carregar mercaderies en nom dels socis de dita companyia. Encara tornaria a Cadis el juny de 1751, en el que potser seria l'últim viatge, com a patró de l'esmentat vaixell; Tomàs Prats li carregaria a la tornada 150 pells de vaca per un valor de 3.356 rals, 2 quarts.¹⁰²¹ La botiga de la companyia a Cadis, al principi, estigué a càrrec de Jaume Pujades;¹⁰²² l'any

¹⁰¹⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.375, f.224 i Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, p. 347.

¹⁰²⁰ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera*, pp. 122-123. El capital total aportat fou de 2.000 lliures repartides a parts iguals. Els altres socis foren: Jaume Pujades comerciant, Joan Baptista Pau, comerciant de Canet i Josep Sabater i Llopis, barreter d'agulla de Barcelona. No hem pogut desfer-nos del dubte sobre la procedència, canetenca o barcelonina, de Jaume Pujades; mentre Martínez Shaw el fa parent llunyà dels Duran de Barcelona, hi ha documentada una seguretat marítima del gener de 1751, sobre efectes carregats en la barca *Sant Àngel de la Guarda* feta per Jaume Pujades, negociant de Canet, a més del patró Josep Llauger, Josep Sabater i Joan Baptista Pau (AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.41). Es tracti o no del mateix personatge, Jaume Pujades i Castanyer fou un destacat comerciant canetenc del qual tenim la certesa d'estar instal·lat a Cadis, almenys des de l'any 1760 (AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1760, f.81); els seus fills Bonaventura i Miquel Pujades i Colomer s'integraren a la societat Jaume Pujades i Cia, la qual l'any 1779 havia de rebre a Cadis càrregues de llana i paper transportades a bord de la sagetia *El Sagrat Naixement* del patró canetenc Salvador Baptista Pau, la qual naufragà en el transcurs del viatge (AHPC, Protocolo 3845, 1779, f.383).

¹⁰²¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.376, f.129 i Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 348-349. Dels disset patrons que carregaren mercaderies a Cadis, l'any 1751, en nom de Miquel Alegre, vuit eren de Canet: Jaume Ferrer, Francesc Llobet, Josep Pastor, Joan Carreras, Salvador Jover, Josep Llauger, Manuel Llobet i Josep Roura. La companyia Alegre comprà a la ciutat gaditana, l'esmentat any, mercaderies: cuirs, pells, grana (cotxinilla) i anyil, per valor de 111.164 rals, la quantitat més alta registrada fins llavors en les importacions des de Cadis, realitzades pel comerciant barceloní; curiosament els sis sarrons de grana fina, que costaren 38.138 rals, foren transportats per tres traginers.

¹⁰²² AHPC, Protocolo 1611, 1752, f.258 i f.470. El juny de 1752 Jaume Pujades, en nom de la companyia, havia prestat a Cadis 100 pesos de vuit rals a Josep Balansó de Mataró, escrivà de la sagetia *Sant Antoni de Pàdua* a pagar en el termini de tres mesos. A finals d'octubre, Pujades, des de Cadis, atorgava poders al seu company Joan Baptista Pau, resident al Principat, perquè cobrés l'esmentada quantitat a Josep Balansó.

1753 era Joan Baptista Pau qui residia a la ciutat andalusa.¹⁰²³ El patró canetenc Manuel Llobet, en nom de la companyia Pujades i Llauger, l'any 1755 carregava en la sagetia *Ntra. Sra. de la Cinta* cinc fardells i una caixeta de cordes per portar a Cadis.¹⁰²⁴

Llauger, entre 1751 i 1752, fixà la seva residència a Barcelona, des d'on —deixant de banda l'activitat de navegant— es dedicà al negoci marítim, sobretot, com a partícip en companyies armadores, accionista d'empreses comercials, administrador de societats industrials, procurador¹⁰²⁵ i àrbitre de litigis.¹⁰²⁶ En la condició de parçoner, sempre molt actiu, el maig de 1751 adquirí 2/16 de la sagetia *Sant Antoni de Pàdua i Ntra. Sra. de la Mercè* de 4.000 quintars per 1.068 lliures i 12 sous.¹⁰²⁷ Per renúncia del patró Joan Ferrer —desconeixem el motiu—, Josep Llauger acceptà la patronia amb la clàusula de poder-la cedir al seu germà Miquel.¹⁰²⁸; l'any 1758 li ratificava la transferència de patronia,¹⁰²⁹ per cedir-la novament, l'any següent, al patró canetenc Francesc Llobet i Misser.¹⁰³⁰

¹⁰²³ AHPB, Registres de Marina, Vicenç Simon, 1753, f.196. La companyia carregà a bord de la sagetia d'un patró anglès a la platja d'Arenys, randes i garrafes de vidre, per a ser enviades a Cadis a la consignació de Joan Baptista Pau; creiem que es tracta de Joan Baptista Pau i Bosch (1717-1790). La branca Baptista Pau de mariners i comerciants establí comerços importants en el Puerto de Santa María.

¹⁰²⁴ AHCB, Fons Comercial, B-379, 1755.

¹⁰²⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1753, f.169. Els administradors de la Confraria de Sant Elm de Canet nomenaren procurador «al patró Josep Llauger comerciant de Canet vuy resident a Barcelona».

¹⁰²⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Registre de Marina, 1751-1754, f.212. L'any 1753 era escollit tercer àrbitre —nomenat pels àrbitres de cada part— en el conflicte entre dos patrons per un carregament d'arengades. AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1758, f.67. L'any 1758 fou designat àrbitre en un litigi originat pel xoc entre dos llaguts

¹⁰²⁷ AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.162. La sagetia havia estat construïda a Barcelona, l'any 1749, amb un cost de 8.545 lliures, 8sous, 3diners. AHPB, Sebastià Prats, 1749, f.460. La seva patronia fou atorgada al patró Joan Ferrer, veí de Barcelona. Tot i que Martínez Shaw a *Cataluña en la Carrera*, pp. 113 i 167, considera canetenc a Joan Ferrer, no hem pogut trobar cap document que ens ho confirmi; si fos un patró de Canet, creiem que podria tractar-se de Joan Ferrer i Puig, cunyat de Josep Llauger.

¹⁰²⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.163 i f.198.

¹⁰²⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1758, f.140. La ratificació de la patronia en aquells primers anys d'existència de l'Escrivania de Marina podria ser deguda a la obligatorietat d'escripturar les actes de patronia, realitzades en notaries civils, en l'escrivania específica creada a partir de 1750, en cadascuna de les Províncies de Marina.

¹⁰³⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1759, f.248. L'acta especificava que el nomenament del nou patró el feia Josep Llauger per la facultat que tenia atorgada en l'acta de patronia de 1751 pels

A finals de 1751, transferia la patronia de la sagetia *Sant Àngel de la Guarda* al seu cunyat Joan Ferrer;¹⁰³¹ tanmateix, el mes de maig de 1752, Josep Llauger intentà vendre la nau a Gibraltar per 2.500 pesos de vuit rals (3.500 lliures); l'escriptura de venda resultà nul·la perquè «no podia tenir efecto en los dominios de SM. Británica».¹⁰³²

L'any 1754, Josep Llauger era nomenat patró de la sagetia *Santo Ecce Homo* de 2.000 quintars, en substitució del canetenc Josep Pastor i Catà el qual havia estat desposseït de la patronia per impagament de deutes.¹⁰³³ Poc després, el setembre de 1754, un cop resoltes les reclamacions dels creditors, Josep Llauger amb el consentiment dels interessats en el vaixell, dels quals n'hauria rebut 1/16, cedia la patronia de l'*Ecce Homo* al patró Joan Ferrer, també de Canet.¹⁰³⁴ Tal com hem vist en el paràgraf dedicat a Fèlix Llauger, el mateix any de 1754, Josep Llauger es convertí en copropietari de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 3.000 quintars, un cop renuncià a la patronia Salvador Llauger; en aquest cas, els amos de l'embarcació designaren patró a Jaume Passi, cunyat de Josep Llauger. La venda d'1/16 al soguer barceloní Bartomeu Soler, dels 8/16 que Josep Llauger tenia sobre la sagetia, ens ha permès estimar el cost de l'esmentat vaixell en unes 1.751 lliures;¹⁰³⁵ s'ha de tenir en

interessats en la sagetia i en virtut del «*convenio hecho por los Sres. D. Francisco de Clota y Bernardo Gloria como Arbitros, Arbitradores i Amigables componedores, nombrados por dichos interesados y por mi [Josep Llauger]*». Es l'única acta, que hem trobat, on es precisa la intervenció d'àrbitres en l'acta de substitució de patronia. Podria ser que hi hagués hagut un principi de desacord entre Llauger, que mantenia 5/32 en el vaixell i alguns parçoners; per altra banda, no cal insistir en la categoria dels àrbitres escollits, directors de la Reial Companyia de Barcelona i membres de la Junta de Comerç.

¹⁰³¹ AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.450. Joan Ferrer i Puig casà el 1740 amb Maria Anna Carnesoltes, germana de Maria Carnesoltes, muller de Josep Llauger.

¹⁰³² AHPC, Protocolo 1611, 1752, f.253.

¹⁰³³ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.81. Tanmateix, el nomenament de Llauger s'havia fet perquè defensés els partícips del vaixell en totes les diligències judicials i extrajudicials que els creditors presentessin contra els interessos de l'embarcació.

¹⁰³⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.108. L'any 1758, l'*Ecce Homo* de Joan Ferrer naufragà davant d'Almeria; Josep Llauger es va fer càrrec dels interessos dels partícips –com a administrador i apoderat de la barca– atorgant poders a D. Josep Barquer causídic d'Almeria (AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1758, f.103; document en molt mal estat, quasi il·legible).

¹⁰³⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1755, f.5. El ferrer barceloní Pere Joan Closas era l'altre propietari del 50% de l'embarcació. ACA, Reial Audiència, vol. 1/2, 1759, f.81. L'any 1759 sorgí un conflicte entre els dos propietaris per diferències en els comptes de la sagetia, per les quals Josep Llauger reclamava el pagament de 841 lliures, 2 sous, 8 diners. AHPB,

compte que la nau podria tenir una antiguitat almenys d'uns quinze anys. Encara l'any 1754, al mes de setembre, Josep Llauger es feia càrrec de la patronia del pinc *Sant Joan Baptista* de 3.500 quintars per cedir-la, tot seguit, al seu germà Cristòfol.¹⁰³⁶ L'esmentat pinc s'havia construït l'any 1746 a les drassanes d'Arenys, havent estat sempre comandat pel patró arenyenc Joan Baptista Clavell;¹⁰³⁷ el cost de construcció fou de 6.834 lliures, 6sous, 8diners.¹⁰³⁸ Des de l'últim viatge de Clavell, el pinc romangué durant més d'un any al port de Barcelona, per la qual cosa fou precís contractar d'un a dos mariners per a la seva custòdia; per la carta de pagament feta a un d'ells sabem que van cobrar 7 sous i 6 diners per dia.¹⁰³⁹ La rehabilitació del buc, per un cost de 471 lliures, 10 sous, 10 diners, practicada entre finals de 1754 i principi de 1755, fou pagada per Josep Llauger, exercint funcions d'administrador dels interessats en la barca.¹⁰⁴⁰ El juliol de 1756 va comprar a un prevere de Sarrià 1/16 dels que interessava en l'embarcació; el preu va ser de 250 lliures;¹⁰⁴¹ amb totes les prevencions podem estimar el valor del vaixell en unes 4.000 lliures.

L'any 1757, Josep Llauger, amb 1/16, i el comerciant canetenc Tomàs Rolderat amb 2/16) + 1/32, entre altres, eren socis armadors interessats en la nova sagetia, construïda a Arenys, anomenada *Sant Jaume, Sant Joaquim i la Verge del Roser* de 3.800 quintars del patró Joan Baptista Clavell.¹⁰⁴² Desconeixem el motius, però tant sols un any després d'avarada, el patró Clavell, amb el consentiment dels interessats, va vendre l'esmentada sagetia a Cadis per un preu de 6.000 pesos de vuit rals (8.400 lliures).¹⁰⁴³

Sebastià Prats, 1763, f.303. La querella es resolgué amb la concòrdia signada l'any 1763, on Josep Llauger acceptava pagar a Closas, 138 lliures, 5 sous, 7 diners.

¹⁰³⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.150.

¹⁰³⁷ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 259. El seu pare, Bonaventura Clavell, era, l'any 1721, un dels primers agents de societats mercantils del Principat establerts a Cadis.

¹⁰³⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.331.

¹⁰³⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.162.

¹⁰⁴⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1755, f.33. Els treballs foren realitzats per Andrés Naranja, calafat, Jaume Verde, mestre d'aixa i Bartomeu Soler, soguer. Aquest últim era un partícip habitual en la propietat de les barques.

¹⁰⁴¹ AHPB, Sebastià Prats, 1756, f.158.

¹⁰⁴² AHPB, Sebastià Prats, 1757, f.227. El cost de fabricació fou de 7.312 lliures.

¹⁰⁴³ AHPB, Sebastià Prats, 1758, f.246.

L'any 1757 encara realitzà dues inversions més en l'armament de vaixells: 1/16 en el canari *Jesús, Maria i Josep* de 700 quintars, fabricat a Barcelona per 1948 lliures, 2sous, 6diners, comandat pel patró sitgetà Francesc Fàbregas¹⁰⁴⁴ i 1/16 en el pinc *Sant Antoni de Pàdua i Verge del Roser* de 2.000 quintars, fabricat a Barcelona per 4.243 ll, 11s, 2d., comandat pel patró barceloní Gabriel Sistaré.¹⁰⁴⁵

Entre 1753 i 1759, Josep Llauger fou també administrador de la companyia d'indianes Sant Vicenç Ferrer.¹⁰⁴⁶ El cap visible d'aquesta empresa fou el mercader Joan Pongem,¹⁰⁴⁷ el fill del qual, Antoni Pongem i Alabau fou membre de la Junta de Comerç i fundador, l'any 1772, de la Companyia de Filats de Cotó.¹⁰⁴⁸ Les relacions entre Josep Llauger i la família Pongem esdevingueren més estretes fins al punt que l'any 1787, Manuela Sabater, muller d'Antoni Pongem i Alabau, va fer testament a Canet allotjada en la casa de Josep Llauger.¹⁰⁴⁹

L'experiència en qüestions marítimes, i segurament també les seves relacions amb els pròcers del comerç barceloní, li obriren les portes en l'administració del Departament de Marina de Cartagena, del qual el Principat en depenia. En la documentació estudiada, el 1758 el trobem exercint el càrrec de «*teniente de subdelegado de marina del partido de Canet*», en la causa

¹⁰⁴⁴ AHPB, Sebastià Prats, 1757, f.76. Acta de reconeixença de partícips. Josep Llauger hauria pagat unes 121 lliures.

¹⁰⁴⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1757, f.321. Acta de reconeixença de partícips. Josep Llauger hauria pagat unes 265 lliures.

¹⁰⁴⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1763, f.220. Els socis creadors de la companyia, l'any 1747, foren Joan Pongem, mercader, Miquel Formentí, comerciant, Francesc Just, paraire i Josep Sabater i Llopis, barreter d'agulla, tots de Barcelona. AHPB, Raimon Serra, 1763, f.158 i f.287. L'any 1763, un cop extingida la companyia –probablement a partir de 1759– la concòrdia entre els socis i Llauger estipulava la acceptació per part d'aquells de tot el que aquest havia venut i cobrat en nom de la companyia i per part de Llauger l'acceptació del sou anual de 180 lliures assignat i percebut.

¹⁰⁴⁷ AHPB, Raimon Serra, 1763, f.158. Pels capítols de dita societat Joan Pongem tenia autorització per firmar vals i albarans de debit i crèdit.

¹⁰⁴⁸ Molas, *Comerç i estructura social a Catalunya*, p. 292. Sobre la Companyia de Filats de Cotó vegeu: Alex Sánchez, «Els fabricants d'indianes: orígens de la burgesia industrial barcelonina», *Barcelona quaderns d'història*, núm. 17 (2011), pp.197-219. Consultat el 25/08/2020 a: <https://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/252490>.

¹⁰⁴⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1787, f.199. Els Pongem eren originaris de Mataró, una branca marinera dels quals s'havia establert a Canet al segle XVIII.

contra l'armer Pere Molas i altres,¹⁰⁵⁰ l'any 1764 ja era subdelegat de marina de Canet;¹⁰⁵¹ més endavant, el 1767 fou nomenat supervisor de tota l'expedició de patrons contractats a Barcelona, per a transportar a Civitavecchia els jesuïtes expulsats;¹⁰⁵² el 1768 figura també com a «*contador de navio de la Real Armada*»¹⁰⁵³; finalment a partir de 1778, consta com a ministre interí de la Província marítima de Mataró, càrrec que exercí fins l'any 1785.¹⁰⁵⁴

Una mostra de la rellevància social adquirida per Josep Llauger ens la dóna el fet constatat d'haver-se oficiat, l'any 1780, el casament del seu fill Josep pel bisbe de Girona, Tomàs Lorenzana, «en la propia casa de dit D. Josep Llauger».¹⁰⁵⁵ Obtingué el privilegi de tenir la tomba dins l'església parroquial, davant l'altar de sant Elm i sant Pere pescador.¹⁰⁵⁶

De cinc fill varons de Josep Llauger: Gaspar l'hereu i Salvador foren preveres; Josep, comerciant; Joan i Marià, patrons/comerciants.

Josep Llauger i Carnesoltes (1752-1784), residint a Cadis, l'any 1776 s'integrà a la companyia Llauger-Roura; l'any 1779 se'n separà per formar companyia amb el seu germà Marià. Mostra de la seva activitat són dos préstecs de risc dels anys 1780 i 1783 atorgats sobre càrregues en dos viatges a Veracruz, per valor de 466 pesos i 735 pesos respectivament.¹⁰⁵⁷ Casat a Canet, l'any 1780, morí a Cadis amb només 32 anys.

Joan Llauger i Carnesoltes (1757-1827), l'any 1776 s'havia embarcat a Cadis en la sagetia *Ntraa. Sra. de Misericòrdia*, propietat del seu oncle Miquel Llauger, comandada per Josep Moní i Carnesoltes, al servei del rei cap a una

¹⁰⁵⁰ ACA, Reial Audiència, Plets civils, 1758, 12479. El subdelegat era Francesc Clausell i Xifré també de Canet.

¹⁰⁵¹ AHPB, Sebastià Prats, 1764, f.139.

¹⁰⁵² AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 15-4-1767.

¹⁰⁵³ AHPB, Sebastià Prats, 1768, f.315.

¹⁰⁵⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1778, f.74 ; Giménez Blasco, *La Província marítima de Mataró*, p. 405. Com a ministre en funcions, el 12 de novembre de 1778, en el llibre 2 de comptes de la Confraria de Sant Elm s'hi va registrar: «Rebut de D. Josep Llauger de 3 canonades que tiraren a favor de un francès y paga: 4 lliures, 6 sous, 3 diners.».

¹⁰⁵⁵ CEC, Arxiu Parroquial, Llibre d'esposalles, 1780, L-3, f.215. Els testimonis foren tres clergues de la cúria episcopal (de la família del bisbe, segons el document).

¹⁰⁵⁶ Arxiu Parroquial de Canet, Llibre de comptes d'obra, (1756-1864), 4-11-1778.

¹⁰⁵⁷ AHPC, Protocolo 3846, 1780, f.214; AHPC, Protocolo 3848, 1783, f.82.

destinació que desconeixem.¹⁰⁵⁸ L'any 1778, aquest cop com a capità de l'esmentada nau, des de Cadis, realitzà un viatge a Barlovent, després d'haver registrat la càrrega el 5 de setembre.¹⁰⁵⁹ Per aquest viatge, Joan Llauger contractà dues pòlisses de risc, una al seu nom per valor de 650 pesos —cancel·lada abans de sortir—¹⁰⁶⁰ i una altra de 2.600 pesos, feta de manera mancomunada amb la tripulació.¹⁰⁶¹ L'any 1783 fou nomenat capità i mestre del bergantí *Sant Antoni de Pàdua*, àlies *El Gibraltar*, de 93,5 tones;¹⁰⁶² el 29 d'octubre va fer el despatx a Cadis per anar a l'Havana,¹⁰⁶³ d'uns productes declarats que consistien en «*vestuario, armas y muntura fabricados en Barcelona*».¹⁰⁶⁴

Marià Llauger i Carnesoltes (1758-??), patró i comerciant; l'any 1779 formà a Cadis companyia amb el seu germà Josep; un cop mort aquest, el 1785 exercí de patró en el bergantí *El Sant Crist del Bon Viatge*.¹⁰⁶⁵ L'any 1795 feia el registre a Màlaga i Barcelona procedent de Veracruz amb la fragata *El Sant Crist del Bon Viatge*.¹⁰⁶⁶ Tornaria a creuar l'Atlàntic amb la mateixa

¹⁰⁵⁸ AHPC, Protocolo 3843, 1776, f.244. Hi anava com a segon de bord, facultat per a exercir de patró en cas de malaltia o mort del titular.

¹⁰⁵⁹ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 147.

¹⁰⁶⁰ AHPC, Protocolo 3844, 1778, f.394 i f.426. En l'acte de cancel·lació, Joan Llauger retornà 500 pesos, la qual cosa ens permet saber que el préstec s'havia atorgat a un interès del 30%.

¹⁰⁶¹ AHPC, Protocolo 3844, 1778, f.397. Són rars els *cambis* marítims realitzats de manera conjunta pel patró i la marineria d'una embarcació. En aquest cas el préstec de risc es feia sobre «cien arrobas de aceyte y dos caxones toscos nº 1 y 2 y un baul con medias y otros generos nº 3 todo marcado con la marca del margen (MC)»; aquesta marca probablement és la del mariner canetenc Martí Cabris representant de la tripulació.

¹⁰⁶² AHPC, Protocolo 3848, 1783, f.845. El propietari del vaixell era el comerciant d'Arenys, Josep Carcasses, matriculat a Cadis (Ruiz Rivera, *El consulado de Cádiz*, p. 148).

¹⁰⁶³ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 150. Hi constaven unes exportacions de 137.419 rals de billó i unes reexportacions de 1.082.384 rals de billó.

¹⁰⁶⁴ Agraeixo aquesta informació al professor Josep Fàbregas i Roig.

¹⁰⁶⁵ AHPC, Escribanía de Marina, 1785, núm. 320. Havent arribat a Cadis procedent de Barcelona amb càrrega de paper per a la Real Hacienda i roba de particulars, efectuà una «protesta de recelo de avería», com a conseqüència d'haver patit «los acosos de los vientos en su travesía».

¹⁰⁶⁶ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, pp.240 i 296.

fragata, l'any 1802, rumb a Montevideo;¹⁰⁶⁷ el 12 d'octubre de 1803, efectuà el registre de tornada a Barcelona.¹⁰⁶⁸

Miquel Llauger i Bonet (1733-1809)

Des de 1751 hauria acompanyat el seu germà Josep en algun dels seus viatges, amb la sagetia *Sant Antoni de Pàdua i Ntra. Sra. de la Mercè* de 4.000 quintars; l'any 1755 ja hauria fet dos viatges com a patró de l'esmentada sagetia,¹⁰⁶⁹ la qual comandava encara el 1758.¹⁰⁷⁰ L'any 1760 es va fer càrrec de la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia* de 3.500 quintars, construïda a Canet; n'era, amb una participació de 10/16, el principal propietari.¹⁰⁷¹ Fins el 1769 ens consta que va estar al front d'aquesta nau.¹⁰⁷² Per altra banda, sabem que aquest mateix any la sagetia realitzà un viatge a l'Havana,¹⁰⁷³ però ens queda el dubte de si el patró fou Miquel Llauger o el seu cunyat Josep Moní i Carnesoltes.¹⁰⁷⁴ El que sí tenim clar és que a partir de 1770, abandonà la patronia per dedicar-se exclusivament al comerç marítim; per aquest motiu creà amb el seu cunyat Francesc Roura i Roldós (1741-1818)¹⁰⁷⁵ la companyia Llauger-Roura; fou sens dubte la més important de les societats comercials

¹⁰⁶⁷ AHAM, Llibre de l'Escola de Pilots, 1779-1813, fitxa 319. L'estudiant Serafí Puig de Canet sortí de pràctiques el 9 de març de 1802 cap a Màlaga i Montevideo amb la fragata *El sant Crist del Bon Viatge* del patró Marià Llauger de la matrícula de Canet.

¹⁰⁶⁸ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 309.

¹⁰⁶⁹ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre, 2, 1755, f.49. Havia aportat a la Confraria pels dos viatges, 23 lliures.

¹⁰⁷⁰ AHPB, Escritania de Marina, Vicenç Simon, 1758, f.140.

¹⁰⁷¹ AHPB, Escritania de Marina, Vicenç Simon, 1760, f.375; AHPB, Sebastià Prats, 1760, f.123. Entre els sis restants parçoners, destaquem Joan Pongem (2/16), Salvador Molet (1/16) i Manuel Antúnez (1/16), tots veïns Barcelona, molt sovint interessats en embarcacions fabricades a Canet i/o capitanejades per patrons canetencs (Salvador Molet, teixidor de vels, era natural de Canet.)

¹⁰⁷² CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre, 2, 1769, f.85. Aquell any havia comprat a Cadis per a la Confraria de Sant Elm de Canet, dos canons destinats a la torre de defensa situada arran de platja, de la qual en tenia cura el gremi de mariners; els canons costaren 234 lliures, 3 sous i les curenyes 62 lliures, 2 sous, 3 diners. (CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre, 2, 1770, f.95).

¹⁰⁷³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1770, f.28. En l'inventari dels béns del mariner Josep Prats, realitzat el mes de febrer de 1770 per la seva vídua, consta que morí a l'Havana en la barca del patró Miquel Llauger. No hem pogut trobar referències d'aquest viatge en cap autor.

¹⁰⁷⁴ Ens consta que Miquel Llauger cedí la patronia, entre 1769 i 1770, però desconeixem la data exacta; en qualsevol cas continuà essent pràcticament propietari únic.

¹⁰⁷⁵ Francesc Roura i Roldós, patró i negociant, casà el 1765 amb Esperança Moní i Carnesoltes, germana de Magdalena, muller de Miquel Llauger.

canetenques del segle XVIII dedicada al tràfic colonial amb seus a Canet, Barcelona, Cadis i Veracruz. Per la seva transcendència, comentarem en un apartat singular i diferenciat, les dades que la documentació consultada ens aporta en relació a l'esmentada companyia; per tant, per no repetir-nos, exposarem les actuacions de Miquel Llauger i les dels seus socis en l'espai corresponent (veure, Companyia Llauger-Roura, pp. 452-460).

Per altra banda, Miquel Llauger compaginava la seva activitat mercantil en la companyia Llauger-Roura amb interessos en la propietat de vaixells; així ens consta que l'any 1776, residint a Cadis, era propietari de les sageties *Ntra. Sra. de la Misericòrdia* i *Sant Joan Baptista* i com a tal atorgava poder a Joan Llauger i Carnesoltes, nebot seu, perquè en cas de mort dels patrons es fes càrrec de les dues embarcacions, preparades per a fer un viatge al servei de SM.¹⁰⁷⁶ Un canvi marítim atorgat, l'any 1779, a Cadis per Miquel Llauger, de valor 2.174 pesos «sobre un caxon arpillado» a un capellà de nau,¹⁰⁷⁷ que viatjava a Veracruz, ens fa palesa la seva diversitat inversora, pròpia d'un negociant adinerat.¹⁰⁷⁸ Era el principal interessat en la fragata *Jesús Natzarè*, àlies *La Catalana*,¹⁰⁷⁹ de 260 tones, que, l'any 1786, realitzà un viatge des de Barcelona a Veracruz.¹⁰⁸⁰ Per indisposició del patró Francesc Jover i Flaquer, la capitania fou atorgada al també canetenc Pau Llauger i Misser.¹⁰⁸¹ En el següent viatge realitzat l'any 1788, també a Veracruz, ens consta que la llicència per poder carregar fins a 250 tones s'havia concedit a Miquel

¹⁰⁷⁶ AHPC, Protocolo 3843, 1776, f.244. El patró de la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia* era Josep Moní i Carnesoltes, cunyat de Miquel Llauger; el de la sagetia *Sant Joan Baptista*, Joan Llauger i Coll, nebot. El patró substituït, Joan Llauger i Carnesoltes, embarcat en la primera sagetia esmentada era també nebot de Miquel Llauger; en cas de mort dels dos patrons, quedava Joan Llauger facultat per substituir una patronia i designar l'ocupant de la segona.

¹⁰⁷⁷ Els vaixells de gran tonatge havien de comptar amb capellà i cirurgià.

¹⁰⁷⁸ AHPC, Protocolo 3845, 1779, f.255.

¹⁰⁷⁹ Abans, l'any 1784, l'esmentada fragata realitzà un viatge a Hondures, des de Cadis, comandada pel capità Joan Puig i Perich del qual ignorem la procedència.

¹⁰⁸⁰ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574. El valor global de les mercaderies registrades fou de 873.980 rals de billó, totes nacionals: destaca l'aiguardent per un valor de 817.440 rals. (93,5%); altres productes carregats foren: vi negre, armes de foc, paper blanc i blondes.

¹⁰⁸¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1786, f.142. Adscrit a la tripulació, Pau Llauger i Misser, havia estat facultat per Miquel Llauger per a substituir el patró en cas de malaltia o mort. Fill del ferrer Salvador Llauger Batistapau i d'Antònia Misser, casà el 1786 amb Teresa Carnesoltes i Prat; esdevingut comerciant, formà part de la companyia Llauger-Roura a partir de 1795.

Llauger,¹⁰⁸² La propietat exclusiva del vaixell quedava un cop més confirmada en un document de l'any 1795 en el qual es considerava a Miquel Llauger «dueño absoluto de la fragata *Jesús Nazareno*».¹⁰⁸³

Creiem que Miquel Llauger, a partir de 1785, quan el seu fill Miquel Llauger i Moní s'instal·là a Cadis com a soci de la companyia Llauger-Roura, passà a residir definitivament a Canet, sense deixar però l'activitat comercial i marítima; en tenim un exemple en el préstec de risc concedit al patró Francesc Pruna, d'Arenys, per 100 pesos de 128 quarts sobre buc i nòlits, en el viatge que havia de fer a Barlovent l'any 1790, amb la barca *El Sant Crist del Calvari*. Al Principat, el *cambi* marítim era moltes vegades acordat privadament entre prestador i prestatari, reconegut pel deutor mitjançant un val a favor del creditor; el fet de no escripturar el contracte de préstec pot explicar el perquè se'n trobin relativament pocs a les notaries catalanes, si ho comparem per exemple amb les de Cadis, on, entre 1760 i 1788, un total de 1.884 embarcacions, escripturaren 35.254 préstecs de risc.¹⁰⁸⁴ En el cas de Miquel Llauger coneixem l'existència del préstec per la reclamació notarial feta l'any 1792, pel retard en el pagament del deute.¹⁰⁸⁵

De manera semblant a molts conciutadans patrons i comerciants, Miquel Llauger invertí d'una manera força notable en propietats urbanes i rústiques, quasi totes a Canet; en la taula següent llistem les escripturades pel notari Josep Llobet entre 1770 i 1791:

¹⁰⁸² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1788, f.158.

¹⁰⁸³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1795, f.226. Francesc Jover i Flaquer continuava essent el capità de l'embarcació, tot i que en la condició d'interí. Aquest patró, entre 1786 i 1796, creuà sis vegades l'Atlàntic amb l'esmentada fragata (Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, apèndix).

¹⁰⁸⁴ Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema Atlántico*, Madrid, Sílex Ediciones, 2005, p. 416. La coneixença i confiança entre creditor i deutor, sovint de la mateixa vila o propera, fins i tot el fet d'estalviar-se el notari, podria també explicar, en molts casos, l'absència d'escriptures públiques.

¹⁰⁸⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1792, f.142. Segons el val, l'interès o premi era del 25%, en aquest cas no inclòs en el principal (100 pesos).

Taula 52. Patrimoni de Miquel Llauger: vinyes, patis i cases. Elaboració pròpia.

Any	Finca	Mesures	Característiques	Valor (lliures)
1770	Peça de terra	10.000 ceps	Part de vinya, part erma	300
1772	Casa	1 cos	Eixida i pou	950
1773	Peça de terra	15.000 ceps	2.000-3.000 ceps vinya nova	375
1781	Peça de terra	23.000 ceps	Erma en gran part	700
1784	Mas	6 quarteres	Casa i terra de sembradura	3.000
1787	Peça de terra	4 jornals de bou	Gran part vinya	400
1787	Mas Pont	150 jornals de bou	Conjunt de cases i terres	10.700
1788	Casa		Pati, eixida i pou	700
1788	Casa	1 cos	Molt d'erruïda; hort	750
1790	Casa	1 cos	Molt vella; hort, eixida, pou, safareig	1.000
1791	Dos patis de terra	56 pams d'ample		800

És destacable la inversió efectuada per adquirir el Mas Pont al terme de Sant Iscle; és tractava d'una gran finca rural comprada a l'important veler de Canet Salvador Molet «ab totes casas, terras i demás propietats a ella unidas».¹⁰⁸⁶ Hem estimat que l'extensió de la propietat seria d'unes 33 hectàrees.¹⁰⁸⁷ Una prova més de l'estatus aconseguit per Miquel Llauger la tenim en el fet d'haver donat, l'any 1780, un dot de 1.000 lliures en els capítols matrimonials de la seva filla Maria, casada amb el comerciant Pau Roura i Roldós;¹⁰⁸⁸ aquesta quantitat estava molt per sobre de les 200 lliures que habitualment per aquest concepte s'hi destinaven. L'any 1789, el pagament d'un dot de 3.000 lliures pel casament de la seva filla Manuela palesa encara més el seu ascens econòmic.¹⁰⁸⁹

¹⁰⁸⁶ AHPB, notari Cayetano Olzina, 20-11-1787.

¹⁰⁸⁷ Capdevila, *Entre la vinya i el comerç*, 2010, p.135. A les viles de l'Alt Maresme, un jornal de bous era equivalent a 2.188 m².

¹⁰⁸⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1780, f.23.

¹⁰⁸⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1789, f.213. Manuela Llauger i Moní casà l'any 1789 amb l'important comerciant canetenc Ramon Clausell i Vendrell.

Ens consta que era familiar del Sant Ofici, almenys des del 1788; condició normalment reservada a personatges influents, rellevants i d'una

Il·lustració 7: Làpida funerària de la família Llauger a l'església parroquial de Canet de Mar. Foto: Arxiu CEC.



religiositat manifesta.¹⁰⁹⁰ Tot i que la Inquisició estava en decadència, el cert és que alguns s'hi afiliaven més aviat per a poder gaudir dels seus privilegis, entre els quals tenim, el dret a no acollir tropes ni bagatges, a portar armes, etc; avantatges que reclamaren a l'Ajuntament, l'any 1791, Miquel Llauger i altres familiars del Sant Ofici de Canet, tots importants comerciants, com: Joan Illa i Marqués i Francesc i Pau Roura i Roldós.¹⁰⁹¹

En quant al seu fill i hereu, Miquel Llauger i Moní (1765-??), ja hem comentat que s'establí a Cadis, l'any 1785; amb el seu cunyat Pau Roura i Roldós (1752-1809) s'incorporà a la seu andalusa de la societat Llauger-Roura.¹⁰⁹² Tots dos i Pau Llauger i Misser eren l'any 1795 els tres socis amb capacitat de firma de la companyia Llauger-Roura.¹⁰⁹³

¹⁰⁹⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1788, f.35. Miquel Llauger fundà un ofici solemne per repòs de la seva ànima i dels seus en l'altar de Jesús Natzarè –construït i pagat per ell– dins la capella nova de la Minerva de l'església parroquial, on –fora de lloc– es conserva encara avui la làpida sepulcral.

¹⁰⁹¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1791, f.327.

¹⁰⁹² AHPC, Protocolo 3852, 1785, f.904. Ambdós atorgaven poder a l'agent de negocis de los Reales Consejos de Madrid per sol·licitar i obtenir la Real Cédula perquè en cas de mort no intervinguessin en els tràmits del testament i inventari «la Real Justicia o el Padre General de Menores del Pueblo en que acaezca nuestro fallecimiento», sinó tan sols els marmessors designats en la seva última voluntat. Aquesta demanda l'hem observat en altres casos semblants de comerciants desplaçats fora del país; afegien que, en cas de morir intestats, l'inventari dels béns fos realitzat pels socis de la companyia Llauger-Roura, els quals gaudien de tota la seva confiança.

¹⁰⁹³ BC, Fons Gònima, 74/2, 1795.

Cristòfol Llauger i Bonet (1727-1797)

Fou, dels tres germans Llauger Bonet, l'únic que es dedicà exclusivament a la patronia de vaixells; ho feu de manera ininterrompuda des de 1754 fins 1778, segons hem pogut saber per les seves aportacions a la Confraria de Sant Elm. No travessà mai l'Atlàntic, però navegà activament per tot el litoral peninsular, sempre, fins l'any 1776, amb el pinc *Sant Joan Baptista* de 3.500 quintars.¹⁰⁹⁴ Comentarem a continuació alguns fets destacables de la seva activitat, els quals aporten dades interessants sobre diferents aspectes del comerç marítim de l'època.

L'octubre de 1756 feia un requeriment de protesta per haver-se-li embargat, en nom de l'arrendatari de la lleuda de Tortosa, la Patent de Sanitat pel fet de negar-se a pagar 30 lliures —quantitat que ell considerava excessiva— per la càrrega de blat que transportava.¹⁰⁹⁵ Cristòfol Llauger fou un dels dotze patrons canetencs, contractats per la *Real Hazienda* entre 1763 i 1766 —ell ho fou el 1764—, per a transportar fusta des de Sant Feliu de Guíxols a Cartagena, amb motiu del pla de millora de l'Armada concebut pel ministre Ensenada.¹⁰⁹⁶ Entre 1770 i 1771 va realitzar un viatge de divuit mesos de durada que el portà fins al nord peninsular; en trobar-se el mes de maig de 1771 al Cantàbric en direcció a Sant Sebastià amb càrrega d'oli, un fort temporal l'obligà a refugiar-se a Santander, on hi registrà una *Protesta de Mar* en haver-se detectat oli en l'aigua bombada del vaixell.¹⁰⁹⁷ A l'arribada al port de Barcelona, el desembre de 1771, passava la reglamentària inspecció a càrrec del personal de la Junta de Sanitat, la qual quedava registrada en els

¹⁰⁹⁴ AHPB, Vicenç Simon, 1754, f.150. Fins l'any 1754 la patronia del pinc *Sant Joan Baptista* va correspondre a Joan Baptista Clavell d'Arenys, la qual va ser cedida per Josep Llauger al seu germà Cristòfol. AHPC, Protocolo 3843, 1776, f.244. L'any 1776, Cristòfol Llauger hauria cedit la patronia del pinc al seu fill Joan Llauger i Coll.

¹⁰⁹⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1756, f.158.

¹⁰⁹⁶ Julià, «Marina guixolencs del segle XVIII», pp. 107-154. Sobre Ensenada, vegeu: J.L. Gómez Urdáñez, *El marqués de la Ensenada. El secretario de todo*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2017. J.L. Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, Milenio, 1996.

¹⁰⁹⁷ Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Protocolos de Marina de Santander, notario Antonio Somonte, 1771, legajo, 252, f.14. La Protesta de Mar, acta feta davant l'autoritat portuària, eximia al capità i tripulació d'un vaixell de responsabilitat per les pèrdues per naufragi, averia, abordatge, etc., ahora que salvaguardava els interessos dels armadors i altres interessats en l'expedició.

següents termes: «*Visitado por tacto por el físico el patrón Cristòbal Llauger y sutripulación y demás gentes de su buque y no he hallado señal alguna de peste ni otro mal contagioso*». ¹⁰⁹⁸ A punt de sortir cap a Cadis, l'any 1776, amb la nova sagetia *Sant Miquel i les Ànimes del Purgatori* de 3.000 quintars, ¹⁰⁹⁹ «*que se halla en el Puerto de Barcelona prompta para ponerse a la vela con carga de papel de cuenta del Rey; deviéndola conculhir de Aguardiente en el de Salou de los particulares*», Cristòfol Llauger, apressat per partir, hagué d'exercir de fiador del seu contramestre, pendent de judici per la cúria gironina, la qual li havia fet embargar la llicència. ¹¹⁰⁰

Retirat de la navegació, l'any 1778 cedia al seu fill Joan la patronia d'una nova sagetia de 5.000 quintars —desconeixem el lloc de construcció— anomenada també *Sant Joan Baptista*, ¹¹⁰¹ en la qual Miquel Llauger interessava 1/16 i Cristòfol Llauger 3/16. No seguí el camí de molts patrons —entre els quals, els seus germans Josep i Miquel Llauger Bonet— convertits en comerciants i creadors de companyies dedicades al negoci marítim colonial. Tanmateix, de manera semblant a altres patrons, invertí en la compra de vinyes o censals, senyal inequívoca d'un cert benestar econòmic. ¹¹⁰² Fins a la seva

¹⁰⁹⁸ AHCB, Sanitat, X-7/C10, 10-12-1771.

¹⁰⁹⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, f.5. S'adjudicaven a Cristòfol Llauger, 3/16 de l'embarcació per un cost de 525 lliures, els quals pertanyent realment al seu germà Miquel.

¹¹⁰⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1776, f.54. El mariner de Canet Josep Puig i Mamella havia estat denunciat al Tribunal Eclesiàstic de Girona per Teresa Oliver i Omedes a causa de la negativa a casar-s'hi després «*de haver tenido cópula con ella*». Josep Puig assegurava que mai li havia fet promesa de matrimoni, ja que ella estava casada «*pues no consta la muerte de su marido aunque no ha comparecido de esta parte de unos quatro años*»; a més afirmava Puig que ell estava compromés de matrimoni des del 1772, «*del tiempo de vida sierta del marido de Theresa Oliver*» amb Caterina Murtra, donzella de la vila de Canet; aquesta havia «*comparecido en la curia del oficial atoeccitico de Gerona mandando cumpla con dichos esponsales*». L'intendent Linde del Principat, amb intervenció del comissari de Marina de Canet, Josep Clausell, després de la caució de 500 lliures exigida al patró Cristòfol Llauger, aprovà la restitució de la llicència a Josep Puig, amb el compromís de tornar al Principat per assumir la sentència del tribunal de Girona.

¹¹⁰¹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1778, f.17. La clàusula de l'acta de patronia que normalment indicava la retenció d'un 10% dels nòlits per les despeses extres de manteniment en els viatges a Amèrica i al Bàltic, s'ampliava en aquest cas al 5% en els viatges a Portugal, Galícia i Vizcaya i al 2,5% en els viatges per la Mediterrània fins a Cadis. Aquesta condició no l'hem trobada en cap més de les actes consultades, la qual cosa pot indicar que no era fàcil que fos acceptada per la tripulació.

¹¹⁰² AHAM, notari de Canet, Josep Llobet, 1767, f.197; 1780, f.50. Una vinya d'uns 13.000 ceps per 150 lliures, situada al terme de Sant Pol; una altra de 8.000 ceps per 100 lliures en la partida dita Vall de Maria de Canet. L'any 1768 havia comprat un censal a Pere Llauger,

mort, seguí vinculat a la Confraria de Sant Elm, de la qual fou administrador entre els anys 1791 i 1798.

Dos fills seus, Joan i Marià Llauger i Coll, foren capitans de la Carrera d'Índies; el primer va ser un dels canetencs més destacats, pel nombre de viatges realitzats al continent americà.

La seva filla Francesca Llauger i Coll (1768-??) casà el 1791 amb el boter Manuel Goday i Roura (1765-1843), el qual instal·lat a Vilanova d'Arousa seria el cap de brot d'una de les fàbriques de salaó de sardina (arengades) que posteriorment es convertí, al segle XX, en una de les indústries conserveres més importants de Galícia (veure l'apartat dedicat a Manuel Goday i Roura).

Joan Llauger i Coll (1754-X)

Llistem en la taula següent els viatges realitzats al continent americà:¹¹⁰³

Taula 53. Viatges de Joan Llauger i Coll amb la sagetia *Sant Joan Baptista*, de 170 tones. Elaboració pròpia.

Any	Destinació	Registre d'anada	Registre de tornada
1777	Buenos Aires	Cadis, 1777 (1)	—
1778	Barlovent	Barcelona, 04/04/78(2)	Cadis, 26/10/1778 Barcelona, 22/02/1779
1779	Cartagena Indies	Barcelona, 13/04/1779	Barcelona, 09/12/1781
1782	L'Havana	Barcelona, 04/12/1782	Cadis, 21/09/1783
1785	L'Havana	Barcelona, 17/02/1785	Barcelona, 28/08/1785
1786	Barlovent	Barcelona, 20/03/1786	Barcelona, 20/09/1787
1788/89	—	—	Barcelona, 22/11/1789 (3)
1790	—	—	Barcelona, 14/08/1790
1791/92	Barlovent	Barcelona, 1791	Barcelona, 24/08/1792
1793/94	Barlovent	Barcelona, 15/05/1793	Màlaga, 23/07/1794

pescador de Canet, amb carta de gràcia per 200 lliures i pensió de 6 lliures; el censal podia ser redimit en quatre lliuicions de 50 lliures mentre la pensió quedava reduïda proporcionalment al capital pendent d'amortitzar (AHAM, notari de Canet, Josep Llobet, 1768, f.65).

¹¹⁰³ Amb excepció del primer viatge, la resta s'han obtingut a partir de les dades existents en Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, apèndix. Llovet, *La matrícula de mar*, annex IV i Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 396-410.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

1795/96	Barlovent	—	Barcelona, 05/09/1796
1802/1803	L'Havana	—	Barcelona, 13/12/1803

NOTES:

- (1) Fou contractat a Cadis per portar tropa a Buenos Aires. Segurament formaria part de l'expedició organitzada pel conflicte de la colònia de Sacramento amb Portugal.
- (2) Aquesta expedició i les següents foren realitzades amb la nova sagetia *Sant Joan Baptista* de 5.000 quintars
- (3) En aquest viatge i el següent arribà a Barcelona procedent de l'Havana

En l'expedició de 1778 la sagetia fou noliejada exclusivament per Fèlix Prat i Cia. per un viatge rodó de 8.500 lliures.¹¹⁰⁴ A la tornada a Cadis, el patró registrà una protesta de mar per avaria de la càrrega.¹¹⁰⁵ El pagament fet per la Confraria de Sant Elm a tres mariners per haver estat malalts a l'Havana en aquest viatge ens fa coneixedors de l'abast d'aquest subsidi.¹¹⁰⁶ El següent viatge, l'any 1779, fou noliejat també per Fèlix Prat en el nom social de Prat, Martí, Baldrich i Fuster; en aquest cas, pagant un nòlit de 10.570 lliures pel viatge rodó, d'anada i tornada, a Cartagena d'Índies i a l'Havana.¹¹⁰⁷ Disposem del registre d'aquest viatge realitzat a Barcelona el 12 d'abril de 1779, el valor global del qual fou de 381.769 rals de billó en mercaderies del país i 206.619 rals en productes importats, majoritàriament teixits, de França, Holanda i Flandes.¹¹⁰⁸ Durant el viatge tingué lloc la declaració de guerra contra la Gran

¹¹⁰⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1778, f.110. Fèlix Prat fou un destacat comerciant i fabricant barceloní d'ascendència pagesa de Castellfollit del Boix (Bages). Membre de la Junta de Comerç, s'inicià com a modest exportador d'aiguarent l'any 1765, progressant fins a establir factories a L'Havana, Veracruz i Buenos Aires; la seva casa de Barcelona fou considerada pel magistrat de l'Audiència Francisco Zamora, com una de les millors de Barcelona; l'any 1797 assolí la dignitat de ciutadà honrat per la seva activitat com a «comerciante en frutos, exportador de aguardiente, fabricante de indianas y naviero» (Molas, *Comerç i estructura social a Catalunya*, pp. 269-294).

¹¹⁰⁵ AHPC, Protocolo 3844, 1778, f.633. En la Junta nomenada per resoldre el valor de l'avaria amb els interessats en la càrrega, Miquel Llauger i Bonet actuà per part de la barca.

¹¹⁰⁶ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, f. 127. Es cobraven 3 sous, 9 diners per dia de malaltia; hi tenien dret tots els confreres, mullers incloses.

¹¹⁰⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1779, f.200.

¹¹⁰⁸ Josep Fàbregas i Roig, «El primer año del libre comercio en Cataluña», dins Carlos Martínez Shaw; José M^a Oliva Melgar (Coord), *El sistema atlántico español siglos XVII-XIX*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 285-309. Cinc productes del Principat representaven el 75,9% del valor de les exportacions pròpies del país: aiguarent, 127.680 rs. (33,4%); indianes, 74.300 rs. (19,5%); teixits de seda, 22.600 rs. (5,9%); sabó de llosa, 31.440 rs. (8,2%); farina, 34.000 rs. (8,9%).

Bretanya, de la qual patró i tripulació s'assabentaren a Cartagena d'Índies. Un cop a l'Havana, el juliol de 1781, els factors de Prat acordaren amb Llauger carregar 500 caixons de sucre amb un nòlit de 24 pesos cadascun i 2.000 cuirs a 8 rals de plata cada peça; eren uns nòlits molt més cars, que la quantitat pactada a Barcelona, degut als riscos provocats pel conflicte bèl·lic. En situacions de guerra, patró i noliejador, segons el contracte signat, quedaven lliures dels compromisos acordats abans d'oficialitzar-se les hostilitats.¹¹⁰⁹ El retard excessiu en la tornada d'aquesta expedició, dos anys i vuit mesos després d'iniciar-se, fou conseqüència, probablement, del perill que el conflicte amb la Gran Bretanya representava per a una navegació segura.

Desconeixem els noliejadors del viatge a l'Havana de finals de l'any 1782, però disposem del registre de la carga, que totalitzà un valor de 438.322 rals de billó en productes del país, entre els quals destaquem: aiguardent (44,2%), teixits de seda (20,3%), indianes (9,5%), vi negre (7,6%), blondes de fil (2,7%) i safrà (2,4%); les importacions, quasi exclusivament de teixits i teles totalitzaven 80.032 rals de billó, les quals pagaven uns drets del 7%. Les provisions es valoraren en 13.060 rals amb un impost del 3%.¹¹¹⁰

El viatge de l'any 1785 a l'Havana fou noliejat pels negociants de Mataró, Pere Balansó i Fèlix Salas, els quals només es comprometien a carregar 120 pipes, —menys de la meitat de la capacitat del vaixell— «*siendo cuenta del patrón completar lo restante*»; pagaven 14 pesos per pipa més un 10% de capa. Hi havia una condició en el contracte, no gaire freqüent, per la qual no es contemplaven *estaries*; es justificava dient que «*así tanto el Patrón como los Fletadores harán toda diligencia para ejecutar la carga y descarga con mayor promptitud*»;¹¹¹¹ això podria explicar la poca durada d'aquest viatge.

¹¹⁰⁹ ACA, Reial Audiència, Consolat, volum 1/10, (1782-1784), f.35, 30-1-1782. Davant la negativa de Prat de pagar els nous nòlits de tornada, Llauger li posà un plet que tingué un resultat favorable al capità canetenc.

¹¹¹⁰ Josep Fàbregas i Roig, «El libre comercio de Cataluña con América durante la guerra de las Trece Colonias, (1779-1783)», a Carlos Martínez Shaw; Marina Alfonso Mola (dir.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVIII-XIX)*, Madrid: UNED, 2009, pp. 417-449.

¹¹¹¹ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.390.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

El mars de 1786 feia el registre a Barcelona per anar a Campetxe; detallem a continuació el document de la Comptadoria de Rendes:¹¹¹²

54. Registre de duana a Barcelona. Font: AGS, DGR, 2ª Remesa, legajo, 574. Elaboració pròpia.

Mercaderies	Quantitat	Valor (rs, mrs)	Taxa	Drets (rs, mrs)
<i>Gèneres lliures de drets</i>				
Paper pintat	165 raimes	1.700		
Paper blanc	120 raimes	2.400		
Cànem obrat	11 roves	1.900		
Séu en pa	5 quintars	500		
Barrets assortits	827 unitats	9.583		
Sabates	37 parells	370		
Terralla	12 cargues	1.160		
Càntirs	226 dotzenes			
Fideus	23 quintars	1.840		
Taps de suro	60.000 unit.	360		
SUBTOTAL		19.813		
<i>Gèneres que paguen drets</i>				
Vi negre	4.016 roves	32.128		
Aiguardent	4.557 roves	273.420		
Sabó de llosa	130 quintars	10.400		
Selles de muntar	40 unitats	6.100		
Quadres	3 caixes	1.935		
Llautó obrat	6 roves	900		
Navalles	24 dotzenes	576		
Matxets	306 unitats	2.472		
Ferro obrat	5 ½ quintars	395		
Mitges de cotó	53 ½ dotzenes	3.990		
Randes de fil	1.824 vares	2.736		
Cordovans adobats	48 unitats	480		
Teles pintades	7.900 vares	47.946		

¹¹¹² AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

SUBTOTAL		383.478	1,5 %	5.752	6
Seda					
Seda teixida i manufac.	134 lliures	20.290			
SUBTOTAL		20.290	1ra/lliura	134	0
Productes Estrangers					
Teixits blancs	6.457 lliures	46.224			
Canyella	85 lliures	4.675			
Efígies de fusta	1 caixa	125			
SUBTOTAL		51.024	4 %	2.040	32
Provisions				75	27
TOTAL		474.605		8.002	31

El registre de tornada a Barcelona del viatge de 1792, fou excepcional; la plata importada fou de 3.686.056 rals de billó equivalent a 258.024 lliures.¹¹¹³ Es tracta de la quantitat més alta registrada per tots els patrons de Canet al segle XVIII en un sol viatge i de les més altes de tots els vaixells del Principat d'aquell període, dedicats al Lliure Comerç. El parèntesi de temps, sense viatges, entre 1796 i 1802, és atribuïble a la interrupció quasi total del tràfic comercial entre la metròpoli i les colònies, deguda a la guerra amb Anglaterra.

És probable que després de l'últim viatge —però podria haver estat abans— Joan Llauger passés a formar part de l'accionariat de la companyia de Jaume Dalmau i Baptista Pau, comerciant de Canet establert a Galícia; ell mateix s'hi traslladaria a viure amb la seva segona muller Paula Fàbregas i Pasqual per a fer-se càrrec de la fàbrica de salaó que la companyia Dalmau tenia a la ria d'Arousa. L'any 1817, Joan Llauger, Manuel Goday i Francesc Fàbregas, tots de Canet i propietaris de fàbriques de salaó, coneguts com a *fomentadores*, eren els arrendataris en el port de Vilanova d'Arousa de tots els drets d'entrada i sortida de «*todos los géneros que despachen o reciban con tal*

¹¹¹³ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 285.

*que sean embarcados por los puertos de España en buques españoles o extranjeros».*¹¹¹⁴

Marià Llauger i Coll (1758-1796)

Tenim documentat un viatge a Cuba, l'any 1776, com a escrivà de la barca *Ecce Homo*, del patró Joan Moní.¹¹¹⁵ A partir de 1786 començà la Carrera, com a capità, amb la sagetia *San Joan Baptista*, després aparellada de pollacra.¹¹¹⁶ De la mateixa manera que hem fet amb el seu germà en el paràgraf anterior, detallem els seus viatges en la taula següent:

Taula 55. Viatges de Marià Llauger i Coll amb la sagetia/pollacra *Sant Joan Baptista*, entre 1786 i 1794. Elaboració pròpia.

Any	Destinació	Registre d'anada	Registre de tornada
1786	Puerto Rico	Màlaga, 31/08/1786	Barcelona, 1/09/1787(1)
1788	Montevideo	—	Barcelona, 25/01/1790
1791	Buenos Aires	Barcelona (2)	—
1792	Veracruz	Barcelona, 21/06/1792	—
1794	Trinidad	Barcelona, 07/04/1794	—

NOTES:

- (1) Aquest viatge i el següent foren realitzats amb la sagetia *Sant Joan Baptista*, de 180 tones.
- (2) Aquest viatge i els dos següents foren realitzats amb la pollacra *Sant Joan Baptista*.

¹¹¹⁴ Sobre els Llauger a Galícia, vegeu: José María Leal Bóveda, «Fuentes para el estudio de la familia Llauger y su relación con la hidalguía vilanovesa; los Peña y Valle Inclán», *Cuadrante*, Asociación de Amigos de Valle-Inclán, núm. 33, desembre (2016), pp. 145-233.

¹¹¹⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1776, f.215.

¹¹¹⁶ Tot i la coincidència de nom amb la sagetia del seu germà Joan, no podia tractar-se de la mateixa nau ja que les dades dels registres dels viatges, a partir de 1786, ho fan incompatible.

L'any 1792, poc abans de sortir cap a Veracruz, Marià Llauger feia donació a la capella de la Mare de Déu de la Misericòrdia d'uns encensers amb

Il·lustració 8: Interior del Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia de Canet de Mar a finals del segle XIX. Foto: Arxiu CEC

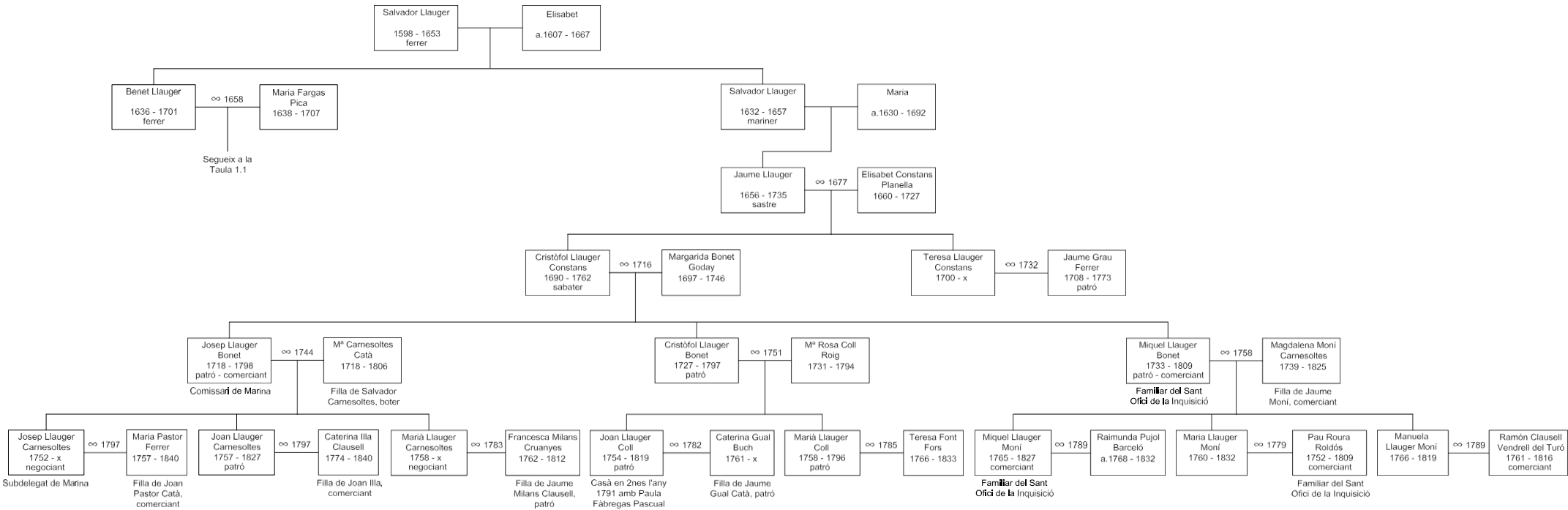


cadenes i una naveta amb forma de barqueta, tot de plata treballada i valorat en 180 lliures.¹¹¹⁷ Morí el 12 de febrer de 1796 després de patir una llarga malaltia, a la tornada del seu últim viatge a l'Amèrica.¹¹¹⁸

¹¹¹⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1792, f.72. La marineria i el poble de Canet han tingut sempre una especial devoció a la Verge de Misericòrdia; a finals del segle XIX es construí l'actual Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia, patrona del Maresme.

¹¹¹⁸ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1796, f. 171. Les despeses per malaltia, pagades per la Confraria, superaven fins i tot les 52 lliures aportades pel seu últim viatge; una estimació –tenint en compte els 3 sous, 9 diners pagats per dia– donaria com a mínim un període de 277 dies de malaltia.

Llauger (1.2)



4.1.10. LLOBET

Antecedents:

Els primers mariners de la nissaga foren els germans Jaume i Joan Llobet i Llauger; el primer morí solter a Cadis, ciutat on hi feu testament l'any 1692. En el document declarava que tenia 1/8 de la propietat de la sagetia, en la qual havia embarcat cent sacs d'avellanes; a Canet, interessava en la meitat d'una altra sagetia nova encara per avarar i un terç en un llondro patronejat per Josep Bonet.¹¹¹⁹

Francesc Llobet i Puig (1691-1770)

Fill de Joan Llobet i Llauger, era a Cadis el gener de 1722, on havia venut la càrrega de vi que portava;¹¹²⁰ no carregà mercaderies per la companyia Alegre fins l'any 1737, un cop mort Miquel Alegre.¹¹²¹ Formà part de la munió de patrons contractats a Barcelona per transportar tropes a Itàlia, entre el maig de 1742 i l'abril 1743, amb el pinc *Sant Joan Baptista* de 108 tones.¹¹²² L'any 1746 ell i el seu fill Manuel eren partícips amb 3/16 de la barca *Ntra. Sra. de la Cinta i Sant Josep* de 2.700 quintars, de la qual en serien tots dos patrons *insolidum*.¹¹²³ A principis del 1753 arribava a la ciutat comtal procedent de Cadis amb 202 *cueros al pelo de Indias*, per compte de Tomàs Prats, l'agent resident a Cadis, amb la sagetia *La Sacra Família*.¹¹²⁴ El seu fill petit Gabriel Llobet i Ferrer (1726-1755) es trobava l'any 1755 al municipi de La Redondela, avui Isla Cristina, on hi morí com a conseqüència dels efectes del terratrèmol de Lisboa. La declaració dels sobrevivents és prou explícita.¹¹²⁵

¹¹¹⁹ AHPC, Protocolo 2525, 1692, f.23.

¹¹²⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència Miquel Alegre, 78/4, Carta de Salvador Cruanyes des de Cadis (25-1-1722).

¹¹²¹ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 337-350. Hi ha documentats quatre viatges a Cadis entre 1737 i 1753 on destaquen les importacions de cuirs.

¹¹²² AGS, DGT, Invº 16, guió 21, legajo. 48, folº 397-572. Va cobrar 28.363 rals de billó. Informació facilitada pel professor Sergio Solbes.

¹¹²³ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.120-122.

¹¹²⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 377, f.3. Copiador de cartes de Miquel Alegre.

¹¹²⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1756, f. 55.

«que estando en la festividad de todos los Santos el año próximo pasado [1755] causó aquel ([el terratrèmol]) grande temblor y enundación de aguas sucedidos en dichoPahis con pèrdida de mucha spersonas y caudales i entre muchos otros la de Gabriel Llobet que tambien se hallava junto con los declarantes en dichos parages pues este no solo perdió la vida sí y tambien todos sus efectos y caudal que tenia en sutienda i barca que consistian en mucha porcion de sardina que ya tenia hecha y conducida i también en el número de 40 botas vazias».

L'indret molt ric en sardina fou inicialment poblat per mariners i pescadors de Mataró i Canet, que donaren al lloc el nom de La Figuereta, més tard convertit en La Higuerita per integrar-se finalment a la ciutat d'Isla Cristina.¹¹²⁶

Manuel Llobet i Ferrer (1713-1760)

L'any 1742, de manera semblant al seu pare, fou també contractat per a portar tropes a Itàlia, amb la sagetia *La Verge de la Cinta* de 66 tones.¹¹²⁷ L'any 1746 es feia càrrec, amb el seu progenitor, com a partícip i patró, d'una nova embarcació construïda a Arenys de Mar, anomenada, com hem vist més amunt, *Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep*. L'activitat de l'esmentada nau, fins l'any 1764, fou estudiada per Pierre Vilar,¹¹²⁸ basant-se en el llibre de comptes conservat a l'Arxiu Històric de Barcelona (Fons Comercial, B-379). En aquest document hi consten, molt detallades, totes les partides integrades en el cost de fabricació de l'embarcació. Pel seu interès, resumim les despeses de la construcció, agrupades en diferents apartats, els quals hem procurat calcular a partir dels diferents assentaments realitzats:

¹¹²⁶ www.trencadis.diba.cat. *Plaça de la Llenya*, fascicle 59, vol. 4, juny 1985. L'Ajuntament d'Isla Cristina acordà el maig de 1985 l'agermanament amb Canet de Mar «por los vínculos históricos que se crearon al iniciarse los primeros asentamientos procedentes de aquella ciudad [Canet], entre los que se encuentra Arnau, considerado entre los primeros pobladores de lo que más tarde sería la Real Isla de la Higuerita». Vegeu també: Llovet, *La matrícula de mar*, pp.68-69.

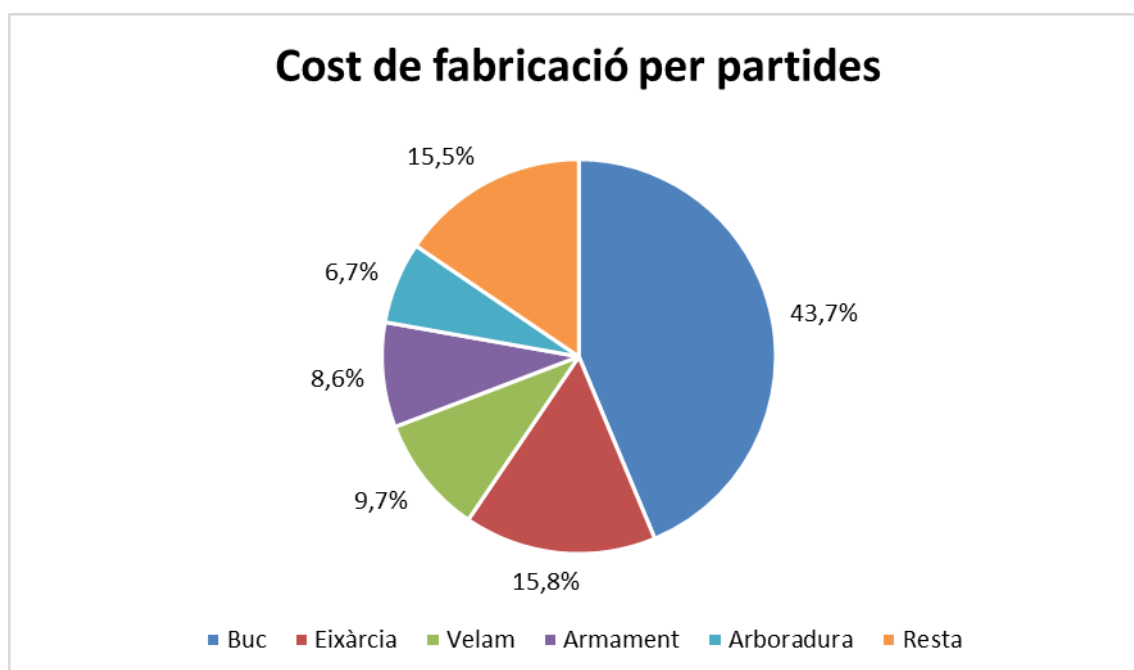
¹¹²⁷ AGS, DGT, Invº 16, guió 21, legajo. 48, folº 397-572. Va cobrar 13.445 rals de billó. Informació facilitada pel professor Sergio Solbes.

¹¹²⁸ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp.237-253.

Taula 56. Despeses de construcció de l'embarcació *Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep*. Elaboració pròpia.

Partides	Import en lliures	Percentatge
<i>Buc (inclou clavaó i fusteria)</i>	1.661	43,7
<i>Arbres</i>	255	6,7
<i>Velam</i>	367	9,7
<i>Cordam</i>	600	15,8
<i>Armament</i>	326	8,6
<i>Àncores</i>	134	3,5
<i>Resta (inclou avarada)</i>	454	12,0
TOTAL	3.797	100,0

Gràfic 25. Percentatge de les despeses de construcció de l'embarcació *Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep*. Elaboració pròpia.



Podem adonar-nos que els percentatges de les grans partides de despesa en la construcció de la *Perla de Catalunya* i de la *Ntra. Sra. de la Cinta* són semblants. En canvi, sembla exagerat el cost de fabricació de la fragata,

unes set vegades superior al de la sagetia, essent el seu arqueig tant sols el doble. Aquests exemples podrien ser una prova més de l'eficiència constructiva de les drassanes del Maresme, molt superior a les de Barcelona, sobretot a la segona meitat del segle XVIII.

La patronia de la sagetia fou atorgada indistintament al patró Francesc Llobet i Puig i al seu fill Manuel Llobet i Ferrer. Els primers viatges fins l'any 1748 foren cap al nord, bàsicament a Marsella, per portar-hi sosa¹¹²⁹ carregada al port del Fangar i a Nàpols, per traslladar-hi tropa. En un viatge a Vilafranca de Noya, entre el 23 de març i el 21 de maig de 1748, en el qual transportava 2.800 fanegues de blat, hi consta el pagament d'una capa del 5% sobre els nòlits, la qual estimem que seria d'unes 78 lliures; és a dir una gratificació per al patró que pràcticament li doblava els guanys i que no es troba en la resta de viatges. A partir de l'any 1749, un cop acabada la guerra del *Asiento* amb Anglaterra, les expedicions es dirigiren majoritàriament cap al sud peninsular fins a Cadis i en alguna ocasió arribaren a Lisboa, Galícia i Astúries. Precisament del primer viatge al nord peninsular (La Corunya, Rivadesella i Gijón), realitzat l'any 1753, ens consta la tripulació: 16 mariners, inclòs el patró.¹¹³⁰ Entre el maig de 1757 i l'octubre de 1758, la sagetia realitzà una llarga expedició des de Barcelona amb càrrega per a Cartagena, Ceuta i Cadis amb nòlits per valor d'unes 1.541 lliures; però el benefici important fou l'aconseguit per transportar blat des de Sevilla a Lisboa —dos cops— Cartagena i Alacant, amb uns guanys de 4.622 lliures; la resta dels nòlits cobrats, fins un total de 7.844 lliures, foren majoritàriament per carregar fins a Barcelona, cacau i tabac des de Cadis i munició des de Sevilla. Els guanys del patró Manuel Llobet foren d'unes 473 lliures, les quals hem estimat de la següent manera: per la mitja patronia, 111 lliures; per la part de la gent corresponent al patró, 222 lliures; pel 50% del 3/16 de la part de la barca, 140

¹¹²⁹ La sosa s'obtenia cremant la planta anomenada barrella, pròpia de zones arenoses del litoral marí; les cendres —riques en carbonat sòdic— s'utilitzaven per a fabricar sabó i vidre. Tot i que Pierre Vilar anomena barrella a la mercaderia carregada, realment eren les cendres conegudes amb el nom de sosa, mot el qual fa servir el patró Llobet en el llibre de comptes esmentat.

¹¹³⁰ BC, FBC, Arx.377, 1753, f.19. Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p.252, detallà el nombre de tripulants dels dos primers viatges i el total de quartons de la part de la gent: 17 tripulants, inclòs el patró, en ambdós viatges i 47 ½ i 45 ¾ quartons respectivament.

lliures; en total 473 lliures. Tot i que l'expedició durà 522 dies, el resultat obtingut pel patró es pot considerar prou bo.

Manuel Llobet i Ferrer patronejà la sagetia *Nostra Senyora de la Cinta* fins a la seva mort, que tingué lloc a la localitat asturiana de San Esteban de Pravia el 18 d'agost de 1760, en el transcurs d'un viatge al nord peninsular.¹¹³¹ Per aquest motiu, el maig de 1761, s'atorgava la patronia de la sagetia a «*Francisco Llobet mayor y Francisco Llobet Misser, abuelo y nieto de Canet*».¹¹³² En el viatge, primer a Cadis i a continuació a Marsella, realitzat per la sagetia *Nostra Senyora de la Cinta*, entre maig i novembre de 1761 –tenint en compte que Francesc Llobet i Misser es trobava, l'octubre de 1761, amb la sagetia *Sant Antoni de Pàdua* al nord de la península—¹¹³³ no sabem amb certesa si fou patronejada per l'avi Francesc, doncs, ja tenia setanta anys o per un altre patró.

Francesc Llobet i Misser (1741-1784)

Fill de Manuel Llobet i Ferrer, l'abril de 1761 se li atorgà la patronia de la sagetia *Sant Antoni de Pàdua i Ntra. Sra. de la Mercè* de 4.000 quintars, la qual havien comandat anteriorment Josep i Miquel Llauger.¹¹³⁴ Probablement fou el viatge al nord peninsular, com hem vist en el paràgraf anterior, l'únic que realitzà amb l'esmentada sagetia, ja que sabem, amb tota certesa, que fou ell qui realitzà l'última expedició de la sagetia *Ntra. Sra. de la Cinta*, noliejat per la casa Jullien de Marsella per anar a Caienne —Guaiana francesa—, entre el 13 de gener de 1762 i el 9 de juliol de 1763. L'entrada d'Espanya en la guerra dels Set Anys contra Anglaterra, el gener de 1762, provocà retards en la sortida de Barcelona cap a Cadis i des de la ciutat andalusa cap a Caienne, els quals foren protestats, davant les respectives administracions borbòniques, pels

¹¹³¹ APCM, Llibre d'òbits, L-4, f.183r.

¹¹³² AHPB, Vicenç Simón, entre el 13 i el 23 de maig de 1761. Llibre en mal estat.

¹¹³³ Archivo de Cantabria, Protocolos de Marina de Santander, notario Antonio Somonte, 1761, legajo 242, f.35. Fou contractat a Santander particularment per l'intendent general de la província de Burgos, D. Francisco Palacio Calderón, per portar gèneres a Cadis pagant-li set rals de billó per cada quintar castellà.

¹¹³⁴ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, abril de 1761 (document il·legible en mal estat).

representants de Jullien.¹¹³⁵ La llarga estada de nou mesos a Caienne, deguda probablement també a la guerra, que no acabà fins el febrer de 1763, i més retards acumulats en la tornada, foren la causa d'una reclamació contra el capità Francesc Llobet, per part del noliejador marsellès i del consegüent plet.¹¹³⁶ L'expedició en conjunt es pot dir que fracassà, ja que la part de la barca tingué unes pèrdues de 348 lliures i la de la gent tant sols un benefici de 533 lliures, 12 sous i 3 diners, quantitat que representava un guany per dia de la tripulació de 19 sous, 6 diners, el més baix de les 23 expedicions documentades de la sagetia.

La reclamació presentada pel comerciant gadità Diego Loustaud i Cia. contra els Llobet, avi i nét, per un canvi marítim de 2.000 pesos fet a Francesc Llobet menor en el viatge a Caienne, a la tornada, provocà l'embargament de la sagetia en el port de Barcelona. El fet d'estar l'embarcació retinguda, des del juliol de 1763, amb el consegüent dany sofert i el perjudici per no poder realitzar viatges, provocà també la queixa dels parçoners de la nau els quals, l'any 1765, demanaren una indemnització als patrons Llobet, endemés d'exigir-los-hi el pagament del préstec marítim i poder aixecar l'embargament de la sagetia. La pretensió dels propietaris era poder vendre la nau i rescabalar-se, el millor possible, de les pèrdues.¹¹³⁷

Sembla que a partir del viatge anterior Francesc Llobet es reincorporà al cabotatge mediterrani i n'és un exemple el transport de cànem a Cartagena que realitzà l'any 1766 com a patró de la *sagetia Ntra. Sra. del Carme*, embarcació de 4.000 quintars, de la qual el patró canetenc Josep Ros i Constans (1722-1787) —a qui Llobet havia substituït— n'era parçoner majoritari (9/16).¹¹³⁸ Desconeixem, per ara, les expedicions que va poder realitzar Francesc Llobet i Misser a partir del 1766 i fins al 1779, si bé sabem que es casà el 1768 amb Anna Maria Ros i Llauger, filla del patró Josep Ros. No li devien anar malament els negocis a l'esmentat Josep Ros, ja que el 1779 era propietari únic del bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores*, de 6.000 quintars, la patronia del qual

¹¹³⁵ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 507.

¹¹³⁶ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 245-253, estudià minuciosament aquesta expedició.

¹¹³⁷ ACA, Real Audiència, registres comuns del consolat, 1.4, f.189.

¹¹³⁸ AHPB, Escrivania de Marina, notari Vicenç Simon, manual d'escriptures, 1766.

adjudicà al seu gendre Francesc Llobet.¹¹³⁹ El 14 d'octubre d'aquell any, Josep Ros vengué la meitat del bergantí al comerciant barceloní Baltasar de Bacardí per 6.912 lliures, 16 sous i 2 diners.¹¹⁴⁰ Baltasar de Bacardí i Clavell, senyor del poble de Pinós i de la Quadra de Ballastar, fou un mestre pelleter enriquit gràcies als contractes d'arrendament de l'abastiment de pa i carn a Barcelona; sabem que era propietari de finques a Sans i d'una fàbrica d'aiguardent a Reus.¹¹⁴¹ El 24 d'octubre de 1779, Francesc Llobet i Misser com a capità del bergantí *La Virgen de los Dolores* «*El Deseado*» sol·licitava la patent de cors, essent Baltasar de Bacardí el fiador, fins a 30.000 rals de billó; la nau s'equipà amb 22 canons¹¹⁴² i la tripulació estava formada per 90 homes.¹¹⁴³ L'activitat corsària a la costa catalana fou molt intensa a partir de l'últim trimestre de 1779 i la de Francesc Llobet especialment curta. Entre novembre de 1779 i gener de 1780 el corsari canetenc capturà tres embarcacions: la nau *Sacra Família* de capità venecià, el pailebot *Ntra. Sra. del Caravaglio* també amb patró venecià, que transportava un carregament de faves¹¹⁴⁴ i la nau comandada pel genovès Pedro Chappe; totes foren conduïdes a Palamós i ens consta que almenys la tercera ho fou en una acció conjunta amb altres corsaris.¹¹⁴⁵ El 12 de febrer de 1780, *El Deseado* de Francesc Llobet fondejava a Mataró amb una nau recuperada als corsaris maonesos carregada de vi, aiguardent i ordi; l'acció la realitzà conjuntament amb el corsari mataroní Jaume Bru, capità de la sagetia *La Provincia de Mataró*, el qual al seu torn havia pres als maonesos una nau veneciana carregada d'ordi.¹¹⁴⁶ No ens consta cap més acció realitzada per Francesc Llobet com a corsari; el mateix any 1780 hi ha registrat un viatge de Llobet, contractat pel Ministeri de Marina per portar cànem a Cartagena amb el

¹¹³⁹ AHPB, Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1779, f.281.

¹¹⁴⁰ AHPB, Notari Carles Carbonell, 1779, f.301.

¹¹⁴¹ AHPB, Notari Carles Carbonell, 1779, f.81, f.115.

¹¹⁴² *Gazeta de Madrid*, núm. 91, Barcelona, 9-11-1779, p.807.

¹¹⁴³ AHPB, Escrivania de Marina, notari Cosme Raurés, 1779, f.349. És clar que es tractava d'una nau per a la pràctica del cors.

¹¹⁴⁴ AHPB, Notari Ramon Matheu Smandia, 1783, f.14, f.21. La reclamació feta per la Companyia de Comerç genovesa, propietària de la càrrega de faves, davant el Real y Supremo Consejo de Guerra aconseguí que la captura fos declarada il·legítima i en conseqüència Llobet i Bacardí foren condemnats a pagar 6.477 lliures, quantitat estimada com a valor de les faves capturades i venudes que fou abonada per l'armador.

¹¹⁴⁵ AHPB, Notari Carles Carbonell, 1780, f.20, f.25, f.91.

¹¹⁴⁶ *Gazeta de Madrid*, núm. 16, Mataró, 12-2-1780, p.142.

bergantí *La Virgen de los Dolores*¹¹⁴⁷ i l'any 1782, amb el mateix vaixell, realitzà un viatge a Orà.¹¹⁴⁸ Un cop finalitzada la guerra de les Tretze Colònies i acabada l'activitat corsària, el 1783, s'inicià al Principat l'etapa més fructífera del comerç amb Amèrica, que es perllongà fins el 1796. El tàndem Llobet-Bacardí s'afegí a la represa comercial i el setembre de 1783 Bacardí, com a «único dueño e interesado del Bergantín nombrada *Ntra. Sra. de los Dolores*», ratificava la patronia al capità canetenc amb la intenció de realitzar una expedició comercial a terres americanes.¹¹⁴⁹ Fou l'últim viatge de Francesc Llobet, ja que morí a Caracas entre el 22 de maig i el 3 de juny de 1784. Pel seu testament sabem que havia anat des de Cadis a Cumanà i després a La Guaira i Puerto Cabello, ciutats portuàries de l'antiga província de Caracas. A l'inventari de les seves pertinences es constata que la major part dels diners — 6.773 pesos de plata— i el cacau comprat eren a la casa-magatzem de Puerto Cabello, on s'hi trobava el bergantí; al magatzem de La Guaira, a banda de 1.105 pesos de plata, hi havia les mercaderies per a vendre, majoritàriament mitges, mocadors i pipes de vi; a la seva casa de Caracas s'hi trobaren efectes personals, 644 pesos de plata i documentació comercial.¹¹⁵⁰ Francesc Llobet declarava hereus universals als seus tres fills vius, Francesca, Maria i Francesc. Sabem que les noies Francesca i Maria casaren amb un comerciant i amb un cirurgià respectivament; desconeixem en canvi què fou del fill petit Francesc, amb el qual es pot considerar extingida la nissaga marinera dels Llobet. El bergantí *Ntra. Sra. de los Dolores* del qual els Bacardí continuaren essent-ne propietaris, seguia actiu l'any 1791, quan realitzà un viatge a Veracruz comandat pel patró canetenc, resident a Barcelona, Salvador Ferrer i Goday.¹¹⁵¹

¹¹⁴⁷ AHPB, Escritania de Marina, notari Cosme Raurés, 1780, f.237.

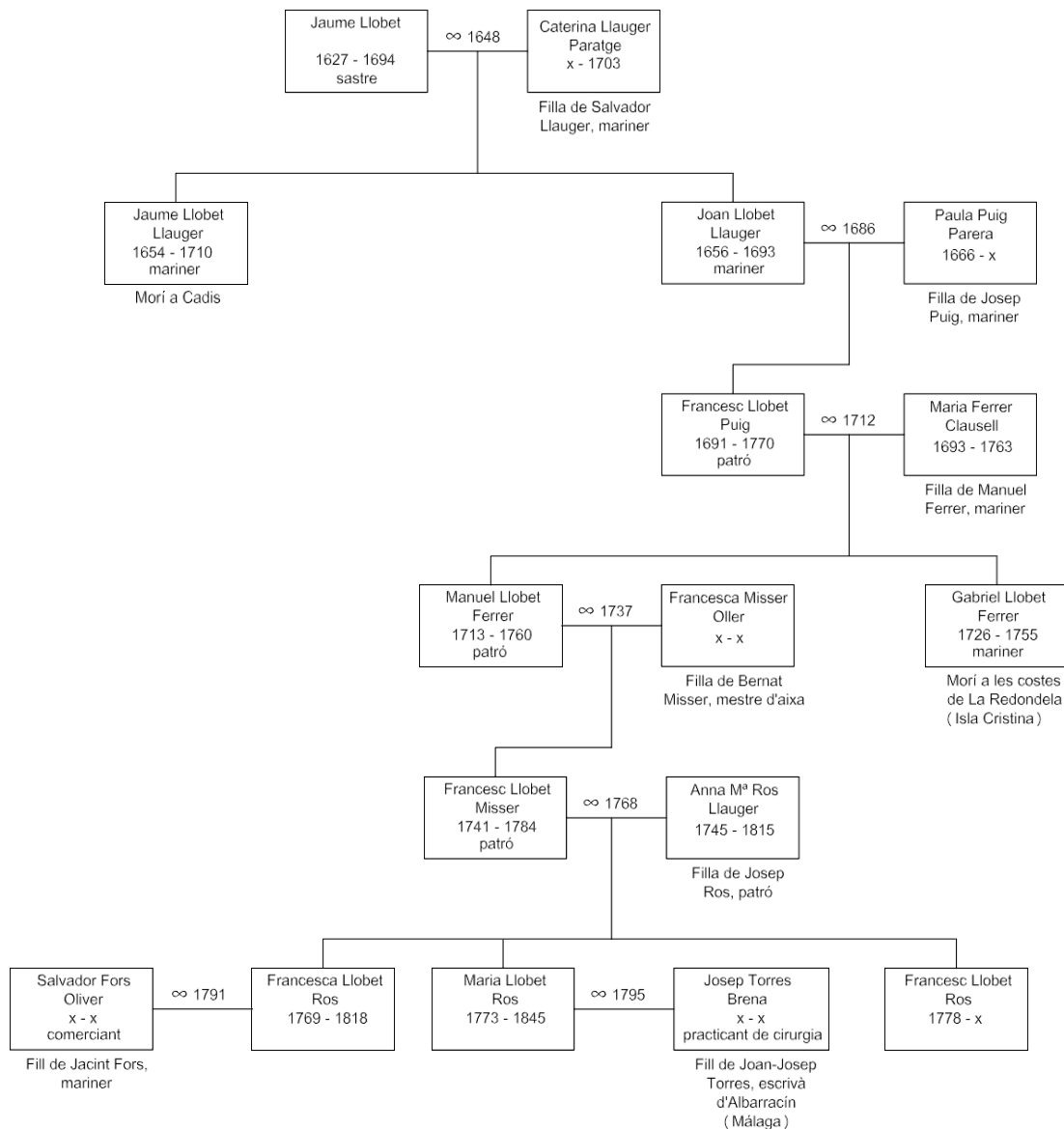
¹¹⁴⁸ Pere Matamala, «La Confraria de Sant Elm de Canet de Mar», a J. Ma. Ainaud de Lasarte i al., *Les Torres de Moros*, Canet de Mar, Ed. Cannetum, 1982, pp.17-60.

¹¹⁴⁹ Hi ha dubtes que Bacardí fos l'únic propietari del vaixell ja que Llobet, en el seu testament, reconeixia haver anat a la Província de Caracas «en un Barco propio de don Baltasar Bacardí y de don Joseph Ros» (el seu sogre).

¹¹⁵⁰ Arxiu Nacional de Catalunya (ANC), Nissaga Milans, Fons 323, 5-15-2, Escripures Notaria d'Arenys de Mar.

¹¹⁵¹ AHPB, Escritania de Marina, notari Joan Fontrodona, 1791, f.7. Vegeu: Cantano, «Un patró canetenc del segle XVIII», pp. 8-12.

Llobet



4.1.11. MALLOL

Els germans Josep i Gabriel Mallol foren mariners originaris de Calella establerts a Canet, segurament per raons de matrimoni. El 1715, Josep casà en segones núpcies amb Elisabet Cruanyes i Ferrer, germana dels patrons Pere, Jaume i Salvador. El maig de 1723, trobant-se a Cadis, en carta a Miquel Alegre li comunicava «que no avia vist anar los negocis tant pobrament».¹¹⁵² El juliol de 1724, el comerciant barceloní interessava 32 dobles per una part de diners en la barca de Mallol, que viatjava novament a Cadis.¹¹⁵³

Gabriel Mallol (aprox 1681-1753) s'havia casat abans del 1706 amb Marianna Catà (1685-X), filla única del mariner canetenc Joan Catà i Maria Ferrer.¹¹⁵⁴ Era patró d'una barca de 300 quintars, segons consta en el llistat de patrons de Canet de l'any 1728; podria tractar-se del canari que fou capturat pels anglesos l'any 1745.¹¹⁵⁵

Josep Mallol i Catà (1711-1777)¹¹⁵⁶

L'any 1740, quan s'embarcava per viatjar a Cadis, els comerciants de Canet Josep Arquer i Fèlix Major li atorgaren, a canvi marítim, cent pesos de vuit antics, el primer, i cinquanta el segon, amb els quals Mallol comprà quaranta-tres dotzenes de mitges de llana de munició, fabricades a Olot, i set carretells d'aiguarent anisada a Reus. L'11 de setembre els anglesos van

¹¹⁵² BC, Fons del baró de Castellet, Correspondència amb Miquel Alegre, 144/2, 1723.

¹¹⁵³ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, Llibreta de comptes, 1724, f.17. Una dobla d'or = 5 lliures, 12 sous.

¹¹⁵⁴ Maria Ferrer era filla del mariner Marc Antoni Ferrer i Caterina Llauger, casats tots dos en segones núpcies el 1653.

¹¹⁵⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 358, 1745, f.77. El canari era governat per un patró de nom Gabriel Mallol, el qual creiem que podria tractar-se del seu fill i hereu Gabriel Mallol i Catà (1706-1755).

¹¹⁵⁶ Algunes dades familiars i detalls de les activitats professionals d'aquest patró ens són conegudes gràcies a la digitalització que el Centre d'Estudis Canetencs (CEC) va poder efectuar de l'arxiu Alegret-Xiqués, gentilmente cedit per aquesta finalitat per la família Alegret de Canet. Vegeu: Francesc Rodríguez Santos, «Josep Mallol i Catà. La vida d'un patró i comerciant canetenc del segle XVIII», *El Sot de l'Aubó*, núm. 69 (2019), pp.28-31.

capturar l'embarcació a l'estret de Gibraltar, per la qual cosa Mallol quedava alliberat del pagament del deute.¹¹⁵⁷

L'any 1746 li fou atorgada la patronia de la barca *Sant Francesc de Paula*, de 3.000 quintars. Tots els parçoners eren barcelonins, excepte el patró Salvador Cruanyes de Canet amb 1/8 —probablement es tractava de Salvador Cruanyes i Castanyer, cunyat de Josep Mallol— i el mercader Joan Antoja, establert a Gènova, també amb 1/8. De manera un tant sorprenent, en l'escriptura de patronia s'explicitava que el patró no tindria part en la propietat «*però tindrà la meitat de la comissió pels nòlits i l'altra meitat en benefici dels interessats en cas dels gèneres carregats pel patró a nòlits, comissionats dit generos al mateix patró o per ell a altres persones de la mateixa barca*»,¹¹⁵⁸ no sembla gaire diferent del procediment habitual de repartiment entre la «barca» i la «gent» al 50% cadascú.

L'any 1747, als ports o platges de Màlaga, Almuñécar i Motril, carregava mercaderies per compte del comerciant maltès Santos Caruana i Cia, amb destinació a Barcelona. Les pòlisses d'assegurança dels diners i efectes carregats consignaven un valor de 2.500 pesos de vuit coberts pel botiguer de tall Anton Casanovas de Barcelona per una prima de 175 pesos (7%); en cas d'allargar el viatge fins a Marsella, s'apujaria la prima un 3%.¹¹⁵⁹ El febrer de 1750 arribava al port de Barcelona amb «*carga de diferentes géneros y reclutas*», d'aquests digué que un va desertar en sortir de Màlaga.¹¹⁶⁰ L'any 1752, era el magnífic Bernat Gloria, ciutadà honrat de Barcelona, qui li carregava efectes a Barcelona sobre la barca *Sant Francesc de Paula* per anar a Cartagena; la seguretat fou coberta, un cop més, per Anton Casanovas, a raó del 4% sobre 1.120 lliures.¹¹⁶¹ El novembre de 1754 tornava a Barcelona

¹¹⁵⁷ CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, Fons Mallol, 2.02. Fèlix Major i Catà (1689-1776) fou un destacat comerciant, casat el 1734 amb Francesca Clausell i Oller.

¹¹⁵⁸ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.163.

¹¹⁵⁹ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.319. Anton Casanovas era un dels asseguradors marítims més habituals del moment; sobre les seves activitats, veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 37 i 69.

¹¹⁶⁰ AHCB, Fons de Sanitat, X-5/C7, f.19, 20-2-1750. Les inspeccions de sanitat obligatòries fetes a tots els vaixells, en arribar al port de Barcelona, faciliten informació sobre llur procedència i la càrrega transportada.

¹¹⁶¹ AHPB, Sebastià Prats, 1752, f.160.

procedent de les costes d'Andalusia amb càrrega diversa. Anys més tard, el juny de 1761, ho feia des d'Alacant carregat majoritàriament de cacau i cuirs provinents de Cadis; el novembre tornava de Marsella amb la sagetia carregada de blat, faves i altres gèneres.¹¹⁶² Els trajectes, resseguint el litoral peninsular, el portaren l'octubre de 1766 fins a El Ferrol on lliurà al mariner de Tossa, Vicenç Vilar —embarcat en la sagetia *Verge del Remei* del patró arenyenc Marià Carbó—, 70 parells de mitges valorades en 1.149 rals de billó, per a ser venudes a Buenos Aires i repartir el benefici al 50%.¹¹⁶³ A l'abril de 1767 era un altre cop a la badia gaditana, queixant-se a l'Intendent General de Marina de preferir contractar vaixells de bandera estrangera en l'expedició d'expulsió dels jesuïtes.¹¹⁶⁴ Durant els anys 1768 i 1769 cedí la patronia al seu gendre Joan Font i Puig, reservant-se 2/3 de la mitja patronia i la meitat de la capa, que li representaren un guany de 172 ll, 17s, 11d.¹¹⁶⁵

L'any 1770 li fou atorgada la patronia de la sagetia *Sant Francesc de Paula* de 4.500 quintars;¹¹⁶⁶ tot fa pensar que es tractava d'una nova embarcació, malgrat tenir el mateix nom de l'anterior, si més no podria ser l'antiga adaptada als reptes de la navegació d'ultramar. Força diferents als de 1746 eren els parçoners, car dels antics s'hi mantenien tan sols Francesc de Clota, Domènec Gispert i el genovès Joan Antoja; entre els nous hi constaven: Ermengol Gener, comerciant matriculat, Joan Julià, mestre major de mestres d'aixa, Joan Antúnez, negociant, l'il·lustre marquès de Roben i D. Ramón de Urrutia, tots veïns de Barcelona. En aquesta ocasió el patró Mallol figurava com a partícip amb 3/32; explicitava el document que Josep Mallol podia ser substituït en la patronia pel seu fill Josep Mallol i Fuster. Tot seguit, el novembre de 1770, la Reial Hisenda el contractà per portar tropes a Puerto

¹¹⁶² AHCB, Fons de Sanitat, X-6/C4, 7-11-1754; X-6/C8, 18-6-1761; X-6/C10, f.11, 21-11-1761.

¹¹⁶³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1769, f.328. Vicenç Vilar, que havia signat un val a Mallol, no tornà amb el patró Carbó i restà a Buenos Aires, de tal manera que l'any 1769, el patró canetenc, per a poder cobrar del mariner tossenc, nomenà apoderats seus als germans canetencs Martí i Salvador Castanyer i Colomer, el primer, comerciant establert feia anys a Buenos Aires i el segon, pròxim a realitzar viatge a la capital del Plata.

¹¹⁶⁴ AGS, Secretaria de marina, legajo, 509, 1767. Signaren també la reclamació Francesc Misser de Canet i Fèlix Casalins de Mataró en representació de la resta de patrons catalans ancorats a Cadis.

¹¹⁶⁵ CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, doc. 2.17 (01).

¹¹⁶⁶ AHPB, Vicenç Simon, 1770, f.200.

Rico, pagant-li 800 pesos per mes i 5% de capa, en el que seria el seu primer viatge transatlàntic.¹¹⁶⁷

Tot i tenir 61 anys, Mallol signava l'any 1772 un contracte de tripulació per anar a Puerto Rico, Cuba i l'Havana.¹¹⁶⁸ El contracte no identificava els noliejadors del viatge d'anada, als quals se'ls concedien unes estades de 120 dies. La tripulació, patró inclòs, era de divuit membres, pràcticament tots de Canet; entre d'altres la integraven: Josep Mallol i Fuster, fill del patró, d'uns 23 anys —en qualitat d'escrivà i patró substitut en cas de mort del titular— i Joan Mallol, probablement Joan Mallol i Font, nebot del patró.¹¹⁶⁹ Josep Mallol carregà, per a vendre a comissió del 5%, sis pipes vi i catorze barrils d'aiguarent per compte dels comerciants de Reus, Pau i Josep Janer, els quals no obstant pagaven un nòlits de 14 pesos de vuit la pipa i una capa del 7%; de manera semblant va vendre a comissió un caixó amb roba fina i mocadors, per compte dels comerciants de Barcelona, Puiguriguer i Riera.¹¹⁷⁰

Josep Mallol i Fuster (aprox. 1745-1803)

L'any 1773 es feu càrrec de la patronia de la sagetia *Sant Francesc de Paula* en substitució del seu pare.¹¹⁷¹ El mes d'octubre de 1774 carregava a Barcelona, per compte de la Reial Hisenda, pertrets d'artilleria i material per a

¹¹⁶⁷ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 509, 1770. També foren contractats Bartomeu Mont de Tossa, amb la sagetia *Puríssima Concepció*, i Joan Vilardebò de Mataró, amb la sagetia *Verge de Misericòrdia*.

¹¹⁶⁸ AHPB, Vicenç Simon, 1772, f.227. El contracte de tripulació fou el primer de la matrícula de Canet registrat a l'Escrivania de Marina de Barcelona. Josep Llovet a *La matrícula de Mar*, p. 178, creiem que equivocadament, considera a Josep Mallol patró de Mataró.

¹¹⁶⁹ Joan Mallol i Font (1747-1798), mariner, fill de Salvador Mallol i Catà, casà el 1778 amb Rita Milans i Clausell, filla del capità Francesc Milans i Cirés. AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1791, f.329. Embarcat l'any 1790 en la pollacra *Jesús, Maria i Josep* del patró Rafael Finet d'Arenys per anar a Barlovent, portava en comenda per compte del comerciant Miquel Pujades i Colomer, una partida de randes per la qual aquest li reclamà —mitjançant Llorenç Xiqués i Godomar, comerciant de Canet veí de l'Havana— el pagament de 307 lliures, 1 sou, en veure que no retornà de Cuba amb el patró Finet.

¹¹⁷⁰ CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, docs. 2.26 (01), 2.27 (01). Les comissions d'aquestes vendes reportaren a Mallol uns guanys de 62 p\$, 9 rals, 10 quarts. És clar que és tracta de càrregues petites autoritzades pels noliejadors de la nau.

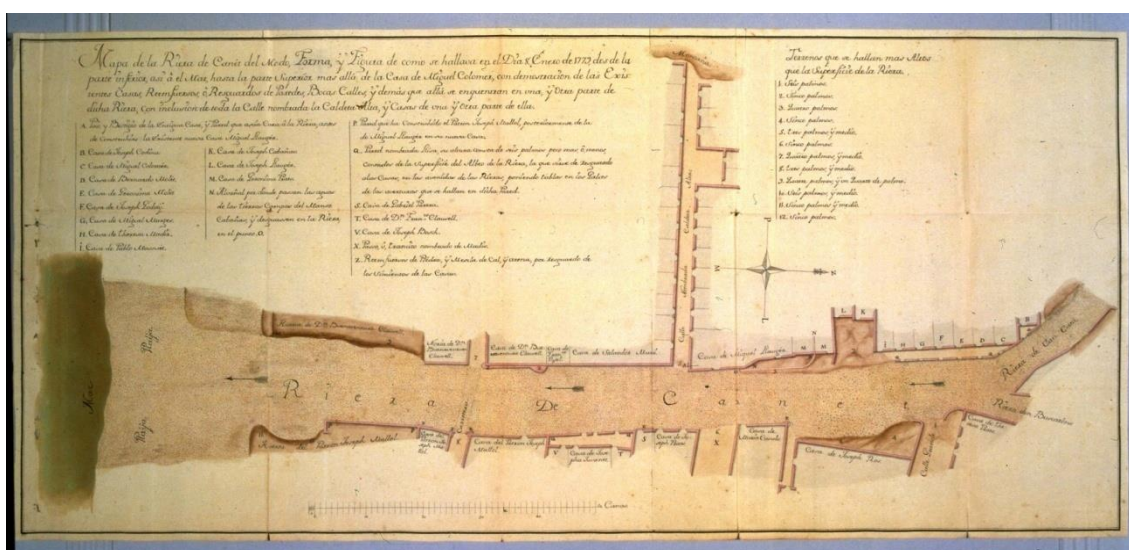
¹¹⁷¹ CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, doc. 2.29 (01-02). El mateix any s'esposà amb Felícia Misser i Moler, filla del patró Fèlix Misser i Oller.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

minadors i sapadors amb destinació a Orà.¹¹⁷² L'any 1776 tornà a ser contractat per la Reial Hisenda per a transportar tropes amb la sagetia *Sant Francesc de Paula* a l'Amèrica del Nord.¹¹⁷³ L'any 1779 era a les Índies, segons consta en el testament de la seva mare Francesca Fuster.¹¹⁷⁴

El seu fill i hereu Josep Mallol i Misser, nat el 1777, s'establí com a comerciant a Cadis, on hi tenia botiga «*de las que llaman de seda*», i s'hi va casar l'any 1823 amb Rafaela Ametller. En el seu testament de 1828 indicava que havia heretat del seu pare dues cases a Canet,¹¹⁷⁵ una d'elles estaria situada al final de l'actual Riera Sant Domènec, amb celler i hort que arribava a l'altra banda de la carretera reial fins a la platja.¹¹⁷⁶

II-lustració 9. Plànol de la Riera de Canet, 1779 (ACA, COLECCIONES, Mapas y Planos,38)



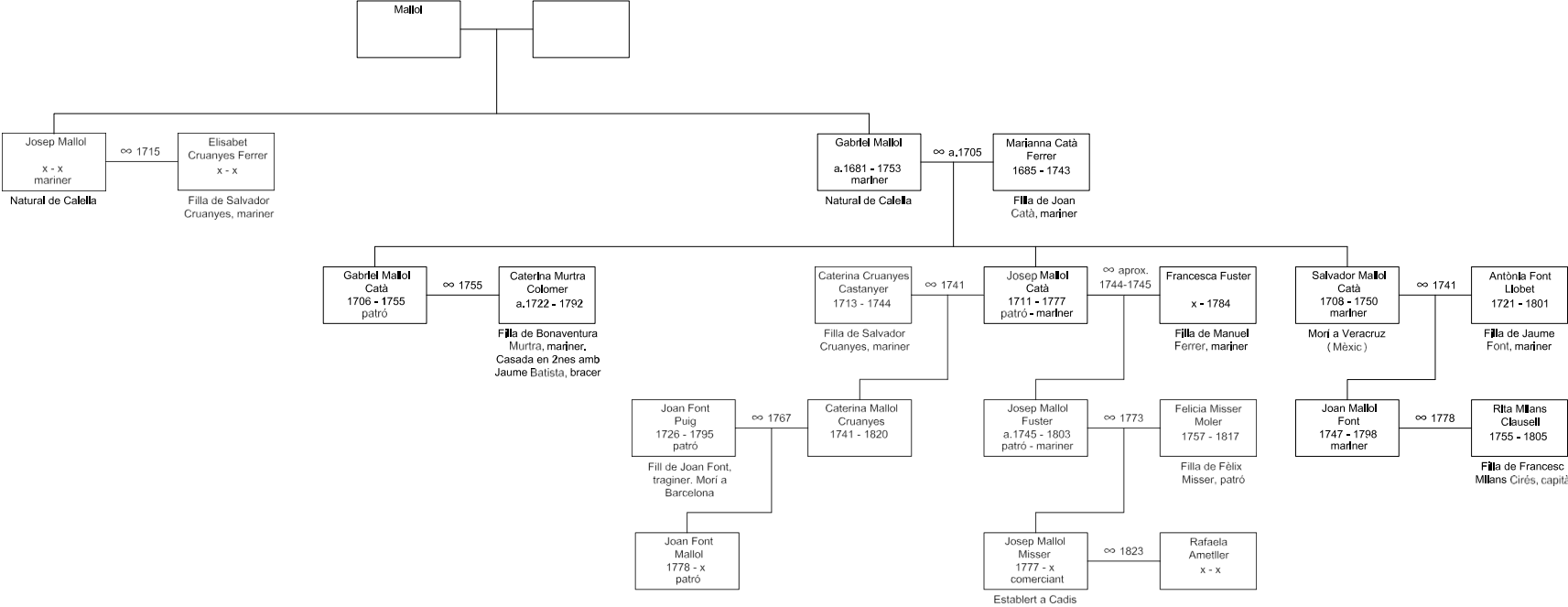
¹¹⁷² CEC, Arxiu Alegret-Xiqués, doc. 2.33 (01-03). Els conflictes al nord d'Àfrica, sobretot amb Alger, feien necessària una millora dels sistemes defensius de places com Orà.

¹¹⁷³ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1776, f.322.

¹¹⁷⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1779, f.287.

¹¹⁷⁵ AHPC, Protocolo 2410, 1828, f.106.

¹¹⁷⁶ ACA, ES.08019.ACA//ACA,COLECCIONES,Mapas y Planos, 38. Plànol presentat en el plet de Miquel Llauger contra Josep Goday (ACA, Reial Audiència, Plets civils, núm. 10, f.82).



4.1.12- MILANS

La nissaga dels Milans canetencs ha estat abastament estudiada en dos interessants articles publicats al *Sot de l'Aubó* per Jordi Soler¹¹⁷⁷ i Joan Ballart, respectivament.¹¹⁷⁸ 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 honrat de Barcelona, encapçalada per Joan Milans i Roig,¹¹⁷⁹ i la de patrons i mariners, el cap de brot de la qual fou Bartomeu Milans i Roig (vegeu l'arbre genealògic).¹¹⁸⁰ Hi ha documentades dues branques més de Milans al Maresme: la d'Arenys de Mar i la de Sant Vicenç de Montalt, 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 Montalt 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 1981.¹¹⁸¹ Hauries de confirmar això de Sant Vicenç de Llavaneres. Confirmat. Francesc Milans i Arquer (1769-1834) i Jaime Milans del Bosch Ussia (1915-1997).

Bartomeu Milans i Roig (1600-1645), fou l'iniciador de la branca de navegants; l'any 1619, figurava com un dels signants de l'acta fundacional de la Germandat de Sant Elm.¹¹⁸² El seu fill Benet Milans i Arquer (1632-1679) i el seu nét Salvador Milans i Prats (1663-1718), constituïren les següents baules de la cadena dels Milans navegants. Aquest últim morí en la batalla del cap

¹¹⁷⁷ Jordi Soler Moradell, «Els Milans de Canet, un llinatge de la burgesia canetenca de metges, comerciants i músics», *El Sot de l'Aubó*, núm. 30 (2009), pp. 24-29.

¹¹⁷⁸ Joan Ballart Clos, «Navegants canetencs. El llinatge dels Milans i la seva participació en l'aventura de la navegació», *El Sot de l'Aubó*, núm. 33 (2010), pp. 21-26.

¹¹⁷⁹ Josep Maria Gregori i Cifré, *La nissaga canetenca dels músics Milans i la seva relació amb sant Josep Oriol*, Canet de Mar, Edicions Els 2 Pins, 2014, p. 58. El seu fill, Marc Antoni Milans i Macià (1625-1708), ciutadà honrat 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.

¹¹⁸⁰ Un arbre genealògic complet del llinatge dels Milans de Canet el tenim a Gregori, *La nissaga canetenca dels músics Milans*, pp. 258-269.

¹¹⁸¹ Soler, «Els Milans de Canet», p. 24.

¹¹⁸² Ballart, «Navegants canetencs», p. 22. L'objectiu d'aquesta associació era defensar els interessos dels agermanats i recollir fons per a l'alliberament dels captius.

Passaro (a prop de Siracusa), l'agost de 1718, enfrontat a l'esquadra anglesa que destrossà la flota espanyola de Felip V.¹¹⁸³

Francesc Milans i Cirés (1706-1787)

Fill de Salvador Milans i Prats, abans del 1738 ja era patró de la sagetia el *Sant Crist*,¹¹⁸⁴ amb la qual hauria fet diversos viatges, fins que es decidí fer-ne una de nova, amb el mateix nom, aprofitant materials de la vella.¹¹⁸⁵ Als comptes de la firma Alegre i Gibert hi ha registrats dos viatges a Cadis, un el 1738, l'altre el 1743, tots dos amb càrrega d'aiguardent.¹¹⁸⁶ L'any 1741, trobant-se a Sevilla, fou noliejat per la Real Armada per anar a Barcelona; en el contracte de nòlits s'hi feia constar l'arqueig de la nau (134 tones), el nombre de tripulants (14), i la paga anticipada d'un mes (5.299 rals de billó).¹¹⁸⁷ A partir del mes de març de 1742 fou contractat a Barcelona per portar tropes a Itàlia cobrant de nòlits 45.661 rals de billó.¹¹⁸⁸ L'expedició a Cadis de l'any 1743, citada més amunt, ens ofereix una molt bona informació sobre les dificultats que plantejava la navegació a la Mediterrània; a més d'haver de tenir sempre en compte la climatologia, s'hi afegia el perill permanent pels atacs dels pirates nord-africans, agreujat en aquell moment pel conflicte bèl·lic amb Anglaterra; els detalls ens són coneguts per les cartes de Francesc Milans a la companyia Alegre i Gibert.¹¹⁸⁹ En efecte, el 15 de maig d'aquell any, mentre carregava a

¹¹⁸³ *Historia de la Armada Española*. Tomo 6. Capítulo X, pp. 161-163. Consultat el 14/05/2022 a: https://armada.defensa.gob.es/html/historiaarmada/tomo6/tomo_06_10.pdf. 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. L'esquadra espanyola comandada pel general D. Antonio Gastañeta estava integrada per 29 naus de guerra amb un total de 1.360 canons i 10.110 mariners; l'anglesa capitanejada per l'almirall Georges Byng constava de 21 vaixells de guerra, 1.420 canons i 8.885 mariners. Foren capturades onze naus espanyoles i tres resultaren cremades.

¹¹⁸⁴ La sagetia *Sant Crist* fou governada pel patró canetenc Jaume Clausell i Llauger (1684-1734), fins l'any de la seva mort. En comptar el seu fill Francesc Clausell i Roig tan sols vuit anys de edat, es feu càrrec de la sagetia Francesc Milans, gendre de Jaume Clausell.

¹¹⁸⁵ ACA. Reial Audiència. Consolat i Tribunal de comerç, Volum 1/1 (1715-1739), 14-1-1738.

¹¹⁸⁶ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 338.

¹¹⁸⁷ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 497, 1741.

¹¹⁸⁸ Devem aquesta informació al doctor Sergio Solbes Ferri. Desconeixem els mesos que durà el contracte, però per comparació amb altres contractes semblants podrien ser uns onze mesos.

¹¹⁸⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 372, 1743.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Salou, hagué d'abandonar la platja i refugiar-se al port de Tarragona —considerat més segur— davant la presència de dos vaixells anglesos. Havent retornat l'endemà, sortia de Salou carregat d'aiguarent el 18 de maig; després d'arribar a Alacant el dia 25 en sortia el 27, però a l'alçada de l'Illa Plana (avui Tabarca) «*avem descobers tres xabechs, avem dicorreguts que eren Moros y avem tornat Alicant*». No arribà a Màlaga fins al dia 9 de juny, un cop va poder fer-se escàpol dels corsaris; els vents de ponent l'obligaren a quedar-s'hi almenys fins al dia 26. El 6 de juliol es trobava a Estepona, on encara hi era el dia 21, per la persistència dels vents contraris; finalment, després de superar el pas per la badia de Gibraltar, arribà a Cadis el 26 de juliol, nou setmanes després d'haver sortit de Salou. És clar que els resultats d'un viatge podien veure's molt afectats per condicionants com els que acabem de comentar. Afortunadament, en aquest en concret, el *Sant Crist* va poder ésser noliejat per portar a Barcelona, 2.032 quintars de carn de vaca i de porc a 6 rals de billó el quintar, consignats a D. Juan de Urrutia «factor de la Provisión de Víveres de la Real Armada de navíos de SM».¹¹⁹⁰

A primers de maig de 1744, Francesc Milans, arribat a Cartagena amb la sagetia *Sant Crist*, descarregava eixàrcia per compte de la companyia arrendatària del «Asiento de jàrcias»;¹¹⁹¹ abans d'acabar l'any, sortia de Barcelona amb l'esmentada nau, carregat de cavalls cap a Nàpols.¹¹⁹² A partir de 1746 s'encarregà de supervisar la construcció de la fragata *La Perla de Catalunya*; mentre havia cedit la patronia de la sagetia *Sant Crist* al seu cunyat Francesc Clausell i Roig.¹¹⁹³ L'expedició a Veracruz de la *Perla de Catalunya* comandada per Milans salpà de Barcelona el desembre de 1748 i ancorà a Cadis de retorn el 30 de juliol de 1750, després d'un viatge exitós.¹¹⁹⁴

¹¹⁹⁰ ACA, Reial Audiència, registres comuns del consolat, 1.2, 1743, f.50.

¹¹⁹¹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 372, 1744. En la carta que Francesc Milans envià a Agustí Gibert, li trametia les queixes rebudes de part dels responsables de controlar la qualitat del cordam; feia extensiva la informació a Josep Puiguriquer i Clarina, director de l'arrendament d'eixàrcia, i a Francesc Puget, accionista de l'esmentada companyia. Sobre l'arrendament d'eixàrcia, vegeu: Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 478-479.

¹¹⁹² BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 372, 1744. Copiador de cartes. Companyia Alegre a Tomàs Prats de Cadis.

¹¹⁹³ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.333.

¹¹⁹⁴ Vegeu els detalls del viatge a L'expedició de Francesc Milans, pp. 97-103.

Milans repetiria un segon viatge a Veracruz amb la *Perla de Catalunya*; sortia de Cadis el 10 de juliol de 1753 i tornava al port andalús el 19 de juliol de 1754. La companyia responsable del viatge fou també liderada per Josep Puiguriquer i el cercle de comerciants al voltant seu, Gibert, Cia. Alegre, Puget, etc. Tanmateix, en aquesta ocasió els comptes no foren realitzats per la companyia Alegre i Gibert sinó per Josep Puiguriquer, els quals no s'han conservat.¹¹⁹⁵ Al finalitzar aquest viatge abandonà la patronia de la *Perla de Catalunya*.

L'any 1757 s'atorgava a Francesc Milans la patronia del pinc *Sant Jaume* de 3.500 quintars.¹¹⁹⁶ Sobta una mica que el patró canetenc renunciés a seguir comandant la fragata *La Perla de Catalunya*, amb la qual havia realitzat dos viatges a Veracruz; una probable explicació seria el fet que entre Francesc Milans, amb 8/16, i el seu fill Jaume Milans i Clausell (1735-1803), amb 3/16, eren propietaris quasi del 70% de l'embarcació.¹¹⁹⁷ Continuar amb *La Perla de Catalunya*, que havia estat venuda a la Reial Companyia de Barcelona, significava haver de seguir unes directrius predeterminades, que restringien la seva llibertat en l'elecció de les destinacions dels viatges o en la contractació dels nòlits. La nova nau li permetia gaudir dels beneficis com a armador i patró, alhora que deixaria de ser considerat un subordinat de la Companyia.

Els anys 1762 i 1763 Francesc Milans fou clavarí de la Confraria de Sant Elm i administrador el 1771. Per les aportacions fetes a l'esmentada Confraria sabem que estigué actiu fins el 1776. La documentació consultada ens ha permès registrar tres viatges, —contractats per la *Real Hazienda*—cadascun amb les seves particularitats, els quals considerem prou interessants per a ser comentats. En el primer, Francesc Milans i el pinc *Sant Jaume* foren noliejats el mes de maig de 1767 pel ministre de la Província de Marina de Barcelona, Vicente Bedoya, per carregar tot el vaixell amb cànem fins a Cartagena,

¹¹⁹⁵ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 515-516; Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 192-196.

¹¹⁹⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1757, f.234. En el document s'hi afegia que Francesc Milans podria substituir la patronia en el seu fill Jaume Milans i Clausell.

¹¹⁹⁷ És destacable que persistia la bona relació del capità Milans amb les figures més representatives del comerç barceloní; Josep Puiguriquer, Francesc Puget i la companyia Alegre i Gibert interessaven cadascú 1/16 en el pinc *Sant Jaume*, de Milans.

pagant-li cinc rals de billó per quintar (pes castellà), més un 5% «*de regalía por capa y sombrero*». En les condicions contractuals s'hi afegia que el cànem havia d'ésser estibat a mà, sense màquines i que un cop carregat s'havia d'esperar l'arribada dels xabecs del rei «*que han de venir por la marinería que debe hazer la campaña del presente año*» per anar en comboi amb ells;¹¹⁹⁸ és clar que persistia el perill de la pirateria —protagonitzada essencialment per berbers nord-africans—, molt intensa durant gran part del segle XVIII.

El segon viatge, fou realitzat l'any 1770, igualment contractat —*embargado y fletado*— per la *Real Hazienda* per a portar pertrets d'artilleria a Ceuta, des dels ports de Barcelona i el Fangar. Foren nou les embarcacions noliejades, set de catalanes —quatre de Canet— una de mallorquina i una de napolitana. Les detallem a continuació:

Taula 57. Embarcacions contractades per la Real Hacienda pel trasllat d'armament a Ceuta, 1770. Elaboració pròpia.

Patró	Matrícula	Vaixell	Nom	Arqueig (tones)	Valor (pesos)
Pere Escardó	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Narcís</i>	149 2/3	3.560
Josep Colomer	Canet	Sagetia	<i>Sant Crist</i>	110 1/4	3.050
Francesc Milans	Canet	Pinc	<i>Sant Jaume</i>	129 2/3	2.300
Francesc Cruanyes	Canet	Sagetia	<i>Sant Diego</i>	79 2/3	1.760
Josep Carnesoltas	Canet	Pinc	<i>Verge de la Misericòrdia</i>	121 1/2	2.350
Cristòbal Batlle	Sitges	Sagetia	<i>Verge de la Misericòrdia</i>	—	1.900
Pere Vis	Sitges	Sagetia	<i>Verge de la Concepció</i>	—	1.850
Miquel Sierra	Mallorca	Xabec	<i>Sant Crist</i>	100	3.850
Gabriel Sacarino	Nàpols	Pollacra	<i>Verge de la Concepció</i>	160 1/4	3.250

¹¹⁹⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 25-5-1767. Número de foli il·legible. El seu fill Jaume Milans i Clausell, patró de la sagetia *Sant Antoni de Pàdua*, fou també contractat per portar cànem a Cartagena.

L'arqueig i el preu de les embarcacions havia estat valorat prèviament per dos «*peritos inteligentes*»; en aquest cas, pels mestres majors: d'aixa, Joan Julià i de calafats, Antoni Catà, dos professionals molt actius en aquella època. En el supòsit de naufragar o feta captiva, s'hauria de pagar als patrons la meitat del valor estimat de la nau. Els nòlits a cobrar de la *Real Hazienda* eren per cinquanta-cinc dies a raó de vint-i-un rals de plata antiga al mes, per tona mesurada d'embarcació —la quantitat incloïa un ral de plata, amb els mateixos termes, en concepte de capa—; el temps es comptabilitzava a partir del dia de la signatura del contracte inclòs; en aquest cas el 14 de juliol de 1770. Les estaries en els ports de càrrega i descàrrega serien de vint dies; per cada dia sobrepassat, es pagaria el nòlit esmentat. Abans de la sortida es cobraria la meitat dels nòlits; l'altra meitat a la tornada, un cop feta la feina.¹¹⁹⁹

En el tercer viatge, Francesc Milans sortia de Cadis el 9 d'octubre de 1770, en direcció a Cartagena d'Índies per transportar-hi tropes; deuria tenir el temps just, un cop acabat el contracte anterior. La quantitat a cobrar per nòlits era un tant per mes amb una capa del 5%; es pagaven sis mesos anticipats encara que l'expedició fos més curta. El pinc *Sant Jaume* s'afegia al comboi comandat per D. Juan Lombardon del qual formaven també part tres sageties més, totes de Canet.¹²⁰⁰ Ho detallem en la taula següent:

Taula 58. Comboi de Juan Lombardon, per traslladar tropes a Cartagena d'Índies, 1770. Elaboració pròpia.

Nau	Patró	Nòlits (pesos/mes)
<i>Sant Jaume</i>	Francesc Milans i Cirés	780
<i>Sant Joan Baptista</i>	Joan Clausell i Puig	760
<i>Sant Jaume</i>	Jaume Gual i Catà	730
<i>Sant Miquel</i>	Jaume Passi i Goday	730

L'any 1761, Francesc Milans s'havia casat en segones núpcies amb Anna Maria Roig i Prats, després de la mort de la seva primera muller

¹¹⁹⁹ AHPB, notari Vicenç Simon, 1770, f.150.

¹²⁰⁰ AGS, Secretaría de Marina, navegación de particulares, legajo, 519.

Francesca Clausell i Roig, el 1759. Aquest fet motivà greus conflictes familiars, sobretot amb Jaume Milans i Clausell, fill gran del primer matrimoni. En efecte, l'any 1762, Jaume Milans i la seva àvia Maria Roig registraven un requeriment notarial contra Francesc Milans i Cirés acusant-lo d'haver sostret objectes de valor de la vivenda familiar, propietat dels hereus del patró Jaume Clausell.¹²⁰¹

En el seu testament escripturat l'any 1787, Francesc Milans ignorava pràcticament els fills del seu primer matrimoni i declarava hereu al fill gran del segon, Francesc Milans i Roig.¹²⁰² 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»*.¹²⁰³

Jaume Milans i Clausell (1735-1803)

Començaria aviat la seva carrera de navegant; l'any 1749, només amb 14 anys, acompanyà el seu pare a Veracruz, a bord de la *Perla de Catalunya*.¹²⁰⁴ Malgrat que no creuà més l'Atlàntic, fou un experimentat patró recorrent el litoral mediterrani peninsular fins a Cadis. Hi ha registrat el pagament del quartó a la Confraria de Sant Elm des del 1758 al 1769; l'any 1767 portava cànem a Cartagena amb la sagetia anomenada *Sant Antoni de Pàdua*.¹²⁰⁵ Ens consta que el 1769 tenia formada companyia amb el seu cunyat Francesc Molet i Parera, teixidor de vels per fer negoci a Cadis,¹²⁰⁶ la patronia de la sagetia *Sant Antoni de Pàdua* fou cedida al també cunyat Jaume Ferrer i Vendrell.¹²⁰⁷ Aquest últim, comandant l'esmentada sagetia i Francesc Molet i

¹²⁰¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, f.105, 1762. Jaume Milans vivia amb la seva àvia Maria Roig, vídua del patró Jaume Clausell i Llauger, mort l'any 1734.

¹²⁰² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, f.388, 1787.

¹²⁰³ ACA, Real Audiencia, Pleitos civiles, 489, 1797. La nul·litat del testament la recollia una sentència del 25 d'octubre de 1799.

¹²⁰⁴ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 375, f.34, 1749. Anomenat «Jaumet» en la carta enviada a Cadis per la companyia Alegre i Gibert, dirigida a Francesc Milans.

¹²⁰⁵ AHPB, Vicenç Simon, 11 de maig de 1767, núm. de foli il·legible. Formava part del contingent contractat a Barcelona pel ministre de marina D. Vicente Bedoya.

¹²⁰⁶ ACA, Reial Audiència, volum 1/7, f.591.

¹²⁰⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, f.217, 1769. Jaume Ferrer i Vendrell havia estat captiu dels corsaris algerians des de l'any 1765, després de ser apressada la *galeota* capitana

Parera, com a mestre de plata,¹²⁰⁸ salparen de Cadis l'any 1771 cap a l'Havana mentre Jaume Milans romangué a Cadis. La barca naufragà tornant de l'Havana el 17 d'agost de 1772 i solament se salvà el pilot.¹²⁰⁹

Jaume Milans comandà un bergantí anomenat *Sant Crist del Bon Viatge* del qual el 1783 era copropietari.¹²¹⁰ L'any 1787, probablement ja retirat de la navegació activa, havia cedit la patronia de l'esmentada nau al seu germanastre Francesc Milans i Roig.¹²¹¹ Les relacions entre tots dos segurament empitjoraren per causa del testament del seu pare comentat en l'apartat anterior.

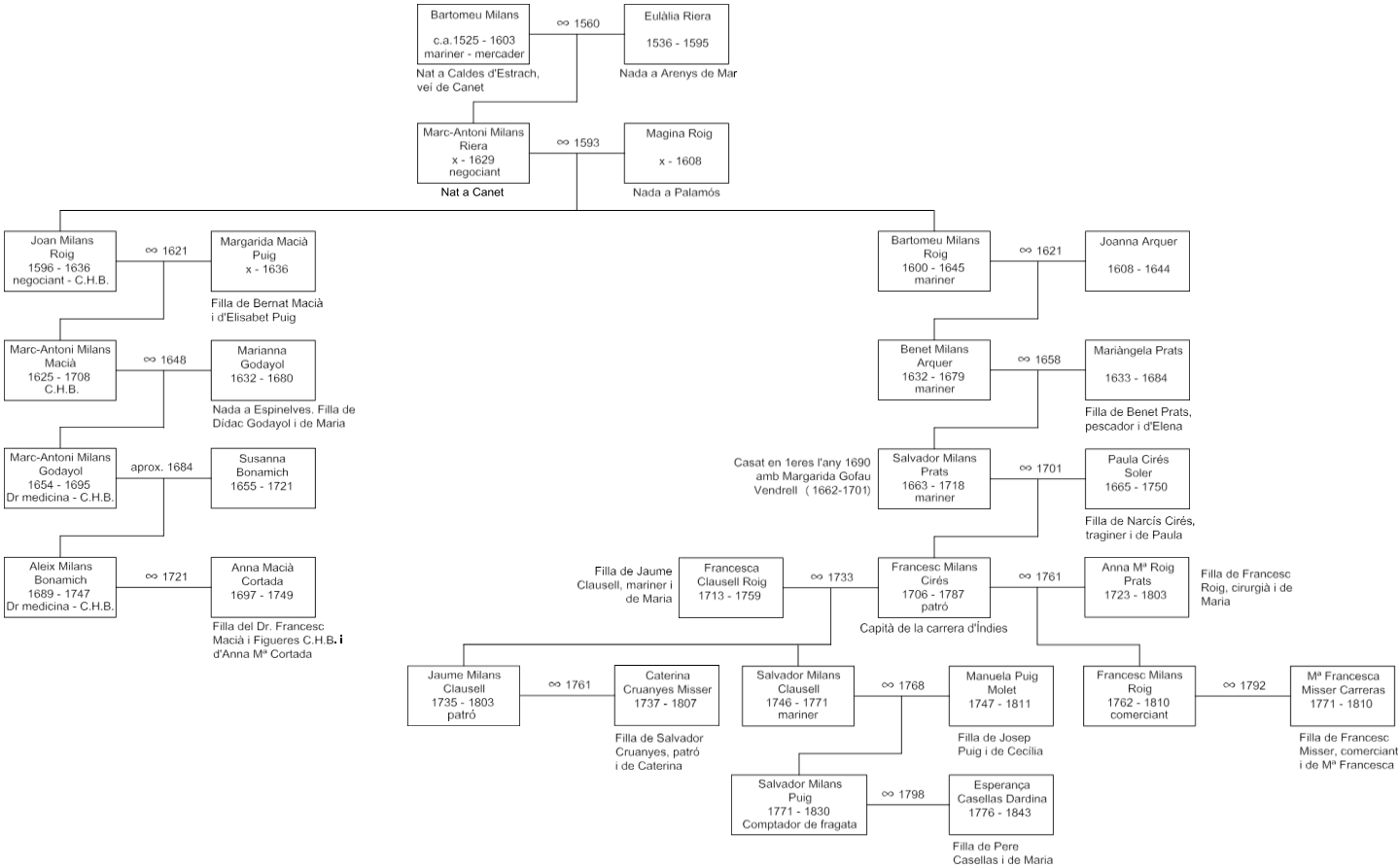
anomenada *El Vigilante*, de la qual ell, Gabriel Batista Pau, Miquel Laribera i Salvador Aulet (mort en el combat), tots quatre matriculats de Canet, en formaven part; el març de 1769 feia poc que havien estat redimits per la corona.

¹²⁰⁸ Portal de Archivos Españoles (PARES). Maestre de plata: El encargado de todo lo que en moneda o barras, o en cualquier otro sistema, se conducía o transportaba de Indias, con obligación de entregarla a sus respectivos dueños sin menos cabo alguno mediante el tanto por ciento del premio que se le abonaba. Consultat el 2/06/2020 a: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/autoridad/101119>.

¹²⁰⁹ APCM, Llibre de testaments, 21-2-1775.

¹²¹⁰ AHPC, Escribanía de Marina, núm.192, 1783. Realitzà una protesta de mar a l'arribar a Cadis procedent de Barcelona amb càrrega de paper.

¹²¹¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, f.357, 1787.



Nota: C.H.B. (Ciutadà Honrat de Barcelona)

4.1.13. MISSEER

La nissaga Misser tingué segurament l'origen a l'antic mas Misser, documentat a Canet al segle XVI i enderrocat al segle XX. Una branca dels Misser, integrada de pares a fills per mestres d'aixa, durant els segles XVII i XVIII subministrà els constructors de vaixells de més renom de les drassanes canetenques.

Francesc Misser i Oller (1703-1774)

Fou el primer membre destacat de la nissaga Misser que exercí de patró de naus de comerç. El 1728 formava part de la flota de Canet comandant una sagetia de 1.200 quintars.¹²¹² A partir de 1720/1730, un cop consolidades les expedicions sistemàtiques a Cadis, en gran part pels mariners del Maresme, alguns patrons, entre ells, Francesc Misser, s'establiren temporalment a la ciutat andalusa per a comerciar-hi, constituint alhora el nucli inicial de la colònia mercantil catalana de la qual els canetencs en serien integrants destacats.¹²¹³

Una carta escrita des de Cadis, a finals de l'any 1739, a Agustí Gibert i Xurrich ens facilita el detall d'una actuació comercial realitzada pel patró canetenc: «...per posar en sa noticia com tinch son resultat de las sis pipas de esperit ab cacau de caracas a 56 pesos de vuit fanega...»; afegia que carregaria el cacau a la seva barca on hi aniria el seu germà Fèlix, car ell es quedaria a Cadis per a poder vendre gran part de les mercaderies que portava.¹²¹⁴ De tornada al Principat fou noliejat per la *Real Hazienda*, entre març de 1742 i gener de 1743, amb la seva barca *Jesús, Maria i Josep*, de 96 tones, amb motiu de les expedicions a Itàlia organitzades per satisfer les pretensions territorials d'Isabel de Farnesio, muller de Felip V; se li pagaven 21

¹²¹² El mes de maig de 1727, coincidint amb el moment més àlgid del setge de Gibraltar, fou un dels sis patrons canetencs contractats per la Reial Hisenda.

¹²¹³ AHPC, Protocolo 5160, 1732, f.22. El patró Francesc Clausell i Llauger fou també un dels primers canetencs residents a Cadis.

¹²¹⁴ BC, Fons del baró de Castellet, 1739, 94/4.

als de plata per tona al mes, les racions de la tropa i les despeses de deu dies per a la tornada; en total cobrà 23.968 rals de plata antiga.¹²¹⁵

L'any 1746 es construïa a la platja de Canet la sagetia *Sagrat Naixement i Verge de la Misericòrdia* de 3.000 quintars, amb l'objectiu dels armadors d'incorporar-la a la Carrera d'Índies. La patronia fou atorgada a Francesc Misser amb la possibilitat d'ésser substituït pel seu germà Fèlix.¹²¹⁶ A partir de 1749, un cop cedida la patronia, Francesc Misser retornà definitivament a la vila natal per dedicar-se exclusivament als negocis privats; un d'ells fou la fabricació d'aiguardent, activitat que compaginava amb la de patró, almenys des de 1741;¹²¹⁷ la producció corresponent a 1750, fou, segons declarà, de vuit càrregues d'aiguardent senzill i mitja càrrega del de prova d'oli.¹²¹⁸ L'any 1752 era un dels tres propietaris de la sagetia el *Santísimo Nazimiento de Jesús* de 4.000 quintars; els altres dos eren el seu germà Fèlix i Joan Carreras i Llauger.¹²¹⁹ La seva bona posició econòmica li permeté, per exemple, l'any 1757, competir en subhastes com la de l'arrendament dels delmes¹²²⁰ o comprar una vinya de 10.000 ceps per 300 lliures.¹²²¹ Al mateix temps, Francesc Misser gaudia d'un reconegut prestigi entre els seus conciutadans, de tal manera que el 1762, ell i Francesc Xiqués i Giol foren elegits, per part dels

¹²¹⁵ AGS, DGT, Inv^o 16, guión 21, legajo. 48, f. 397-572. Informació facilitada pel preofessor Sergio Solbes.

¹²¹⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1746, f.403-406. Els cognoms més il·lustres del comerç barceloní figuraven entre els accionistes armadors: Puiguriquer, Golorons, Puget i Pongem.

¹²¹⁷ AHAM, notaria de Canet, Antoni Vendrell del Turó, 1741, f.260. Francesc Misser era un dels 10 productors d'aiguardent registrats de Canet obligats per l'edict de l'estanc a declarar el nombre d'olles i les existències d'esperit. Sobre la problemàtica de l'aiguardent, vegeu: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 208-221.

¹²¹⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1751, f.47. A partir de l'any 1746, amb motiu de la substitució de l'estanc pel dret de l'octau, els fabricants d'aiguardent estaven obligats a declarar cada any la quantitat d'aiguardent produïda. També declararen com a productors d'aiguardent: Josep Pica i Prats, teixidor de vels, Josep Catà, confiter i Josep Bosch, comerciant; tots tres, com Francesc Misser, ja eren fabricants almenys des del 1741. Sobre patrons i vinyes, vegeu: Ricard Cantano, «La vinya i el comerç en el Canet del XVIII», *El Sot de l'Aubó*, núm. 53 (2015), pp. 3-10.

¹²¹⁹ Francesc Misser i Joan Carreras esdevindrien, l'any 1766, consogres per partida doble. En efecte: el patró Francesc Misser i Catà es casaria amb Maria Francesca Carreras i Llobet i Caterina Misser i Catà amb el patró Pau Carreras i Llobet.

¹²²⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.244. Tot i que no va guanyar l'arrendament, que fou adjudicat per 1.600 lliure durant tres anys, li fou atorgada una prima de 50 lliures en concepte d'eixaus.

¹²²¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.286.

matriculats de marina, administradors de la Concòrdia de creditors amb l'Ajuntament de Canet.¹²²² Ambdós patrons foren escollits també, el 1764, per mitjançar en un conflicte entre el patró Bonaventura Clausell i la família de la seva segona muller Rita Medir i Moler.¹²²³

Fèlix Misser i Oller (1719-1773)

Fèlix Misser, tot i que provenia de la nissaga de mestres d'aixa, es dedicà a la navegació i al comerç marítim. Fou, des de molt jove, un patró especialitzat en la ruta Barcelona-Cadis de manera semblant a la del seu germà gran Francesc, amb qui aprengué l'ofici de navegant. L'any 1741, essent ja patró de la sagetia *Jesús Natzarè* de 114 $\frac{3}{4}$ tones, fou noliejat per la *Real Hacienda* per anar de Cadis a Barcelona.¹²²⁴ No s'escapà de patir les conseqüències de la guerra amb Anglaterra (1739-1748) ja que, entre el desembre de 1745 i el gener de 1746, la seva sagetia fou capturada per un vaixell anglès en la desembocadura del riu Barbate.¹²²⁵

El gener de 1749, Fèlix Misser accedia a la patronia, cedida pel seu germà, de la sagetia el *Sagrat Naixement i Verge de Misericòrdia* perquè fos ell qui comandés el vaixell per anar a Veracruz.¹²²⁶ L'esmentada nau fou la primera embarcació, feta a les drassanes de Canet, que comandada per un patró canetenc, Fèlix Misser i Oller, creuà l'Atlàntic l'any 1749 fins a Veracruz.¹²²⁷ L'acompanyava com a escrivà el seu nebot Joan Baptista Ferrer i Misser (1725-X). La nau noliejada per l'andalús Pedro López de Rioboó,¹²²⁸

¹²²² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.19. Els administradors de la Concòrdia, per part dels matriculats, havien d'ésser retirats i dedicats al comerç.

¹²²³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1764, f.2. Bonaventura Clausell va percebre 100 lliures de la seva sogra Maria Moler i del seu cunyat Salvador Medir i Moler, per altres tantes que ell havia pagat per les malalties de la seva dona Rita Medir i Moler i el seu sogre Salvador Medir.

¹²²⁴ AGS, Secretaría de marina, legajo 497, 1741. La nau comptava amb una tripulació de 17 homes. Els nòlits s'havien contractat per transportar tropa, pagant 4.536 rals de billó mensuals, equivalents a 302 pesos, 3 rals de plata.

¹²²⁵ BC, Fons del baró de Castellet, 104/2, 1746. Correspondència de Tomàs Prats amb la Companyia Alegre i Gibert.

¹²²⁶ AHPB, Sebastià Prats, 1749, f.8.

¹²²⁷ Detalls de l'expedició es poden consultar a: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.149.

¹²²⁸ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.147.

salpà cap a Nueva España el 24 d'abril de 1749. L'esmentat Rioboó, registrat com a comerciant de la matrícula de Cadis l'any 1730, havia estat capità de la nau *Ntra. Sra. de Regla* en l'expedició de galions de l'any 1731.¹²²⁹

Com era habitual a Cadis, per finançar els viatges de la Carrera, Fèlix Misser contractà préstecs a risc de mar. Hem pogut localitzar tres escriptures de risc,¹²³⁰ formalitzades pel capità canetenc davant del mateix notari, el mes de març de 1749; és molt probable que es conservin documentats altres riscos d'aquest viatge, fets pel mateix noliejador o altres carregadors. Comentem a continuació les característiques més destacades dels contractes realitzats per Misser:

En la primera escriptura de risc, realitzada el dia 9 de març, es declaraven deutors «insolidum» el capità Fèlix Misser, el *Maestre* Eusebio Velasco,¹²³¹ l'escrivà Joan Baptista Ferrer¹²³² i el comerciant Tomàs Prats.¹²³³ El deute reconegut—principal més premi— fou de 2.720 pesos de plata antiga i el prestador en aquest cas fou la senyora Luisa de Torres, veïna de Cadis, qui corria el risc del viatge sobre cinquanta barrils d'aiguarent i dos *caxones arpillados*,¹²³⁴ per compte de Fèlix Misser. Un cop acabat el risc, el deute s'havia de pagar a Veracruz en pesos *Fuertes efectivos de cuño y estampa mexicana*.

En la segona, formalitzada l'11 de març, els deutors declarats eren el capità Fèlix Misser i el *maestre* Eusebio Velasco. La quantitat a deure fou de

¹²²⁹ Ruiz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, p.120. A la capella del palacio de San Telmo de Sevilla s'hi conserva un exvot de Pedro López de Rioboó (<https://guiadigital.iaph.es/bien/mueble/250309>).

¹²³⁰ AHPC, Protocolo 1025, any 1749, f.105-107-118.

¹²³¹ No en tenim referències, però podria ser que actués com apoderat del noliejador Pedro López de Rioboó.

¹²³² Era molt freqüent que algú que fes el viatge, i sovint parent de qui rebia els diners, participés mancomunadament del deute per a poder tornar-lo en cas de mort del capità.

¹²³³ Tomàs Prats, comerciant natural de Palafrugell, establert a Cadis des de la dècada de 1730, fou apoderat de la casa Alegre, representant dels interessos de patrons i comerciants del Principat, promotor i col·laborador en les primeres expedicions catalanes a Amèrica.

¹²³⁴ Els *caxones arpillados* eren caixes folrades on s'hi transportaven mercaderies d'alt valor com peces de seda o semblants, en contraposició als *caxones toscos*, més ordinaris i de contingut més barat.

828 pesos de plata antiga i el prestador Pablo Vidal un veí de Puerto Real.¹²³⁵ Els riscos corrien sobre dos *caxones arpillados* de mercaderies, carregats a nom d'Eusebio Velasco, per compte de Fèlix Misser. De manera semblant a l'escriptura anterior, el pagament del deute s'havia de fer en pesos forts; en cas de mort del capità seria l'escrivà Joan Baptista Ferrer qui se'n faria càrrec. Aquesta escriptura presenta una variant poc comuna, segons la qual el prestador facultava al capità Fèlix Misser perquè la dita quantitat, a pagar a Veracruz, quedés en el seu poder com a dipòsit fins que es pogués enviar a Espanya. De fet, fou el mateix Misser qui registrà a la tornada a Cadis, 808 pesos i 3 rals a nom de Pablo Vidal.¹²³⁶

En la tercera escriptura de risc, feta el 29 de març, Fèlix Misser es declarava principal deutor de D. Juan Sáenz de Santamaría¹²³⁷ per una quantitat de 4.050 pesos de plata antiga; s'hi afegia Antonio Rodríguez de Alburquerque, com a fiador del deute.¹²³⁸ El fet d'haver-hi un avalador pot ser degut a la quantitat elevada del crèdit, el risc del qual corria sobre un únic *caxon arpillado* de mercaderies. El pagament a Veracruz s'havia de fer en primer lloc a Pedro Sáenz de Santamaria, comerciant instal·lat a la ciutat mexicana i, òbviament, de la família del prestador.

Un cop retornat, Fèlix Misser continuà navegant amb la sagetia, des del Principat a Cadis¹²³⁹ i en ocasions, de tornada de la ciutat andalusa, fins a Marsella, carregat de sucre i tints (anyil).¹²⁴⁰ L'any 1756, essent un dels portaveus dels patrons catalans, juntament amb el també canetenc Felicià Carnesoltes, presentaren un memorial a l'Intendent de Catalunya dirigit contra

¹²³⁵ Les poblacions de Puerto Real i el Puerto de Santa María, situades a la badia de Cadis, foren també el centre de gran activitat portuària i comercial on s'hi trobaven gran quantitat de magatzems de mercaderies.

¹²³⁶ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.149.

¹²³⁷ Ruiz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, p.201. Pertanyent a una àmplia nissaga de comerciants de La Rioja, establerts a Cadis almenys des del 1744.

¹²³⁸ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. I, p.12. Consta com a propietari de la nau de fàbrica francesa *San Antonio y las Animas*, àlies "*Diamante*" de 430 ½ tones.

¹²³⁹ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 376, 1752, f.263 i Arx. 377, 1753, f.70.

¹²⁴⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1758, f.201.

els gremis de mestres d'aixa i calafats de Barcelona per pràctiques abusives en les reparacions i carenats dels vaixells.¹²⁴¹

Per intentar neutralitzar la superioritat marítima aclaparadora exhibida per la Gran Bretanya durant la Guerra dels Set Anys (1756-1763), els governs de Carles III s'esforçaren per continuar els plans de reforma de la marina de guerra iniciats pel marquès de la Ensenada i alentits des de la seva destitució l'any 1754; amb aquest objectiu, des de diversos ports es contractaren patrons per transportar fusta a Cartagena. Fèlix Misser i altres sis patrons canetencs foren noliejats el 1764 pel ministre de marina de Sant Feliu de Guíxols, per transportar fusta a Cartagena. Es pagaren 10 rals de billó per colze cúbic de fusta, més 5% de *capa y sombrero* per al patró.¹²⁴² Els anys centrals de la dècada de 1760 fou contractat, bé directament per la *Real Hacienda*, bé pels arrendataris d'arboradura, per transportar fusta des de Catalunya a Cartagena, Cadis o a El Ferrol.¹²⁴³

L'any 1768, Fèlix Misser realitzà un viatge a l'Havana amb la sagetia *Sagrat Naixement*, noliejada per la *Real Hacienda* per a transportar tropa, pagant-li 800 pesos al mes.¹²⁴⁴ A la tornada, l'any següent, va haver de pagar a Cadis a la *Tesoreria de Indias*, 1.920 rals de billó per uns nòlits de vint caixes de sucre a nom seu; suposem que la tornada des de l'Havana també la feia noliejat per la *Real Hacienda*, la qual cosa podria justificar el cobrament.¹²⁴⁵

L'any 1772 se li adjudicava la patronia de la que, suposem, era una nova sagetia de 5.000 quintars anomenada com l'anterior *Sagrat Naixement*; no ens consta el lloc de construcció.¹²⁴⁶ L'abril de 1773, actuant un altre cop en nom

¹²⁴¹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simón, 1757, f.190.

¹²⁴² Julià, «Marina guixolenc del segle XVIII», pp.107-154. Els sis patrons canetencs foren: Salvador Clausell, Joan Pastor, Cristòfol Llauger, Felicià Carnesoltes, Francesc Misser i Catà i Josep Oliver

¹²⁴³ AHPB, Sebastià Prats, 1765, f.386.

¹²⁴⁴ AGS, Escribania de marina, legajo 519, 1768. El 18 d'abril de 1769 feia el registre de tornada a Cadis (AGI, Contratación, 2486).

¹²⁴⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1770, f.158. Fèlix Misser reclamà a la *Tesorería de Indias* l'esmentada quantitat, al·legant haver portat les caixes lliures de nòlits, en lloc reservat, autoritzat per un decret de l'Intendent de Marina de l'Havana.

¹²⁴⁶ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simón, 1772, f.149. S'hi mantenien com accionistes principals els comerciants barcelonins que ho foren de l'anterior embarcació el 1746, als quals

dels patrons catalans, dirigia un memorial al rei Carles III on es queixaven dels excessius drets a pagar en els retorns de l'Havana.¹²⁴⁷ Poc després, el 29 de setembre del mateix any, Fèlix Misser moria a Cadis. Per succeir-lo fou adjudicada la patronia, l'any 1774, al seu nebot Francesc Misser i Catà, amb la possibilitat de poder-la compartir amb el seu fill Fèlix Misser i Moler (1755-1810).¹²⁴⁸ A l'any 1778 hi ha documentat un viatge del *Sagrat Naixement* a Montevideo, noliejat per la *Real Hacienda*, on el patró podria ser Fèlix Misser i Moler, que ja tindria 23 anys.¹²⁴⁹

Dissortadament la sagetia el *Sagrat Naixement* tingué un final tràgic. Comandada aquest cop per Fèlix Misser i Moler naufragà el 5 de novembre de 1785 prop de la costa noruega, entre les poblacions d'Arendal i Grimstad, en un viatge de tornada de Sant Petersburg. Tot i perdre's el vaixell, la tripulació fou rescatada després de passar la nit en un escull, mentre gran part de la càrrega va poder ser també recuperada. El patró Fèlix Misser, el seu germà Josep i la resta de mariners passaren l'hivern a Noruega i abandonaren el país nòrdic, a bord de la bricbarca «*Enigheden*», a començaments de maig de 1786.¹²⁵⁰ No defalliren els Misser en viatjar a Rússia; Josep Misser i Moler (1759-1802) hi tornaria, abans del 1790, ja com a patró de la sagetia *Sant Joan Baptista*, havent carregat a Kronstad 220 pipes de diferents gèneres i cobrant per cadascuna 9 ½ pesos forts de 128 quarts més el 7% de capa.¹²⁵¹

Francesc Misser i Catà (1735-1802)

L'any 1758 li era atorgada a Francesc Misser i Catà, fill de Francesc Misser i Oller, la patronia de la sagetia *Sant Joan Baptista i Verge de Misericòrdia* de 4.000 quintars. L'esmentada nau, abans anomenada *La Maria Diligent*, havia estat comprada a Marsella per 19.000 lliures torneses, que

s'hi afegiren, entre altres, Ermengol Gener, la Cia. Alegre i Gibert i el marquès de Roben veïns de Barcelona.

¹²⁴⁷ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, p.338. Dels nou patrons signants del memorial, a banda de Fèlix Misser, hi havia també els canetencs Josep Colomer i Salvador Font i Puig.

¹²⁴⁸ AHPB, Vicenç Simón, 1774, f.362.

¹²⁴⁹ Oliva, «La aportación catalana a la Carrera de Indias», pp.113-131.

¹²⁵⁰ L'historiador noruec Gunnar Molden ens ha facilitat la informació sobre el naufragi.

¹²⁵¹ ACA, Reial Audiència, volum 1/15,1790, f.142.

sumades a les despeses de la conducció fins a Barcelona feien un total de 7.942 lliures catalanes.¹²⁵² La seva sagetia i la del seu oncle Fèlix Misser foren noliejades el 1764 per la Corona, per portar fusta a Cartagena, des de Sant Feliu de Guíxols; a la nau li consideraren 3.250 quintars d'arqueig i els nòlits contractats foren de deu rals de billó per colze cúbic més 5% de capa. Francesc Misser repetí el contracte l'any 1766.¹²⁵³ No hi ha dubte que els contractes amb la *Real Hacienda* eren cobejats pels patrons, tant o més que els nòlits de particulars. Així s'explica que trobant-se a Cadis, l'abril de 1767, els patrons Francesc Misser i Catà, el també canetenc Josep Mallol i el mataroní Fèlix Casalins, protestessin a l'Intendent General de Marina, en nom seu i en el de la resta de patrons de les sageties ancorades a la badia gaditana, per no haver estat escollits per a transportar jesuïtes a Itàlia, arran l'expulsió.¹²⁵⁴

Després de la mort del seu pare i del seu oncle, Francesc Misser i Catà fou elegit, l'any 1774, patró de la sagetia el *Sagrat Naixement*, la patronia de la qual cediria l'any següent al seu cosí Fèlix Misser i Moler, mentre ell sol·licitava als armadors —pràcticament els mateixos de l'any 1758— la ratificació de la patronia de la sagetia *Sant Joan Baptista* i alhora la facultat de poder escollir un substitut quan li convingués.¹²⁵⁵ Hi ha documentat l'any 1779 l'atorgament de patronia a Francesc Misser i Catà d'una sagetia també anomenada *Sant Joan Baptista* de 4.500 quintars; una variació quasi del 50% de la propietat podria justificar una nova escriptura d'atorgament de patronia o de reconeixença de partícps, però podria ser que la nau en qüestió fos de nova construcció.¹²⁵⁶

¹²⁵² AHPB, Sebastià Prats, 1758, f.183. Hem estimat, suposant 1 lliura catalana = 2,71 lliures torneses, que la sagetia hauria costat en moneda catalana, 7.011 lliures i les despeses de conducció fins a Barcelona, 931 lliures.

¹²⁵³ Julià, *Marina guixolenc del segle XVIII*, pp.107-154. L'abastiment de fusta per a l'arsenal de Cartagena formava part del pla del ministre Ensenada per crear una flota de vaixells de 2 ponts i 74 canons.

¹²⁵⁴ AGS, Escribanía de marina, legajo 509, 1767. D'acord amb els decrets de Julián de Arriaga, havien d'ésser preferides les naus de bandera espanyola.

¹²⁵⁵ AHPB, Escribania de Marina, Vicenç Simon, 1775, f.583.

¹²⁵⁶ AHPB, Escribania de Marina, CosmeRaurés, 1779, f.206.

Seguint l'exemple de molts patrons conciutadans, Francesc Misser i Catà s'establí a Cadis, on amb el seu parent Josep Misser i Codina (1720-1810)¹²⁵⁷ crearen, en la dècada de 1780, una companyia comercial dedicada al negoci marítim colonial; la patronia de la sagetia *Sant Joan Baptista* passaria al seu cosí Josep Misser i Moler.¹²⁵⁸ La companyia, activa l'any 1785, concedia a Cadis, entre altres, un préstec de risc per valor de 430 pesos de 128 quarts als propietaris del paquebot *La Verge del Carme*, sobre un «caxon toscó» per anar a Buenos Aires.¹²⁵⁹ L'any 1788, volent retirar-se Josep Misser i Codina a Canet, s'extingia la societat, la qual continuaria amb el nom de Francesc Misser i Cia.¹²⁶⁰ Traslladat també Francesc Misser a Canet a partir de 1790, nomenava procuradors a Francesc Milans i Roig (1762-1810) i a Josep Goday i Ferrer (1765-1841), comerciants gendres seus, residents a Cadis, per «poder cobrar en el seu nom tots els diners que li deguin d'Amèrica, Europa i qualsevol altra part...».¹²⁶¹

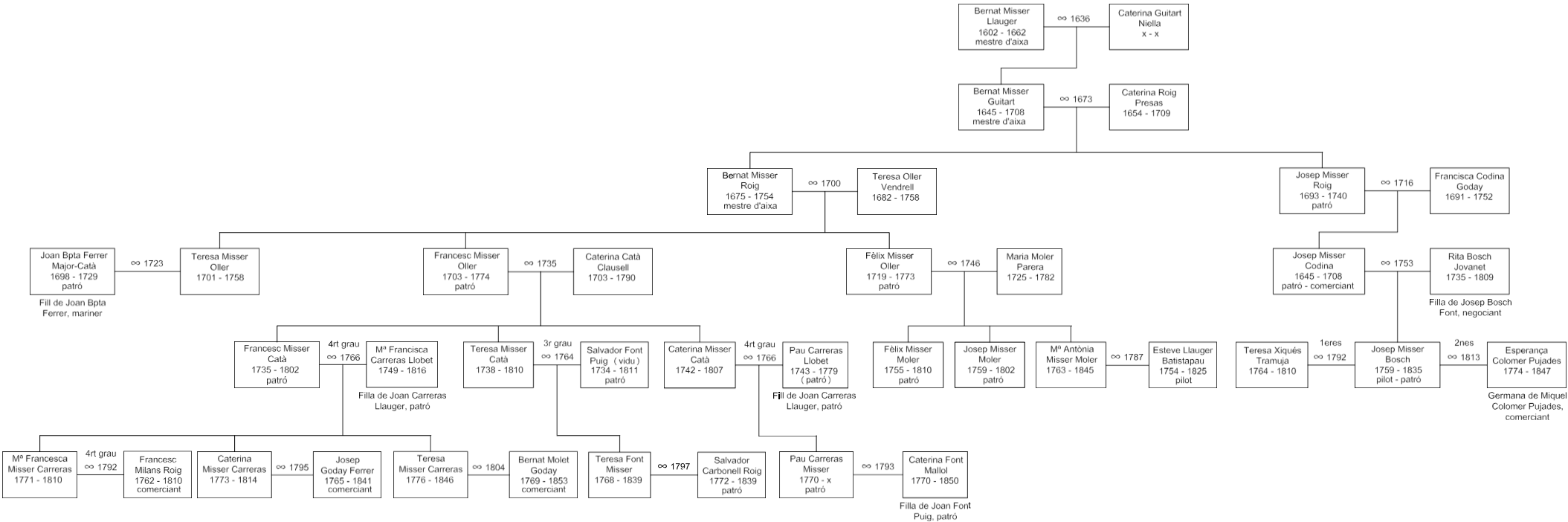
¹²⁵⁷ Creiem que l'any 1774 Josep Misser i Codina fou el patró que viatjà a Sant Petersburg (Sundtollregister, 1774, 247, 239).

¹²⁵⁸ ACA, Real Audiència, volum 1/15, 1790. L'any 1790, el patró Josep Misser de Canet de la sagetia *Sant Joan Baptista* reclamà al comerciant Antonio Buenaventura Ballester part dels nòlits pel viatge que havia fet al port de Kronstad de Sant Petersburg. Creiem que es tracta de Josep Misser i Moler; tanmateix, no hem sabut trobar l'esmentat viatge en els peatges a l'estret de Sund (Elsinor). Hem tractat anteriorment aquest tema al final del paràgraf dedicat a Fèlx Misser i Oller.

¹²⁵⁹ AHPC, Protocolo 3852, 1785, f.1607.

¹²⁶⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1788, f.66.

¹²⁶¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.74; 1792, f.62. Francesc Milans i Roig s'havia casat, l'any 1792, amb Maria Francesca Misser i Carreras; Josep Goday i Ferrer ho havia fet, l'any 1765, amb Caterina Misser i Carreras.



4.1.14. MONÍ

Jaume Moní i Ferrer, àlies Tinoia (1708-1769)

D'ascendència marinera, de jove fou patró de barca. L'any 1747 havia abandonat la navegació activa i residia a Cartagena dedicat als negocis relacionats amb els afers marítics. Aquell any havia interessat 2/16 en el pinc *Sant Domènec*, el patró del qual era el seu sogre Felicià Carnesoltes.¹²⁶²

Jaume Moní i Fèlix Gispert compraven mercaderies al Principat per a ser venudes a Cartagena; així trobem que l'any 1750 cadascun d'ells rebia la meitat dels productes, consignats al seu nom, enviats per Bernat Glòria — segurament peces de cotó o seda—, mitjançant la barca *Sant Jaume* del patró Joan Baptista Ferrer de Mataró.¹²⁶³ El 1751 era el propi Jaume Moní qui comprava directament mercaderies a Barcelona, amb destinació a Cartagena, per a ser transportades amb la barca *Ntra. Sra. del Roser* del patró Pau Jubany d'Arenys;¹²⁶⁴ durant el trajecte l'embarcació fou presa pels moros, amb la conseqüent pèrdua de la mercaderia comprada.¹²⁶⁵

Per beneficiar-se del transport de productes a Cartagena amb barques de cabotatge, Jaume Moní, convertit en propietari de la tartana *Nostra Senyora de Misericòrdia* de 350 quintars, atorgava la patronia, l'any 1751, al canetenc Pau Baptista Pau (menor de dies).¹²⁶⁶ Igualment, amb la participació de 1/4 en la propietat de la tartana *Ntra. Sra. del Carme* de 300 quintars, atorgava, l'agost de 1751, la patronia al canetenc Josep Ros, el qual interessava 1/2 en la nau.¹²⁶⁷ L'any 1756, associat amb el patró Josep Termes de Mataró feren diverses compres d'aiguardent, de les quals l'esmentat patró li reclamà més

¹²⁶² AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.69. Altre partícip, amb 2/16, era Fèlix Gispert negociant de Canet, abans mariner i gendre de Felicià Carnesoltes pel seu matrimoni amb Josepa Carnesoltes i Clausell el 1738; també residia a Cartagena.

¹²⁶³ AHPB, Sebastià Prats, 1750, f.401. Bernat Glòria, CHB, havia assegurat la mercaderia a Anton Casanovas per 800 pesos de vuit al 3%.

¹²⁶⁴ AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.231. Jaume Moní havia assegurat la mercaderia a Anton Casanovas per 700 pesos al 2,5%.

¹²⁶⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1751, f.265. Anton Casanovas reemborsà a Jaume Moní els 700 pesos de l'assegurança marítima.

¹²⁶⁶ AHAM, notaria de Canet, Anton Vendrell del Turó, 1751, f.112.

¹²⁶⁷ AHAM, notaria de Canet, Anton Vendrell del Turó, 1751, f.119. L'altre quart pertanyia al teixidor de vels de Canet, Josep Pica i Prats.

tard el pagament de 652 lliures.¹²⁶⁸ L'any 1758 va pagar 44 lliures pel lluïisme d'una peça de terra de vinya plantada de 10.000 ceps, situada en el terme de Santa Maria d'Arenys, la qual havia comprat al matrimoni Pere Moní i Cecília Prats de Canet, probablement parents seus¹²⁶⁹

Entre 1762 i 1763 hauria retornat a Canet, deixant el seu fill Felicià com a responsable del negoci a Cartagena. Els anys 1764 i 1767 fou regidor i regidor degà, respectivament del municipi.¹²⁷⁰ En quant al seu fill Felicià, tot i que mantingué probablement la residència a Cartagena fins la seva mort, de la qual desconeixem la data, l'any 1790 era propietari d'un molí a la part alta de Canet, a l'hort d'en Tinoia.¹²⁷¹

Josep Moní i Carnesoltes (1747-1830)

Fill de Jaume Moní i Ferrer, fou mariner de jove. L'any 1773 exercia de patró de la sagetia *Ntra. Sra. de Misericòrdia*, propietat del seu cunyat Miquel Llauger i Bonet.¹²⁷² Amb l'esmentada sagetia realitzà, entre 1775 i 1776 un viatge des de Cadis a Santo Domingo i l'Havana, noliejat per la Real Hacienda i per particulars; arribat de tornada, abans del novembre de 1776, a la capital gaditana presentà una «protesta de grossa avaria».¹²⁷³ Realitzà, entre 1777 i 1778, un segon viatge amb la mateixa sagetia, aquest cop a Buenos Aires, per a transportar-hi tropes; en el transcurs de l'expedició, comandada per D. Pedro de Cevallos, Josep Moní i la seva tripulació capturaren un paquebot portugués.¹²⁷⁴ En aquell moment, Portugal i Espanya continuaven enfrontades

¹²⁶⁸ ACA, Reial Audiència, vol. 1/2, 1760, f.80.

¹²⁶⁹ AHPB, Sebastià Prats, 1758, f.70. El lluïisme era degut al Dr. en drets Geroni Ardèvol March de Candell i Marina, domiciliat a Barcelona, com a successor dels béns que foren del pagès canetenc Jaume March i Figuerola.

¹²⁷⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1764, f.28; 1767, f.256.

¹²⁷¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.35. El molí estava situat en la zona alta, on avui en dia hi ha el cementiri municipal no fa gaires anys encara conegut amb l'eufemisme de *can Tinoia*.

¹²⁷² CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 1773, f.105.

¹²⁷³ AHPC, Protocolo 3843, 1776, f.244.

¹²⁷⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1778, f.120. Un cop a la metròpoli, Josep Moní nomenà procurador al seu cunyat Miquel Llauger, resident a Cadis, per a poder cobrar de la *Real Tesorería* la recompensa estipulada.

pel conflicte de la colònia de Sacramento.¹²⁷⁵ L'any 1779, Josep Moní decidí deixar la navegació activa per dedicar-se al comerç colonial; per aquest motiu sol·licità la baixa de patró matriculat de la Província de Marina de Mataró «por no hallarme en ánimos de proseguir en la navegación».¹²⁷⁶ Tot seguit, el mateix any, entrava a formar part de la companyia Llauger-Roura, amb una aportació de 24.000 rals de plata de 16 quarts, unes 4.200 lliures.¹²⁷⁷

Seguint la mateixa política inversora de molts dels seus conciutadans a Cadis, part dels guanys obtinguts eren destinats a la compra de béns immobles a la vila natal i peces de terra al mateix terme o de l'entorn. L'any 1780 adquirí per un preu de 1.200 lliures a Salvador Baptista Pau, comerciant de Canet establert a Puerto Real, una casa a Canet d'un cós i mig.¹²⁷⁸ El 1786 comprà una peça de terra d'entre set i vuit mil ceps i el dret de rabassa morta, per 600 lliures.¹²⁷⁹ El 1791 tornava a comprar una casa per 600 lliures.¹²⁸⁰

A banda lògicament de dirigir i portar a terme de manera mancomunada amb els seus socis, les activitats de la companyia Llauger-Roura, fos des de Cadis o des del Principat, no descuidava la possibilitat d'invertir particularment: l'any 1790, prestava 1.000 lliures al patró d'Arenys Francesc Pruna a *cambi* marítim: 600 lliures sobre buc i nòlits i 400 lliures sobre 50 bótes de vi, amb un

¹²⁷⁵ Sobre l'expedició de Pedro de Cevallos, que seria nomenat governador de Buenos Aires i virrei del Río de la Plata, vegeu, Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 374-375.

¹²⁷⁶ AHPC, Protocolo 3845, 1779, f.302. Absent del Principat per residir a Cadis, atorgava poders al seu sogre Joan Ferrer i Carbonell, àlies «Manau», mariner i negociant, per a sol·licitar la baixa de la Matrícula al ministre (interí) de la província de marina de Mataró, el canetenc Josep Llauger.

¹²⁷⁷ AHPC, Protocolo 3845, 1779, f.531.

¹²⁷⁸ AHPC, Protocolo 3846, 1780, f.80. El document de compravenda explicita que Josep Moní lliurava a Salvador Baptista Pau «una porción de pesos fuertes y alguna plata menuda que éste contó, manifestando que era el equivalente a las 1.200 libras catalanas». Seria Miquel Llauger, en aquell moment a Canet, qui en nom de Josep Moní prendria possessió de la casa situada en el carrer Nou de l'església on avui hi ha la Rectoria (AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1780, f.28).

¹²⁷⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1786, f.109. El rabassaire era Jaume Colomer, calafat, el qual podria dedicar part de la seva activitat al conreu de la vinya.

¹²⁸⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1791, f.383. Casa també situada en el carrer Nou de l'Església.

premi del 25%, per un viatge d'anada i tornada des de Barcelona a Barlovent i l'Havana amb la sagetia *Sant Crist del Calvari*.¹²⁸¹

Joan Moní i Prats (1735-1812)

Descendent de pare i avi negociants és probable que la vocació marinera se li manifestés de manera tardana, potser influït pel patró Salvador Jover, pare de la que seria la seva muller.¹²⁸² El primer pagament registrat a la confraria de Sant Elm és del gener de 1774. L'abril de 1776 es trobava a l'illa de Cuba, comandant la sagetia *Sant Ecce Homo*, en la qual hi morí el mariner de Canet Jaume Sabater; l'escrivà era Marià Llauger i Coll.¹²⁸³ L'abril 1779 havia concertat uns nòlits de panses a Londres amb Jaime Mc. Donnell, per 25 pesos de 128 quarts cada 10 quintars valencians. Havent arribat a Màlaga, el mes de juny tingué lloc la declaració de guerra contra Anglaterra, raó per la qual, quedà anul·lat el viatge; tot i que Moní reclamà el pagament complet dels nòlits, el tribunal de la Reial Audiència desestimà la demanda, però fallà a favor de cobrar els nòlits proporcionalment al trajecte recorregut i el retorn fins a Barcelona.¹²⁸⁴

Amb la sagetia *Sant Ecce Homo*, de 180 tones, tornà a creuar l'Atlàntic els anys 1783 i 1784.¹²⁸⁵ El registre fet a Cadis, el 18 de juliol de 1786, a la tornada de l'últim viatge a Montevideo, a banda de les quantitats en metàl·lic, es fa palès el predomini de l'exportació a la metròpoli de pells d'animals propis d'aquella regió.¹²⁸⁶ Transcrivim a continuació el detall de l'esmentat registre:

9.000 pesos \$ de la caixa de soldades

24.923 pesos \$, 2 rals de plata

¹²⁸¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1792, f.142. No havent cobrat encara de Pruna, l'octubre de 1792, atorgava poders a Josep Roura i Carreras, resident a Cadis, per poder-ho fer.

¹²⁸² Casà el 1760 amb Francesca Jover i Fors.

¹²⁸³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1776, f.215. Joan Moní va fer saber el novembre des de Cadis la mort de Jaume Sabater a la seva esposa Teresa Vaquer. D'aquest viatge només en tenim constància per aquest document.

¹²⁸⁴ ACA, Reial Audiència, Consolat, volum 1/9, 1779, f.87; 1780, f.315.

¹²⁸⁵ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, pp. 43 i 46. L'any 1783 sortia de Barcelona cap a Buenos Aires i el 1784 cap a Montevideo.

¹²⁸⁶ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

2.082 pesos \$ en or
1 rosari d'or valorat en 50 pesos
12.411 cuirs amb pèl
25 fardells amb 3750 cuirs de llop marí
109 cuirs de cèrvol
57 cuirs de tigre
84 roves de llana de moltó
14 pellisses de moltó
3 plumalls

El registre realitzat a Barcelona l'1 de setembre de 1786 fou el següent:

9.000 pesos \$ en plata de caixa de soldades
20.276 pesos \$, 3 ½ rs. plata
1.746 pesos \$ en or
1 rosari d'or valorat en 50 pesos
84 roves de llana de moltó
14 pellisses de moltó

No hi consten les pells del registre de Cadis, ens sorprèn que alguna quantitat no arribés a Barcelona; però el registre no sembla incomplet. Una certa quantitat d'or i plata, 4.982 pesos \$, 4 ½ rals, s'hauria quedat a Cadis. La plata i or en metàl·lic, exceptuant la caixa de sous, anava repartida entre 28 perceptors, entre els quals destaquem: Pau Rovira i Cia, 4.000 pesos, Gaietà Fargas, 3.260 pesos i Joan Batlle, 3.000 pesos. El capità Joan Moní tenia al seu nom: 320 pesos en or, les 84 arroves de llana i 14 pells de moltó.¹²⁸⁷ La liquidació definitiva i el pagament dels drets a l'Aduana de Barcelona, realitzat el desembre de 1786, ens facilita una informació interessant que ens permet distingir la fiscalitat aplicada a cada mercaderia importada d'Amèrica:

¹²⁸⁷ En una nota al final del document el funcionari de duanes afegia que calculava en 24.000 rals de billó els drets del registre, estimació molt aproximada a la realitat com es podrà veure en la liquidació feta al mes de desembre.

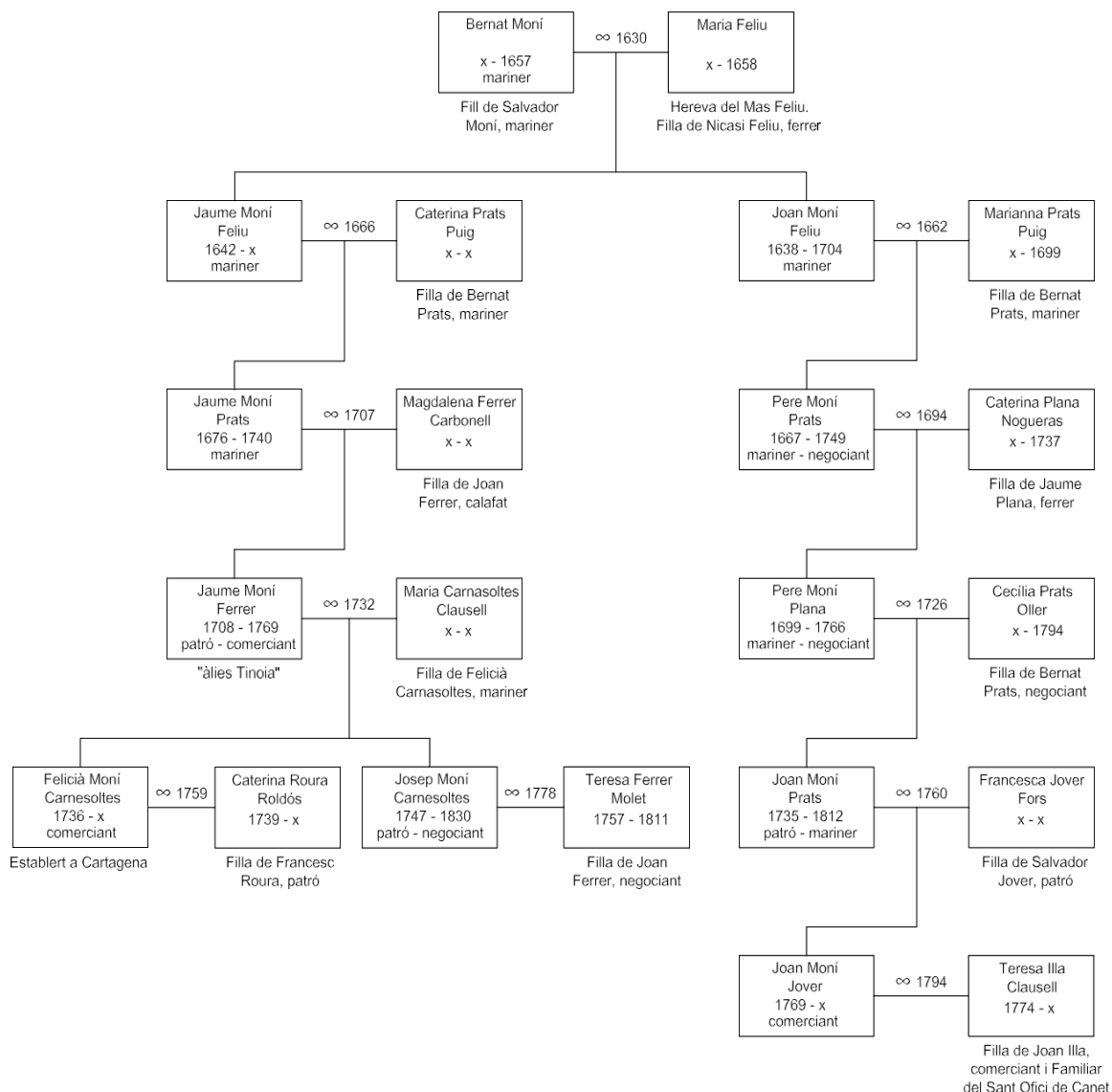
Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Taula 59. Articles transportats per Joan Moní el 18 de juliol de 1786, des de Montevideo, amb la sagetia *Sant Ecce Homo*, valor i fiscalitat aplicada. Elaboració pròpia.

Fruits i efectes	Valor (rs.billó)	Hisenda	Índies	Consolat
21.730 pesos \$, 3rs ½ plata	438.260	17.530 (4%)	4.382 (1%)	2.191 (0,5%)
1.746 pesos \$ en or	35.213	528 (1,5%)	Lliure de drets	176 (0,5%)
1 rosari d'or (50 p.\$)	1.008	15 (1,5%)	Lliure de drets	5 (0,5%)
7.546 p.\$ de caixa de sous	152.188	Lliure de drets	Lliure de drets	Lliure de drets
21 quintars llana moltó i 14 pells	4.228	Lliure de drets	Lliure de drets	Lliure de drets
TOTAL	630.897	18.073	4.382	2.372

Constava que el tresorer de la duana havia rebut 24.827 rals de billó, pels impostos expressats en la taula, quasi un 4% de taxa global; s'hi afegien 35 rals d'ardit i 9 diners pel dret de portes i 115 rals d'ardit pel dret de l'equivalent. Aquests últims s'aplicaven a les mercaderies de consum, en aquest cas a la llana i pell de moltó. La nostra estimació dona una taxa del 1% pel dret de portes i un 3% pel d'equivalent, tributs de caire municipal.

Moní



4.1.15. PASSI

La primera notícia de la nissaga marinera dels Passi de Canet, que tenim documentada, és la del patró Jaume Passi i Pujadas (X-1765), el qual apareix en el llistat de la flota de Canet de l'any 1728, amb una embarcació de només 400 quintars.

Jaume Passi i Goday (1725-1810)

Fill de l'anterior, el 1754, fou nomenat patró de la sagetia *Sant Joan Baptista*, de 3.000 quintars, pels dos propietaris: el patró Josep Llauger i Bonet i el ferrer barceloní Pere Joan Closas.¹²⁸⁸ Sembla obvi que la relació de parentesc entre Josep Llauger i Jaume Passi influí en el seu nomenament.¹²⁸⁹

L'any següent, realitzà un viatge a Cartagena, on hi transportà peces de vestuari noliejades pel comerciant barceloní Josep Subirà. La càrrega s'assegurà per un col·lectiu de negociants per un valor de 5.000 lliures al 4%.¹²⁹⁰ Per la importància dels asseguradors, destacats membres del comerç de la ciutat comtal, exposem el detall de la pòlissa contractada:

<i>Anton Casanovas botiguer de roba per 2.000 lliures.....</i>	<i>80 ll.</i>
<i>Pere Gecseli comerciant de Barcelona per 200 lliures.....</i>	<i>8 ll.</i>
<i>Joan Pujol i Sió adroguer de Barcelona per 500 lliures.....</i>	<i>20 ll.</i>
<i>Josep Buhigas i Cia. per 700 lliures.....</i>	<i>28 ll.</i>
<i>Josep Puiguriquer i Clarina mercader de Barcelona per 400 lliures..</i>	<i>16 ll.</i>
<i>Srs. Alegre i Gibert per 400 lliures.....</i>	<i>16 ll.</i>
<i>Francesc Puget comerciant de Barcelona per 200 lliures.....</i>	<i>8 ll.</i>
<i>Ermengol Gener comerciant de Barcelona per 600 lliures.....</i>	<i>24 ll.</i>
<i>Total assegurat: 5.000 lliures</i>	<i>200 ll.</i>

¹²⁸⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.105-119.

¹²⁸⁹ Jaume Passi i Goday casà el 1751 amb Margarida Llauger i Bonet, germana de Josep Llauger.

¹²⁹⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1755, f.24.

El botiguer de tall Anton Casanovas¹²⁹¹ fou, sens dubte, l'assegurador més habitual de l'època en el negoci marítim; si la quantitat assegurada era d'un valor considerable era necessari fraccionar-la i repartir-la entre diferents avaladors, per a poder garantir el capital en cas de sinistre. Podem adonar-nos que les pòlisses d'assegurances marítimes es contractaven encara mitjançant particulars i no a través de companyies per accions de responsabilitat limitada, les quals resultaren imprescindibles per a poder garantir els riscos marítics, a partir sobretot de la segona meitat del segle XVIII.

El març de 1756 la sagetia de Jaume Passi, de tornada de Sevilla, carregada amb 3.000 faneques de blat amb destinació a Marsella, s'hagué de refugiar al port de Barcelona a causa d'un fort temporal. L'arrendatari de la lleuda portuària impedí la seva sortida, retenint la *Patenta y Despachos*, fins que pagués l'impost. El patró presentà requeriment a l'arrendatari de deixar-lo salpar per no «*haverse jamás estilado el pagar derecho de lezda de las mercadurias y otras cosas que se cargan fuera del Principado y su destino es también para otros Reynos extranjeros*». ¹²⁹²

El 1761 fou nomenat patró de la sagetia *La Divina Pastora* de 3.000 quintars.¹²⁹³ A principis de 1762 la nau fou capturada pels moros, davant la platja d'Alcanar, i va ser fet presoner.¹²⁹⁴ Més endavant, al 1770, com a patró de la sagetia *San Miquel*, fou noliejat per la *Real Hacienda* per a transportar tropes a Cartagena d'Índies; els nòlits assolien 730 pesos, més el 5% de capa «*con abono de seis meses aunque gaste menos empleado*». ¹²⁹⁵ El pagament del quartó de 83 lliures, 3 sous que feu el juny de 1771 a la Confraria de Sant

¹²⁹¹ Anton Casanovas i el seu fill Anton Casanovas i Roig eren propietaris l'any 1742 d'una fàbrica de calamacos (teles primes de llana amb flors pintades que imitaven teixits anglesos, molt preuats a les colònies); més tard, comptabilitzarien fins a 600 obrers en els diferents centres de producció. Veure: M. Antonia Cillezuelo Uzquiza, «Los fabricantes: Su ennoblecimiento. Los Canals: La Fàbrica de Indianas de "Payés a Barón". Otros fabricantes ennoblecidos», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 49-56. Anton Casanovas hauria carregat probablement els teixits esmentats en la primera expedició de la *Perla de Catalunya*, l'any 1749, per un valor de 4.900 pesos (Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 506-507).

¹²⁹² AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1756, f.110.

¹²⁹³ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, novembre de 1761. No identificable el número de foli.

¹²⁹⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.136.

¹²⁹⁵ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 519, 1770.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Elm, que correspondria a la part dels beneficis del viatge anterior, ens confirma que la nau tingué altres noliejadors particulars, a més de la *Real Hacienda*.¹²⁹⁶

Ens consta que l'any 1780 —en plena guerra amb Anglaterra— la sagetia del patró Jaume Passi fou capturada per un corsari maonès davant les costes d'Almeria i després recuperada per Josep Domènech, patró de Lloret, el qual nomenà procurador a Josep Roura i Roldós, comerciant canetenc establert a Cadis, perquè en nom seu cobrés els drets que li corresponien.¹²⁹⁷

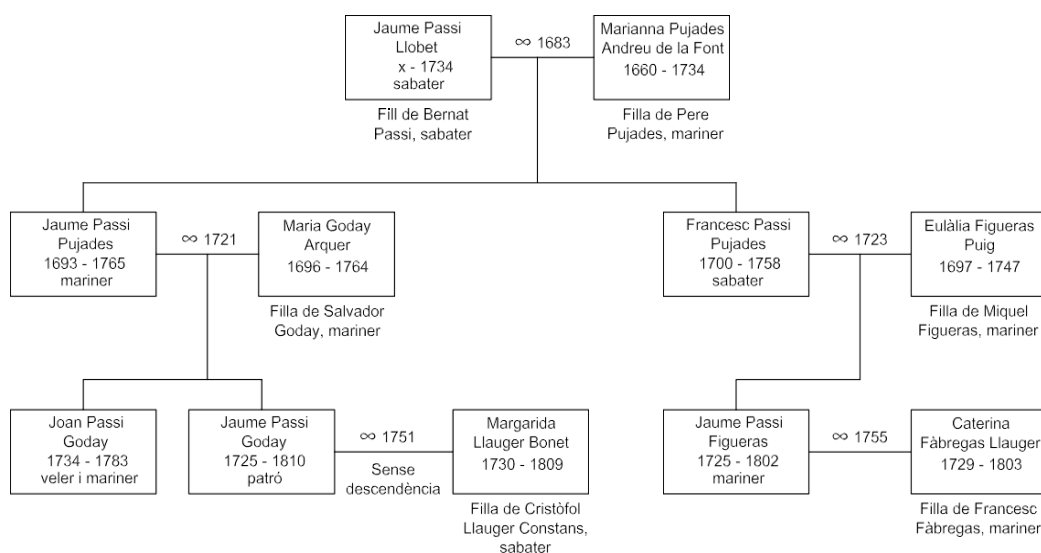
Un cop acabat el conflicte bèl·lic, tingueren notícia a Canet, l'any 1784, de la mort a Jamaica de Joan Passi i Goday, germà del patró Jaume Passi, que havia estat capturat pels anglesos.¹²⁹⁸

¹²⁹⁶ Confraria de Sant Elm, llibre 2, p. 97. En efecte, només els 6 quartons que normalment guanyava el patró sumaven ja aproximadament 356 pesos.

¹²⁹⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1780, f.96. L'Ordenança de Cors de 1779 —articles XXIII i XXIV— estipulava que en cas que els corsaris recuperessin una nau espanyola, aliada o neutral, dins les 24 hores de la seva captura, s'hauria de retornar al propietari; a canvi el corsari, en concepte de premi o gratificació, rebria un terç del seu valor.

¹²⁹⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1784, f.60.

Passi



4.1.16. PASTOR

Joan Pastor i Colomer (1710-1799)

D'ascendència marinera, havia navegat com a escrivà en la sagetia *Sant Crist* del seu cunyat, el patró Francesc Milans.¹²⁹⁹ El gener de 1749 els propietaris i noliejadors barcelonins de la *Perla de Catalunya* li carregaren en la sagetia *Sant Crist* diferents mercaderies, per a ser transportades fins a Cadis i poder completar la càrrega de la fragata a la ciutat andalusa.¹³⁰⁰ Les dades disponibles fan pensar que Joan Pastor s'hi va quedar,¹³⁰¹ per embarcar en la fragata de Francesc Milans i poder fer negoci a Veracruz.¹³⁰² Ho confirmen les dades del registre de tornada, per les quals Milans havia carregat per compte i risc de Joan Pastor 32 arroves, 3 lliures de grana fina;¹³⁰³ tots dos cancel·laven a Cadis, l'any 1750, un canvi marítim de 3.133 pesos forts per el viatge a Veracruz, prestat per l'important comerciant andalús Luis de los Reyes Henríquez.¹³⁰⁴

L'any 1751, es feu càrrec com a patró de la sagetia *Jesús Natzarè* per renúncia de Fèlix Ferrer Major Catà, el qual decidí dedicar-se exclusivament al comerç colonial amb botiga a Cadis. El febrer de 1753 li era «*embargada por cuenta del Rey*» la sagetia per portar cànem a Cadis; al mateix temps carregava mercaderies per Alegre i Gibert amb la mateixa destinació. Per a poder fer l'assegurança, amb la prima més baixa possible, la companyia barcelonina informava a Tomàs Prats, agent a Cadis, que la nau *Jesús Natzarè*, de port 4.000 quintars, disposava de 6 canons i 24 trabucs, amb 21 homes de tripulació, patró inclòs.¹³⁰⁵

¹²⁹⁹ AHPB, Sebastià Prats, 1745, f.245.

¹³⁰⁰ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.375, 1749, f.9.

¹³⁰¹ De fet, Joan Pastor deuria anar a Cadis amb el patró canetenc Jaume Grau, el qual es faria càrrec de la nau, un cop embarcat Joan Pastor en la *Perla de Catalunya*.

¹³⁰² BC, Fons del baró de Castellet, Arx.375, 1749, f.100. En una carta d'Alegre i Gibert dirigida a Tomàs Prats a Veracruz li recomanaven que si fos precis es quedés a la ciutat mexicana Llibori Clausell, però no Xiqués ni Pastor.

¹³⁰³ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.181.

¹³⁰⁴ AHPC, Protocolo 1457, 1750, f.277.

¹³⁰⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx.377, 1753, f.30.

L'any 1764 el ministre de Marina Francisco Lacoma el va contractar per portar fusta des de Sant Feliu de Guíxols a Cartagena de manera semblant a altres sis patrons canetencs, pagant-los-hi 10 rals de billó per colze cúbic, més un 5% de capa.¹³⁰⁶

Joan Pastor i la sagetia *Jesús Natzarè* de 175 1/4 tones foren contractats per la Reial Hisenda, l'any 1767, per a transportar els jesuïtes expulsats a Itàlia.¹³⁰⁷ L'octubre del mateix any el patró canetenc renunciava temporalment a la patronia en favor del seu gendre Felicià Carnesoltes i Amat per dedicar-se a realitzar algunes diligències relacionades amb els parçoners del vaixell.¹³⁰⁸ Un cop recuperada la patronia i trobant-se l'any 1770a Cartagena, juntament amb altres patrons catalans, presentà una queixa al governador militar Carlos Reggio, perquè l'autoritat portuària els feia pagar una papereta d'estada de vuit dies per quatre rals de billó.¹³⁰⁹

Finalment, l'any 1777, Joan Pastor seguia essent patró de la sagetia *Jesús Natzarè*, però amb el consentiment dels parçoners podia cedir-la al seu fill Joan Pastor i Clausell, el qual ben aviat seria capità de la Carrera d'Índies. Alguns dels inversors eren els mateixos del 1751, però n'hi havia de nous; per exemple, l'important comerciant canetenc Marçal Sans, establert a Cadis des de feia molts anys, el qual tenia una participació d'1/16; el patró Joan Pastor i Colomer mantenia 1/16 + 1/32.¹³¹⁰ Probablement estem parlant d'una sagetia nova amb el mateix nom que l'anterior, la qual cosa era un costum força habitual i que substituiria a la construïda a Canet l'any 1747.

¹³⁰⁶ Julià, «Marina guixolenc del segle XVIII», pp.107-154.

¹³⁰⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 15-4-1767 (núm. de foli il·legible). Els nòlits contractats per Hisenda es feien normalment per tones de capacitat/mes. L'arqueig de la nau es mesurava per «experts» designats d'ofici.

¹³⁰⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 15-10-1767 (núm. de foli il·legible). Felicià Carnesoltes s'havia casat amb Josepa Pastor i Clausell el 7 d'octubre de 1767.

¹³⁰⁹ AGS, Secretaría de marina, navegación de particulares, legajo 519, 18-9-1770. A més de Joan Pastor signaren la queixa, els patrons: Jaume Ferrer de Canet, Pere Esparragó i Josep Baralt d'Arenys, Josep Suriol i Sebastià Coll de Sitges, Pau Domènech de Lloret i Tomàs Saragossa de Vilajoiosa; tot i tractar-se d'una quantitat petita –7 ½ sous– la queixa estaria justificada si no es cobrava al lloc més i per tant podria crear un precedent indesitjable.

¹³¹⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1777, f.174. Hi ha una clàusula que limita els *cambis* marítics sobre buc i nòlits a 400 pesos en viatges per la Mediterrània quan el normal era poder-los fer exclusivament per les despeses de la panàtica.

Joan Pastor i Clausell (1751-X)

Havent substituït el seu pare en la patronia, entre 1777 i 1778 va fer el primer viatge a l'Havana amb tornada per Cadis —on foren rellevats els mariners malalts—, del qual en tenim notícia pel pagament del quartó a la Confraria de Sant Elm.¹³¹¹ El setembre de 1779, quan es dirigia cap a Cadis amb destinació a Montevideo, els moros atacaren el comboi del qual també formava part el patró canetenc Pau Carreras i Llobet, que morí en el combat.¹³¹² ens consta d'aquest viatge que l'any 1780 Joan Pastor i el seu germà Jaume¹³¹³ es trobaven al port de Montevideo.¹³¹⁴

El 29 de juliol de 1784, Joan Pastor i la sagetia *Jesús Natzarè* foren noliejats per anar a Puerto Rico, Cartagena d'Índies i l'Havana. És interessant constatar en aquest contracte alguna de les condicions: els noliejadors carregarien part de la mercaderia a Barcelona i la resta en el port de Màlaga; el patró hauria de tenir l'embarcació llesta el 18 d'agost i els noliejadors ho haurien carregat tot tres mesos després de la data del contracte (29 d'octubre); el patró hauria de subscriure un val de fins a 3.000 lliures, on hi constava que els noliejadors tenien a bord mercaderies per valor de fins a 9.000 lliures; la hipoteca sobre els gèneres carregats garantia al patró el pagament del val i dels nòlits: 11 pesos forts per pipa més 7% de capa. A la tornada, els noliejadors tindrien preferència de càrrega, pacte per pacte i nòlit per nòlit.¹³¹⁵

La realitat temporal fou força diferent: el registre a Barcelona no es realitzà fins el 21 de desembre, 5 mesos després del contracte de nòlits i a Màlaga fins el 19 de febrer de 1785; el valor de les mercaderies registrades en ambdós ports totalitzava 394.875 rals de billó, unes 37.018 lliures.¹³¹⁶ La

¹³¹¹ CEC, Confraria de Sant Elm, Llibre 2, 16-1-1779, f.124. No hem trobat documentat aquest viatge en cap dels autors habituals.

¹³¹² CEC, Arxiu Parroquial, llibre d'òbits, 1779.

¹³¹³ Jaume Pastor i Clausell

¹³¹⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1780, f.8. Els dos germans eren designats procuradors per a poder cobrar els havers del mariner de Canet, Jaume Batista Pau, mort intestat a Buenos Aires; tampoc es troba aquest viatge en cap dels autors consultats.

¹³¹⁵ AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés, 1784, f.394.

¹³¹⁶ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, pp. 46 i 123. La quantitat registrada indica que els noliejadors d'aquest contracte no eren únics ni els més importants.

sagetia tornava de Cuba el 16 de març de 1786 i feia el registre a Cadis, el 4 de maig, amb la següent càrrega.¹³¹⁷

Taula 60. Càrrega transportada des de Cuba per la sagetia *Jesús Natzarè*, de Joan Pastor, el 16 de març de 1786. Elaboració pròpia.

Càrrega	Quantitat
Caixa de soldades	9.200 pesos forts (\$) en or
Plata de registre	3.582 pesos \$, 6 ½ rs
Or de registre	12.383 pesos \$
Pal de tint	834 quintars
281 bales de cotó	3.082 roves
Cuir amb pèl	140 unitats
4 caixons de carei	156 lliures
Fusta de caoba	8 taulons, 1 bocí, con 13 colzes
Fusta de cedre	15 tozas amb 60 colzes
Fusta de carreto	8 bigues, 1 bocí, amb 69 colzes
Baqueta d'Oaxaca	una
Dolços	59 lliures
Tabac en pols i cigars	162 llibras
Articles no vendibles	7 caixons i 2 baguls

El valor de les mercaderies imputat per la Comptadoria d'Hisenda fou de 5.267 pesos forts,¹³¹⁸ en aquest cas és evident que la quantitat en metàl·lic fou força més gran que el preu de les mercaderies importades.

El seu germà Jaume, que segurament l'acompanyà en els seus viatges fins l'any 1786, a partir de 1788 navegà, sempre de segon, amb el seu cunyat Felicià Carnesoltes i Amat en la sagetia *Sant Joan Baptista*; entre 1788 i 1794 comptabilitzem quatre viatges a Amèrica i el 1796 un a Sant Petersburg.

¹³¹⁷ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo 574.

¹³¹⁸ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 189.

Havent embarcat el 1798 en el bergantí *Imperial*,¹³¹⁹ l'any 1802 es notificava que havia mort a Jamaica.¹³²⁰

Josep Pastor i Catà (1725-X)

Fill del mariner Joan Pastor i Puig, cosí germà de Jon Pastor i Colomer. L'any 1750 li era atorgada la patronia de la barca *Sant Ecce Homo* de 2.500 quintars, que fins llavors havia estat comandada per Manuel Bernadà, *l'Hereuet de Sitges*.¹³²¹ Malauradament, el 1754 fou desposseït de la patronia en quedar en descobert en els comptes que afectaven els interessats de la sagetia i altres creditors; se'n feu càrrec Josep Llauger i Bonet, home de confiança dels parçoners.¹³²² Al maig, Llauger pagava un deute de 204 lliures del patró Pastor amb Josep Nadal, teixidor de vels de Barcelona, per raó d'unes randes i mocadors i al juny prometia pagar a Francesc Reculons, teixidor de lli de Barcelona, 87 lliures que li devia Josep Pastor; les quantitats havien de fer-se efectives —condició imposada en el judici— abans que la sagetia tornés a salpar.¹³²³

Josep Pastor abandonà la navegació activa per dedicar-se a exercir exclusivament de comerciant i refer-se econòmicament. No li deuriem anar malament els negocis, car el 1767 comprava en subhasta una casa a Canet per 655 lliures, al carrer del Mar.¹³²⁴ Creiem que s'hauria instal·lat a Cadis on, amb tota certesa l'any 1768 n'era veí.¹³²⁵ L'any 1778, Josep Pastor en nom de la societat Pastor, hijo, Camps i Cia. de Cadis nomenava procurador per poder cobrar a l'Havana dos préstecs de risc, per un valor de 10.697 rals de plata

¹³¹⁹ AHAM, Escola de Pilots, Llibre dels alumnes, 1779-1799, fitxa, 135.

¹³²⁰ CEC, Arxiu Parroquial, llibre d'òbits, 1802.

¹³²¹ AHPB, Sebastià Prats, 1750, f.363.

¹³²² AHPB, Sebastià Prats, 1754, f.81.

¹³²³ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1754, f.46. Francesc Reculons, teixidor de lli, era un parçoner habitual en els vaixells comandats per patrons canetencs.

¹³²⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1767, f.368.

¹³²⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1768, f.76.

antiga, 11 quarts.¹³²⁶ Desconeixem més activitats de Josep Pastor, el qual hauria mort abans de l'any 1786, probablement a Cadis.

Joan Pastor i Catà (1724-1801)

Segurament ens trobem davant la figura de comerciant més destacada de la nissaga. Tot i que hem adjudicat al seu parent Joan Pastor i Colomer la comesa d'anar com a sobrecàrrec en la primera expedició de la *Perla de Catalunya* l'any 1749, no podem descartar que fos ell qui la realitzà, ja que cap document consultat especifica quin era el segon cognom del Pastor en qüestió; de totes maneres, la seva activitat es desenvolupà majoritàriament des de Canet.

Els seus negocis d'exportació al mercat colonial el convertiren en un comerciant adinerat i de prestigi; en tenim algunes mostres: l'any 1757 era un dels dos administradors de la Confraria del Santíssim Sagrament –dita de la Minerva–, integrada normalment pels personatges més influents de la vila;¹³²⁷ l'any 1764 atorgava fermança als arrendataris municipals de l'aiguardent i de les gavelles de grans i d'oli.¹³²⁸ Fou, l'any 1771, un dels escollits per la Universitat de Canet pel pagament als creditors censalistes en el marc de la Concòrdia establerta amb anterioritat.¹³²⁹

En el cas del comerç amb Cadis, el més comú era enviar la mercaderia a un companyia canetenca instal·lada a la ciutat andalusa. No era estrany haver de reclamar el pagament d'un val un cop superat el termini estipulat; així, Joan Pastor junt amb Fèlix Major Catà i Francesc Xiqués, l'any 1771, procuraven recuperar els diners, per la venda feta als germans Francesc i Miquel Medir i Cia. de Cadis.¹³³⁰ A l'abril del mateix any, ell, novament amb Fèlix Major Catà i

¹³²⁶ AHPC, Protocolo 3844, 1778, f.38. El risc s'havia atorgat a Fèlix Boter, capità del paquebot *Ntra. Sra. de la Soledad*, el setembre de 1777.

¹³²⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.296.

¹³²⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1764, f.3.

¹³²⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1771, f.338. Es tractava d'un censal de 4.000 lliures i 200 de pensió, venut per la Universitat de Canet als avantpassats d'Anton de Riber i Olim, anteriorment a l'any 1676.

¹³³⁰ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1771, f.222. La fallida de la companyia Medir forçà una subhasta de les mercaderies per compensar els creditors.

també amb Salvador Ferrer i Pica,¹³³¹ reclamaven el cobrament per unes vendes de puntes fetes al canetenc *Josep Pica i Prats i Cia.* de Cadis, mort feia poc.¹³³² Evidentment, el Lliure Comerç permetia enviar manufactures directament a les colònies, sovint amb vaixells en els quals els mercaders hi tenien participació o comandats per capitans de la vila; també era freqüent que diferents comerciants contractessin un conegut o parent com a sobrecàrrec, per a vendre la mercaderia a les colònies; un exemple el tenim quan Pere Màrtir Roig de Canet, passà a Cuba l'any 1777, amb assortits de randes de Joan Pastor i Catà, el seu germà Gabriel i Salvador Ferrer i Pica per un valor total de 2.121 lliures.¹³³³

Mort sense descendència l'any 1784, el patró Gabriel Catà i Clausell, germà de la seva mare, traspassada l'any 1759, Joan Pastor es convertí en hereu dels béns del seu avi l'adroguer Gabriel Catà i de l'important patrimoni de la casa Catà-Doy de Canet.¹³³⁴ Tanmateix, l'herència fou reclamada per Francesc Catà i Clausell, frare jeròni del monestir de la Murtra (Badalona), iniciant-se davant la Reial Audiència un llarg procés.¹³³⁵ Finalment, uns anys després, Joan Pastor va ser reconegut hereu i possessor de la casa Catà-Doy.¹³³⁶

Pere Pastor i Catà (1731-1795), germà de Joan, conservà l'ofici d'adroguer i candeler del seu avi Gabriel; casà l'any 1770 amb Teresa Taxonera i Forn, filla d'un comerciant d'Arenys de Mar.

Josep Pastor i Taxonera (1774-1853), cunyat de Josep Dalmau i Pasi,¹³³⁷ associat, el 1819, a la companyia armadora i financera *Jaume Dalmau i Cia.* amb seu a la Corunya, esdevingué un dels caps de l'empresa la qual el 1826

¹³³¹ El botiguer Salvador Ferrer i Pica es convertí en fabricant de puntes, potser el més important de Canet; en aquesta ocasió reclamà el pagament de 900 lliures, 4 sous, 9 diners, per un assortiment de puntes de fil i de seda.

¹³³² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1771, f.242.

¹³³³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1778, f.13. Havent mort Pere Màrtir Roig a les Índies, per a poder cobrar el deute, nomenaren procuradors al patró Salvador Font i Puig i al comerciant Domènec Roig i Ferrer, ambdós de Canet i pròxims a realitzar viatge a les colònies.

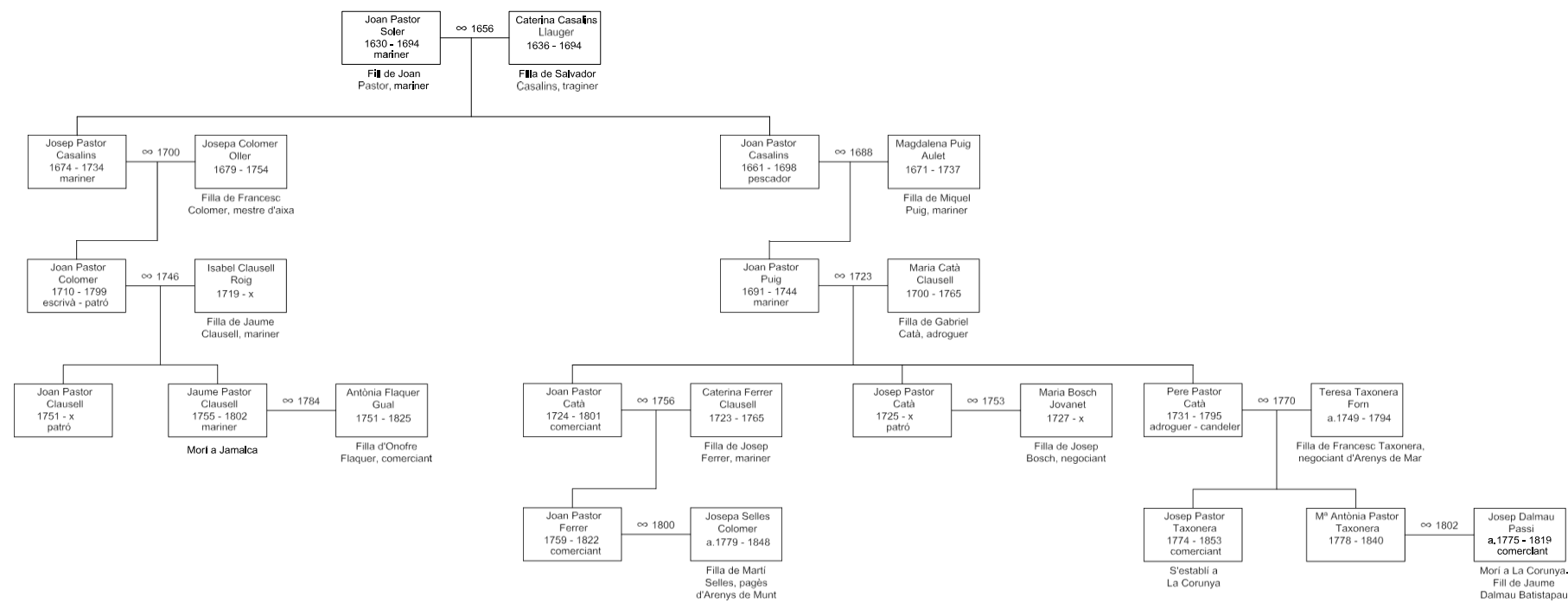
¹³³⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1784, f.163 i f.169.

¹³³⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1784, f.190; 1794, f.129.

¹³³⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1793, f.211.

¹³³⁷ Josep Dalmau i Pasi, fill de Jaume Dalmau Batistapau, s'havia casat el 1802 amb Maria Antonia Pastor Taxonera.

es denominà *Dalmau y Pastor*; el 1845 comprà la societat i en convertir-se en propietari únic la va anomenar *José Pastor*. Els seus descendents continuaren governant la companyia que, transformada en societat anònima l'any 1925, passà a ser el *Banco Pastor*.



4.1.17. PUIG I DORI

La nissaga Puig i Dori era d'origen francès; Joan Puig, àlies Joan Dori, natural de Vilafranca del Perigòrd, casà a Canet el 1657 amb Maria Àngela Figueres. Al segle XVII, la immigració francesa a Canet tot i no ser la majoritària del Maresme, deuria ser prou considerable si tenim en compte, per exemple, que la Confraria de Sant Marçal estava gestionada exclusivament per persones d'aquella nacionalitat.¹³³⁸

Josep Puig i Molet (1740-1785)

Fou el primer mariner de la nissaga; el seu pare i avi foren traginers coneguts com a Puig i Dori, conservant l'apel·latiu de l'avantpassat francès per segon cognom, en detriment del matern. En els documents consultats, i també en la bibliografia, és molt més freqüent trobar anomenat el nostre patró com Josep Puig i Dori i no com Josep Puig i Molet, la qual cosa ha dificultat força poder establir amb certesa la connexió entre fets i autoria.

L'any 1761 fou atorgada la patronia de la sagetia *Sant Josep* de 3.500 quintars, construïda a Canet a Josep Puig i Molet, àlies *Dori*; malgrat que el document de patronia està molt deteriorat s'hi poden identificar com a parçoners, a banda del patró, el comerciant canetenc establert a Cadis, Marçal Sans i el teixidor de vels natural de Canet, veí de Barcelona, Salvador Molet i Alió.¹³³⁹ En els negocis marítims destaquen, un cop més, les relacions de parentesc; per una banda, Josep Puig i Molet era fill de Cecília Molet i Carnesoltes, cosina de Salvador Molet, mentre que Marçal Sans s'havia casat, l'any 1747, amb Maria Molet i Roig, neboda de l'esmentat Salvador Molet.

Josep Puig i Dori, amb la sagetia *Sant Josep*, realitzà l'any 1762 un viatge a Gènova i Nàpols, del qual tenim notícia pel pacte acordat entre el comerciant i familiar del Sant Ofici de Vilanova, Fèlix Socias i el patró canetenc; mitjançant un debitori, Fèlix Socias reconeixia deure al patró de Canet, 670

¹³³⁸ Capdevila, *Entre la vinya i el comerç*, p. 85.

¹³³⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 11-6-1761 (número de foli il·legible).

lliures.¹³⁴⁰ Entre 1763 i 1768, Josep Puig hauria realitzat tres viatges a les illes Canàries.¹³⁴¹ Les oportunitats de negociar en aquelles illes, on des del 1758, s'havia autoritzat el poder transportar-hi aiguardent català i mallorquí, explicaria l'interès per l'esmentat arxipèlag del patró canetenc i altres conciutadans, com el capità Miquel Xiqués, amb el qual va coincidir-hi l'any 1765.¹³⁴² És molt probable que a partir de 1770 Josep Puig i Dori s'establís com a comerciant a Cadis;¹³⁴³ això explicaria la importació l'any 1771 de 800 quintars de pal de Campetxe carregats a Canàries amb destinació a Cadis pel patró canetenc Pau Carreras i Llobet, amb la sagetia *Santa Teresa de Jesús*.¹³⁴⁴ L'any 1773, era soci d'una companyia de comerç a la ciutat gaditana formada conjuntament amb D. Ignacio de Zurbituaga i Miguel Fernández de Otaz.¹³⁴⁵ També entre 1770 i 1780, Josep Puig i Dori associat amb el patró canetenc Josep Molet¹³⁴⁶ de la sagetia *Sant Francesc d'Assís*, formà companyia per negociar a Mogador—avui Esauira, ciutat de la costa atlàntica marroquina. Extingida la societat l'any 1781, i havent pagat Josep Molet a Puig i Dori 12.700 rals de plata, encara aquest últim, l'any 1785, n'hi reclamava 26.247.¹³⁴⁷ Probablement la proximitat entre Mogador i les Canàries oferia a Josep Puig i Dori més possibilitats de millorar el comerç que mantenia entre les colònies, les illes i la península.

L'any 1783 consta que Josep Puig i Dori, com a patró del paquebot *Ntra. Sra. del Carme*, contractà a Cadis set escriptures de risc per un valor de 25.447 pesos.¹³⁴⁸ Una notificació del vicari de l'església de Granada al rector de Canet

¹³⁴⁰ AHPB, Sebastià Prats, 1763, f.73. Josep Puig havia carregat vi per compte de Socias per a ser venut a Gènova i fer de retorn una càrrega de botada en la costa de Nàpols.

¹³⁴¹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 379 i 384.

¹³⁴² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1765, f.277.

¹³⁴³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1781, f.143. L'any 1781, la canetenca Anna Maria Clausell i Figueras, el nomenava procurador seu a la ciutat de Cadis.

¹³⁴⁴ Solbes, «La navegación directa de Canarias», pp. 90-91.

¹³⁴⁵ AHPC, Protocolo 1773, Notaria 19, f.4505-4511.

¹³⁴⁶ Creiem que es tracta de Josep Molet i Parera (1735-1786); en aquest cas els dos patrons serien cosins.

¹³⁴⁷ ACA, Real Audiència, Consolat, volum 1/11 (1785), f.305 i f.320.

¹³⁴⁸ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, apèndix VI.

informava que el patró Josep Puig i Dori havia mort en aquella ciutat andalusa el 9 de setembre de 1785.¹³⁴⁹

Josep Puig i Milans (1761-X)

Josep Puig i Milans, *Dori* —seguint la tradició familiar— convertit en capità de la Carrera d'Índies, el maig de 1785, registrava Cadis per anar a l'Havana amb el paquebot *Ntra. Sra. del Carme* de 178 ½ tones d'arqueig; el valor total de la càrrega era de 408.297 rals de billó (20.415 pesos).¹³⁵⁰ Mig any després, el nou de novembre de 1785, sortia de l'Havana en direcció a Cadis, on hi arribaria el 3 de febrer de 1786; el registre efectuat a la ciutat gaditana fou el següent:¹³⁵¹

Taula 61. Càrrega del paquebot Ntra. Sra. del Carme de Josep Puig en tornar de l'Havana el febrer de 1786. Elaboració pròpia.

Càrrega	Quantitat
Caixa de soldades	3.000 pesos forts
Plata	5.418 pesos forts
Sucre blanc	4.314 roves, 14 ½ lliures
Sucre morè	2.633 roves, 13 lliures
Cafè	15 quintars
Carei	85 lliures
Cacau	150 faneques, 6 ½ lliures
Fusta de cedre	114 taulons de 4 vares
Fusta de caoba	122 taulons de 4 i 4 ½ vares
Joguines de cera	1 caixò
Bàlsam	12 lliures
Tabac en pols i cigars	232 lliures
Dolç	112 lliures

¹³⁴⁹ CEC, APCM, Llibre d'òbits, 1785, L-5, f.466.

¹³⁵⁰ Delgado Ribas, *Cataluña i el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 151.

¹³⁵¹ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, legajo, 574.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

El valor d'aquesta càrrega imputat per la Comptadoria d'Hisenda fou de 567.539 rals de billó (28.377 pesos);¹³⁵² aquesta quantitat, 41% superior al valor de l'anada, pot donar una idea del guany obtingut en l'intercanvi comercial resultat d'aquest viatge.

L'any 1790 s'acabà de construir a Canet el bergantí *Ntra. Sra. del Carme* de 140 tones, encarregat pel patró Josep Puig i Milans al mestre d'aixa Bernat Misser. Per poder pagar les despeses de la construcció Puig va vendre un censal de 3.000 lliures a Miquel Llauger i Bonet a lluir en tres anys i emparat per una hipoteca de tres cases i una peça de terra.¹³⁵³ Amb la nova embarcació Josep Puig i Milans realitzaria tres viatges al continent americà: el 1791 a Cumanà, el 1792 a Trinidad i el 1794 a Barlovent.¹³⁵⁴ Segurament tornà l'any 1795, abans del conflicte amb Anglaterra.¹³⁵⁵ El resultat negatiu, probablement de l'últim viatge, l'obligà a vendre la nau per 13.900 lliures i així poder pagar als creditors.¹³⁵⁶

¹³⁵² Delgado Ribas, *Cataluña i el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 188.

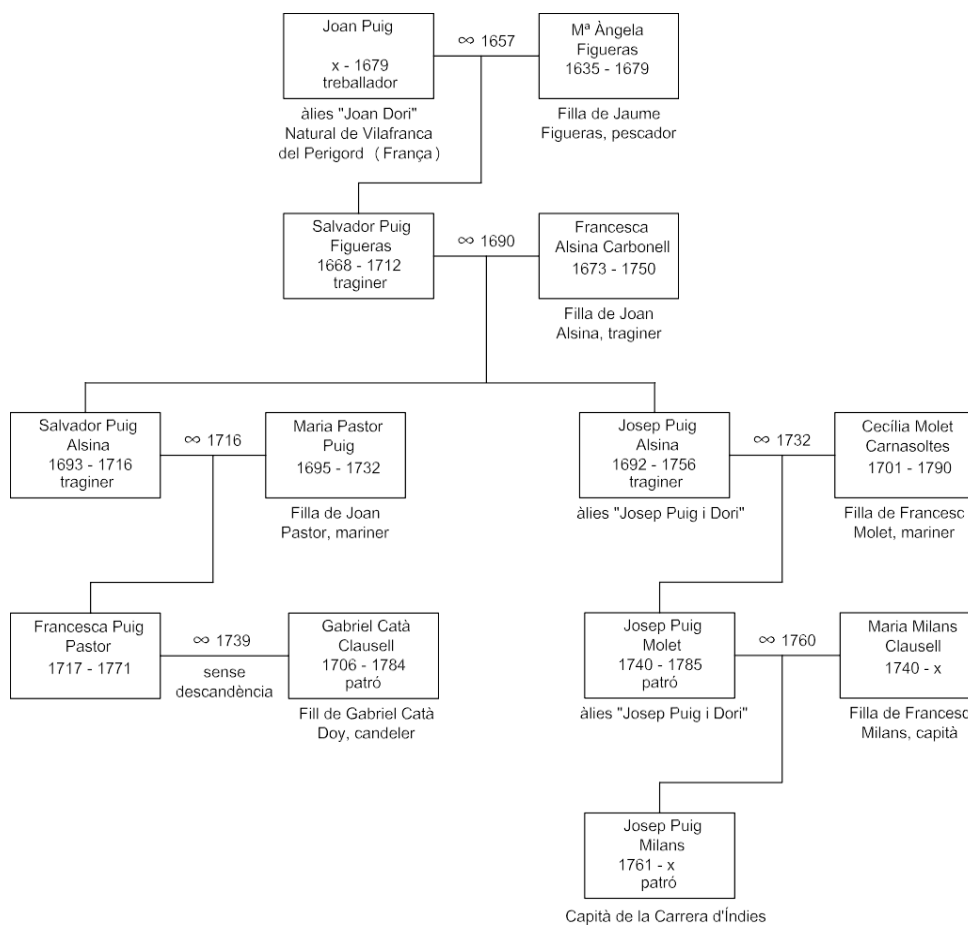
¹³⁵³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1790, f.181.

¹³⁵⁴ Llovet, *La Matrícula de Mar*, p. 188-189.

¹³⁵⁵ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 295-296. Hi ha documentades l'arribada a Barcelona, procedents de l'Havana, d'un bergantí i dues pollacres amb el nom de *Ntra. Sra. del Carme*, però no hi consta el nom del capità.

¹³⁵⁶ ACA, Reial Audiència, vol. 1/21, 1796, f.244. Les reclamacions eren degudes a l'impagament de préstecs contra buc i nòlits.

Puig i Dori



4.1.18. PUIG I CLAUSELL

Els tres patrons canetencs d'aquesta branca —tots tres capitans de la Carrera d'Índies— foren fills del matrimoni constituït pel patró i comerciant Francesc Puig i Castanyer (1698-1764), i Anna Clausell i Ferrer (1716-??) filla del patró Josep Clausell i Llauger.

Salvador Puig i Clausell (1734-1786)

L'any 1763, Salvador Puig participava amb 1/16 en la compra 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, que n'era el propietari únic, li atorgava la patronia.¹³⁵⁷ Posteriorment, sorgí un conflicte entre Salvador Puig i els interessats en la pollacra que l'obligà, el març de 1765, a cedir la patronia temporalment a Josep Pau d'Arenys de Mar.¹³⁵⁸ Tanmateix, l'octubre del mateix any, el patró canetenc es faria càrrec de la sagetia *Ntra. Sra. de la Cinta i Sant Josep* de 3.000 quintars, la qual fins l'any 1764 havia comandat el també canetenc Francesc Llobet i Misser.¹³⁵⁹ Els dos germans Salvador i Francesc, eren, l'any 1767, parçoners del vaixell amb 2/16 i 1/16 respectivament.¹³⁶⁰

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 de 1764, a un deute de 981 lliures. que Francesc Puig tenia amb el comerciant Joan Omedas de Manresa, guanyador d'un plet per dit motiu. Fou precis subhastar tres peces de terra heretades que, per falta de compradors, foren adquirides pels marmessors de Joan Omedas.¹³⁶¹ El 1770, per carta de gràcia, mare i fill recompraren els terrenys per 1.256 lliures.¹³⁶²

¹³⁵⁷ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1763, f.188-191.

¹³⁵⁸ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 1765 (núm. de foli il·legible).

¹³⁵⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 12-10-1765. La pràctica coincidència de parçoners de la barca, entre els anys 1745 i 1765, fa pensar que es tracta de la mateixa embarcació. Sobre la sagetia *Ntra. Sra. de la Cinta i Sant Josep*, vegeu: Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, pp. 237-253.

¹³⁶⁰ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 15-4-1767.

¹³⁶¹ ACA, Escrivania de Marina de Mataró, Josep Serra, 1764, f.81-92.

¹³⁶² ACA, Escrivania de Marina de Mataró, Josep Serra, 1770, f.2.

Salvador Puig i Clausell amb la sagetia *Ntra. Sra. de la Cinta i Sant Josep* fou contractat a Barcelona per la Real Hacienda, l'abril de 1767, per a transportar a Civitavecchia els jesuïtes expulsats per Carles III; entre els tretze patrons del Principat contractats, a banda d'ell, hi havia també els canetencs Josep Oliver i Joan Pastor amb les sageties *Ntra. Sra. de Misericòrdia i Jesús Natzarè*, respectivament.¹³⁶³ (veure, Taula 39, pp.192-193).

Nomenat patró de la fragata *Ntra. Sra. de la Misericòrdia*, a partir del 1773 el trobem a Cadis, on contractà préstecs de risc per valor de 20.837 pesos; igualment ho feu els anys 1774, 1776 i 1778 per valor de 32.372, 33.588 i 38.396 pesos respectivament.¹³⁶⁴ Tanmateix, tan sols hi ha documentada una arribada a Cadis amb l'esmentada fragata, el 7 de febrer de 1778, procedent de l'Havana amb una càrrega de valor 981.045 rals de billó.¹³⁶⁵ El 29 de maig de 1778 feia el registre a Cadis per anar a Barlovent d'unes mercaderies per valor de 837.350 rals de billó.¹³⁶⁶ En efectuar la descàrrega a la duana de l'Havana, el juliol de 1778, fou acusat de frau per haver registrat 5.095 $\frac{3}{4}$ vares de llenç cru quan eren de bramant, de molt més valor. Empresonat i embargat preventivament, li fou requisada la mercaderia que fou subhastada i adjudicada per 72.007 rals i 8 maravedís, dels quals per a la Corona correspongueren 53.045 rals i 9 maravedís. Pocs mesos després, Puig apel·là, presentant documents de la duana de Cadis on els noms de llenç cru i de bramant s'adjudicaven a aquests teixits de manera indiferent i per tant pagaven els mateixos drets, per la qual cosa no se'l podia acusar d'engany al fisc. El tribunal del Consell d'Índies presidit pel ministre José de Gálvez no s'havia pronunciat encara el setembre de 1779.¹³⁶⁷ Probablement no tornà a la península; el trobem abans del 1782 navegant cap a Nova Orleans, potser

¹³⁶³ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 15-4-1767. Núm. de foli il·legible.

¹³⁶⁴ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, Apèndix VI.

¹³⁶⁵ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 391.

¹³⁶⁶ Delgado Ribas, *Cataluña i el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 146.

¹³⁶⁷ Biblioteca Digital Hispànica, Papeles relativos a la expedición de Alejandro O'Reilly a Nueva Orleans, manuscrit 17616, pp. 259-268.

aprofitant les possibilitats de fer negoci durant la guerra de les Tretze Colònies.¹³⁶⁸ L'any 1786 moria a l'Havana.

Francesc Puig i Clausell (1742-1817)

Seguí una carrera molt lligada, com hem vist, a la del seu germà gran Salvador. L'any 1768, l'havia substituït en la patronia de la sagetia *Ntra. Sra. de la Cinta*, noliejat per Vicente Bedoya, «*Comisario Real de Guerra de Marina*» per a transportar cànem a Cartagena.¹³⁶⁹

Essent capità del paquebot *Ntra. Sra. del Roser*, contractà a Cadis préstecs de risc els anys 1775 i 1778, per valor de 18.295 i 31.592 pesos respectivament.¹³⁷⁰ Amb l'esmentada embarcació, de manera semblant al seu germà, feu dos viatges a Barlovent entre 1777 i 1778.¹³⁷¹ Morí a l'Havana als 75 anys d'edat, la qual cosa ens fa pensar que hi deuria residir-hi.

Fèlix Puig i Clausell (1747-1816)

Fou l'únic dels tres germans que es casà i morí a Canet.¹³⁷² El 15 de maig de 1778, amb el paquebot *Sant Joan Baptista* feia el registre a Cadis procedent de l'Havana. Efectes: 302.600 rals de billó; plata: 452.027 rals de billó.¹³⁷³

El 29 de desembre de 1781, amb el xabec *Ntra. Sra. del Castillo*, àlies *El Diligente* fa el registre a Cadis per anar a l'Havana. Disposem en aquest cas del detall de la càrrega¹³⁷⁴ en la qual destaquen l'aiguardent prova d'oli i les blondes de seda com a productes de més valor, tots dos molt probablement

¹³⁶⁸ 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.

¹³⁶⁹ AHPB, Escrivania de Marina, Vicenç Simon, 21-3-1768. Núm. de foli il·legible. Vicente Bedoya havia estat anteriorment Ministre de Marina del Principat. Els nolis eren de 5 rals de billó per quintar, mentre que el transport fins a Cadis es pagava el doble.

¹³⁷⁰ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, Apèndix VI.

¹³⁷¹ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, pp. 146 i 177.

¹³⁷² L'any 1785 esposà Caterina Roura i Carreras, filla del patró/comerciant Josep Roura.

¹³⁷³ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 177.

¹³⁷⁴ Informació facilitada pel professor Josep Fàbregas i Roig. El valor de las mercaderies nacionals era de 130.324 rals de billó i el de les estrangeres de 102.645 rals de billó.

procedents del Principat; entre els productes d'importació, a banda dels teixits de Bretanya i Flandes, hi consten gots de vidre, canyella i paper entre els més valuosos.

El 18 de novembre de 1782, un altre cop amb el xabec *Ntra. Sra. del Castillo* de 77,5 tones fa el registre a Cadis per anar a Campetxe.¹³⁷⁵ Les exportacions sumaven 138.127 rals de billó i les reexportacions 37.336 rals de billó. Seguint l'exemple d'altres patrons exercí de comerciant; així el febrer de 1795, el patró Salvador Ferrer i Goday, que es preparava per anar a Montevideo, li comprà 500 canes de cotonina per 487 lliures, 10 sous.¹³⁷⁶

Fou un dels pocs patrons del Principat que travessaren l'Atlàntic amb xabec. Bonaventura Sagrera seria l'altre patró canetenc que també ho faria l'any 1799, comandant un xabec de 60 tones amb destinació a Veracruz.¹³⁷⁷

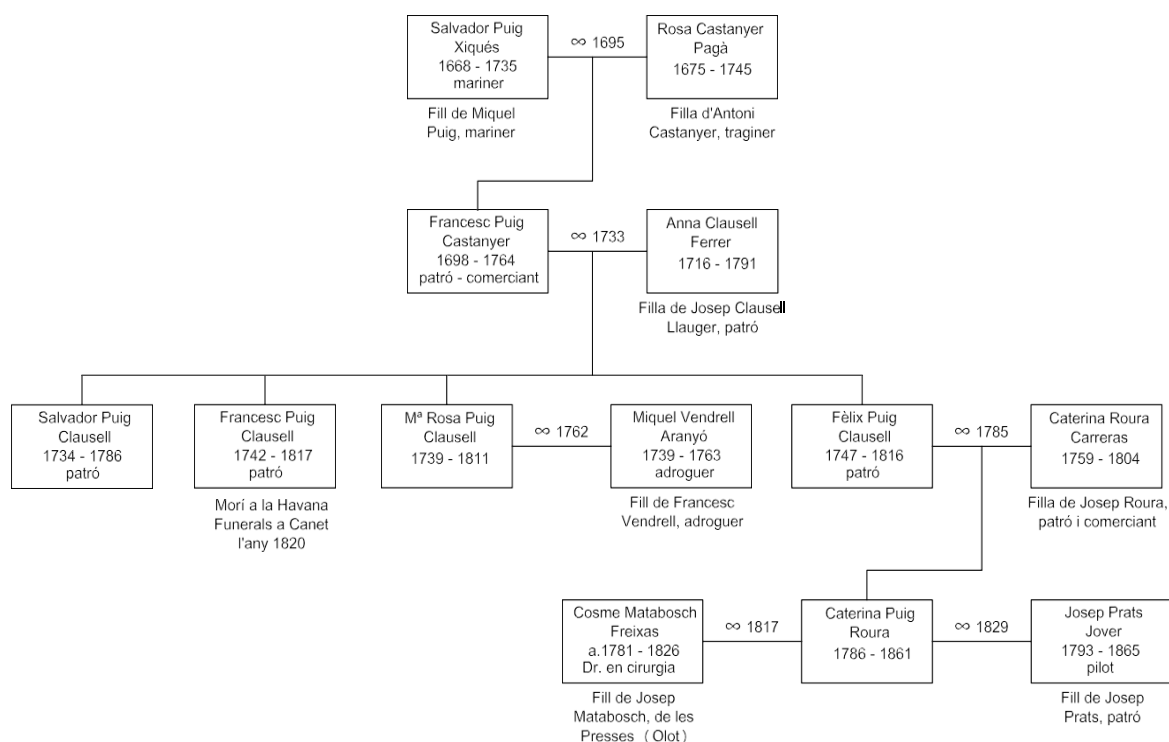
¹³⁷⁵ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, apèndix, p. 177.

¹³⁷⁶ CEC, Copiador de cartes de Salvador Ferrer i Goday, f.43.

¹³⁷⁷ Zucchitello, *De la Mediterrània a l'Atlàntic*, p. 56. Tot i constar de la matrícula de Barcelona, Bonaventura Sagrera era veí i casat a Canet.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Puig i Clausell



4.1.19. ROLDERAT

El patró Antic Rolderat (1617-1680), casat dos cops, fou el cap de brot de dues branques encapçalades per Francesc Rolderat Guitart i Pere Rolderat Torró, ambdós mariners. Francesc Rolderat i Guitart heretà el casal conegut com a Can Rolderat (abans Mas Bigues).¹³⁷⁸ Sabem que el seu nét, el patró Salvador Medir i Rolderat, era propietari de la casa pairal dels Rolderat.¹³⁷⁹ Pere Rolderat Torró casà amb Maria Oller Llobet. Exposem a continuació les monografies dels seus descendents.

Pere Rolderat i Oller (1697-1759)

Casà el 1728 amb Teresa Roig, era el germà gran de Josep i Tomàs també dedicats al comerç marítim. Fou un dels patrons del llistat de Canet de l'any 1728 amb una barca de 2.000 quintars, probablement la mateixa que comandava el 1733 anomenada *Ntra. Sra. de Misericòrdia*.¹³⁸⁰ Tot i que treballa força amb Miquel Alegre, el cert és que fou un patró problemàtic: l'any 1732 va tenir diferències en els comptes amb Francesc Clausell, delegat a Cadis de Miquel Alegre;¹³⁸¹ entre 1715 i 1735 hi han registrades cinc querelles per reclamacions de carregadors o membres de la tripulació.¹³⁸²

Pere, en qualitat de segon capità i el seu germà Tomàs, com a *condestable*,¹³⁸³ embarcaren l'any 1751 en la nau *Ntra. Sra. de Begoña y San Antonio de Padua*, àlies *El Gran Alejandro*,¹³⁸⁴ per anar a Cartagena d'Índies. Per aquest viatge ambdós germans havien contractat *in solidum*, el maig de

¹³⁷⁸ L'actual teatre Odèon –abans cooperativa La Unió i cinema Odeon– ocupa l'espai de l'antiga casa Rolderat. Devem aquesta informació a Sergi Alcalde (CEC).

¹³⁷⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1761, f.379. A l'inventari de can Rolderat realitzat amb motiu de la seva mort anotaren que hi havia «un quadro llarg amb sa guarnició de fusta negra, en que esta pintada la ciutat de Venècia».

¹³⁸⁰ AHAM, notaria de Canet, A. Vendrell del Turó, 1735, f.167.

¹³⁸¹ BC, Fons del baró de Castellet, 148/1, 1732.

¹³⁸² ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, volum 1/1 (1715-1739), anys 1715, 1717, 1727, 1731, 1735.

¹³⁸³ *Diccionario Marítimo español*. Madrid, Imprenta Real, 1831. Condestable. Responsable de l'artilleria del vaixell.

¹³⁸⁴ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, vol. II, p. 13. Era una nau de fàbrica danesa de 215 3/8 tones, propietat de Gabriel Sorozitu.

1750, al conegut marxant gadità Luis de los Reyes y Henríquez, un préstec de risc de 3.000 pesos de 128 quarts, sobre casc i quilla «*por via de apuesta de si llega o no a salvamento en ambos viajes*» (d'anada i tornada); el febrer de 1751, abans de partir encara contractaren, al comerciant Pau Vidal establert a Cadis, un altre préstec de risc, per via d'aposta de 360 pesos de plata.¹³⁸⁵

L'any 1752, Pere Rolderat, afincat a Cadis, amb el seu germà Tomàs, contractà al capità canetenc Salvador Cruanyes i Castanyer —el qual preparava viatge a Cartagena d'Índies amb la fragata *Ntra. Sra. del Bon Viatge*— un préstec de 595 pesos i 5 rals de plata en risc d'anada sobre quilla i costats, per via d'aposta a pagar al cap de dos anys de complir-se els riscos.¹³⁸⁶ Morí a Cadis, l'any 1759, sense haver cancel·lat el crèdit, de tal manera, que anys després, l'any 1779, Caterina Misser, vídua de Cruanyes, reclamava el pagament en la subhasta dels béns del patró Josep Rolderat i Roig, fill i hereu de Pere.¹³⁸⁷

Tomàs Rolderat i Oller (1713-1761)

Molt unit al seu germà Pere, com hem vist, en els seus negocis, embarcà també el 1752 en la nau de Salvador Cruanyes; per a finançar-se contractà préstecs de risc, que sapiguem, a Marçal Sans i Cia. per 535 pesos de plata antiga en viatge d'anada¹³⁸⁸ i a Pau Vidal per 297 ½ pesos, per via d'aposta, en viatge d'anada i tornada.¹³⁸⁹ Havent tornat greument malalt de l'Havana, el juny de 1761 morí a Cadis acompanyat del seu nebot Josep Rolderat i Roig jove mariner i negociant. En el testament nomenava marmessors als comerciants Marçal Sans, de Cadis i Simó Vaquer, de Canet;¹³⁹⁰ en aquest document es palesa, una vegada més, la devoció que els canetencs tenien a la Mare de Déu

¹³⁸⁵ AHPC, Protocolo 1457, 1750, f.155, Protocol 1317, 1751, f.33.

¹³⁸⁶ AHPC, Protocolo 3629, 1752, f.839. Pere Rolderat hipotecà, com a garantia de pagament, una vinya de la seva propietat situada en el terme de Canet «*en el camino que nombran Virgen de la Misericordia*» al costat de la casa del pagès Vaquer i Pujades de les Basses.

¹³⁸⁷ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, volum 1/9, 1779, f.191.

¹³⁸⁸ AHPC, Protocolo 5747, 1752, f.662.

¹³⁸⁹ AHPC, Protocolo 1611, 1752, f.540.

¹³⁹⁰ AHPC, Protocolo 4260, 1761, f.184. Simó Vaquer i Vilaró, era el cap de brot de la destacada nissaga de comerciants *puntaires* de Canet, vegeu: Ricard Cantano, «La Companyia de Salvador Vaquer i la guerra de 1796-1802 contra Gran Bretanya», *El Sot de l'Aubó*, núm. 60 (2017), pp. 20-24.

de Misericòrdia, tot i viure lluny, car deixà dels seus béns, 50 pesos forts per al «*maior culto y decencia de su Divina Imagen*». El tancament dels comptes que presentaren els esmentats marmessors, un cop pagats els creditors i cobrat dels deutors, presentà un saldo favorable de 6.176 lliures, 2 diners, que va rebre la seva filla i hereva Teresa Rolderat i Saladriga; és interessant constatar que els marmessors varen rebre un 10% de la quantitat cobrada.¹³⁹¹ De manera un tant sorprenent, mitjançant declaració notarial, els marmessors Simó Vaquer i Josep Rolderat, oncle i parent més propers de l'esmentada Teresa —que comptava més de 25 anys—, s'oposaren al seu casament amb Joan Paris «licenciado» per considerar que no li convenia, en assabentar-se que era un pobre estudiant sense ofici ni benefici.¹³⁹²

Josep Rolderat i Oller (1703-X)

Tot i ser natural de Canet, probablement per raons matrimonials, s'establí a Arenys de Mar on hi figurava inscrit en la matrícula de marina. L'any 1744 era nomenat patró de la sagetia *Concepció de la Verge Maria i Sant Pelegrí* de 4.000 quintars construïda a Arenys, amb un cost de 4.530 lliures, 5 sous, 10 diners. La relació dels principals parçoners ens dóna una idea de la simbiosi catalano-gaditana en els afers marítims; per una banda tenim Francesc de Milans, Francesc de Clota i Antoni Seguí de Barcelona, per l'altra, Domingo de Arizón, Jaume Campins i Jeroni Prats de Cadis; essent els dos últims, destacats comerciants catalans establerts a la ciutat andalusa.¹³⁹³ Josep Rolderat limità els viatges majoritàriament al trajecte Barcelona-Cadis; el 1753 es dirigia a la capital gaditana transportant cànem i havent carregat a Vilanova 20 pipes d'aiguarent per a Rivero —suposem Manuel Rivero Cordero o el seu fill Manuel Rivero y Abreu, comerciants matriculats en el Consolat de Cadis—¹³⁹⁴ i 10 per Alegre i Gibert; la companyia barcelonina confirmava a Tomàs Prats que la sagetia de Rolderat era de 4.000 quintars, estava protegida amb quatre canons, deu trabucs, altres armes adients i una tripulació de vint

¹³⁹¹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1762, f.114.

¹³⁹² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1763, f.405.

¹³⁹³ AHPB, Sebastià Prats, 1744, f.186.

¹³⁹⁴ Sobre els Rivero, veure, Guerrero Cano, «Los onubenses en el Cádiz del siglo XVIII», *Actas XI Jornadas de Andalucía y América*, Diputación Provincial de Huelva, 1993, pp. 41-66.

homes;¹³⁹⁵ aquesta informació es facilitava normalment per aconseguir una prima, la més baixa possible, en la pòlissa d'assegurança dels productes transportats.

Josep Rolderat i Roig (1742-??)

Fill de Pere Rolderat i Oller, tancava el llistat de patrons i comerciants d'aquesta nissaga d'una manera força dissortada. En efecte, havent-se associat i format companyia a Canet i a Cadis amb el seu cunyat Josep Jover i Pica comerciant de Canet,¹³⁹⁶ els hi foren presentades diverses querelles per impagament de deutes, entre d'altres, per: Pere Placies, botiguer de roba i llenç de Calella, l'any 1768;¹³⁹⁷ Ramon Molet teixidor de vels canetenc, veí de Barcelona, l'any 1769;¹³⁹⁸ i la Comunitat de preveres de Sant Joan de Jerusalem de la ciutat comtal.¹³⁹⁹ El nombre considerable de creditors i la importància de la quantitat reclamada feu necessària la actuació judicial nomenant, el 1770, al comerciant de Calella Francesc Martorell i Mas «sequestrador dels béns de Josep Rolderat i Cia.».¹⁴⁰⁰ La subhasta dels béns i l'acceptació de graduació de creditors s'alentiren de tal manera que l'any 1788 encara fou designat seqüestrador la companyia Llauger i Roura de Canet, en substitució de Francesc Martorell.¹⁴⁰¹ Josep Rolderat es trobava a les Índies almenys des de l'any 1773, d'on probablement no tornà,¹⁴⁰² mentre que la seva muller moria a Canet l'any 1776 a l'edat de 30 anys.

¹³⁹⁵ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 377, 1753, f.3 i f.11.

¹³⁹⁶ Josep Rolderat i Roig es casà el 1764 amb Antònia Jover i Pica, filla del negociant de Canet, Josep Jover i Dillat.

¹³⁹⁷ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/5, 1768, f.213.

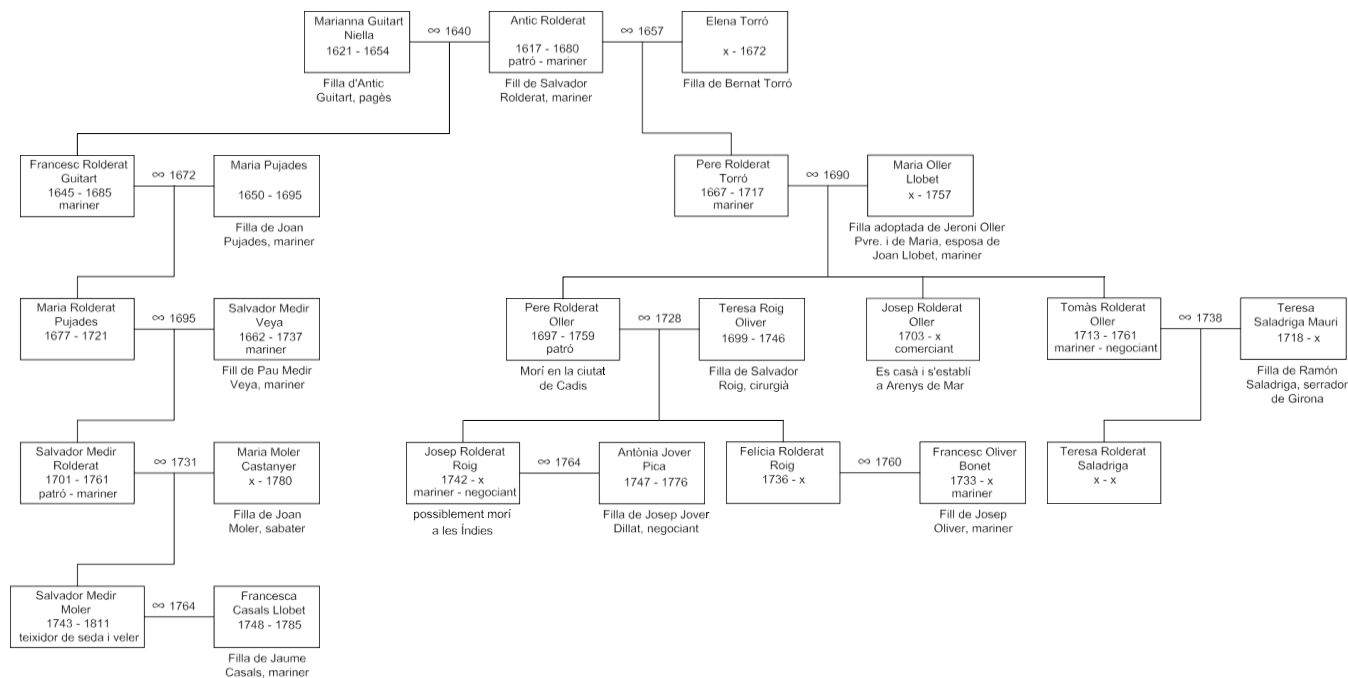
¹³⁹⁸ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/5, 1769, f.457. La Companyia dels germans Ramon i Bernat Molet amb seus a Barcelona i Cadis fou una destacada empresa d'exportació de vels.

¹³⁹⁹ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/8, 1777, f.440.

¹⁴⁰⁰ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/6, 1770, f.120.

¹⁴⁰¹ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç, vol. 1/14, 1788, f.113.

¹⁴⁰² AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1773, f.221.



4.1.20. ROURA

Francesc Roura i Prats (1706-1766)

L'any 1747 li fou atorgada la patronia de la barca *Sant Ecce Homo i Mare de Déu del Mont Carmel*, de 2.200 quintars, construïda a Mataró.¹⁴⁰³ Com la majoria de patrons canetencs d'aquell moment, freqüentà les expedicions a Cadis; entre els seus noliejadors habituals hi trobem el comerciant barceloní Ermengol Gener per al qual, l'any 1750, carregava a Barcelona 146 mantellines de randes i aiguardent a Salou; a la tornada portava 200 cuirs de bou i vaca, 3/4 per a la companyia Alegre i Gibert i 1/4 per a Tomàs Prats. En el mateix viatge, l'armer Francesc Puig¹⁴⁰⁴ contractava una pòlissa de seguretat marítima sobre efectes de Barcelona a Cadis, carregats en la barca de Francesc Roura, que feia escala al port de Salou; l'assegurador era Anton Casanovas per 2.000 peces de vuit i una prima del 5%.¹⁴⁰⁵ En un altre viatge, Francesc Roura arribava a Barcelona procedent de Cadis, el novembre de l'any 1752, i així ho confirmava Alegre i Gibert a Tomàs Prats de Cadis: «*participamos la feliz llegada a esta [Barcelona] de los patrones Misser i Roura procedentes de essa [Cadis]*». ¹⁴⁰⁶

Josep Roura i Roldós (1735-1763)

L'any 1753, Francesc Roura cedia la patronia al seu fill i hereu, Josep Roura i Roldós, de tant sols 18 anys.¹⁴⁰⁷ Fins a la seva mort prematura, amb 28 anys, Josep Roura navegà amb el *Sant Ecce Homo* pel ponent peninsular fins a Cadis, i així ho feia l'any 1754 amb càrrega d'aiguardent i llibres, noliejat per la casa Alegre i Gibert.¹⁴⁰⁸ El 1759, un temporal l'obligà a refugiar-se a Tortosa, quan tornava de Cadis carregat de sucre i altres mercaderies amb destinació a

¹⁴⁰³ AHPB, Sebastià Prats, 1747, f.364.

¹⁴⁰⁴ L'armer Francesc Puig de Barcelona era també parçoner de la barca.

¹⁴⁰⁵ AHPB, Sebastià Prats, 1750, f.393.

¹⁴⁰⁶ BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 376, f.271.

¹⁴⁰⁷ Josep Roura i Roldós, casà el 1758 amb Maria Gràcia Carreras i Catà, filla del patró Josep Carreras, natural de Gibraltar, el qual era fill d'Antoni Carreras un dels propietaris del pinc *Sant Antoni de Pàdua*.

¹⁴⁰⁸ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 343.

Marsella,¹⁴⁰⁹ el fet de pagar 42 lliures pel dret de lleuda, l'any 1756, ens fa pensar que degué ser rebutjat el requeriment presentat contra aquest dret, pel patró Jaume Passi amb la sagetia *Sant Joan Baptista*.¹⁴¹⁰ L'arribada de Josep Roura a Barcelona, registrada pels serveis de Sanitat, el setembre de 1761, procedent del sud peninsular, és paradigmàtica pel que fa als ports i a les mercaderies: «...de Cartagena y Alicante, Josep Roura y Josep Pagueras con las saetías cargadas de cueros, añil, cacao, sardina y otros géneros extraídos de Cádiz y Ayamonte...».¹⁴¹¹

En morir l'any 1763, Josep Roura deixava un fill impúber, Josep Roura i Carreras (1761-1826), al qual pertocaria l'herència familiar.

Francesc Roura i Roldós (1741-1818)

Succeí al seu germà Josep, l'any 1764, en la patronia del *Sant Ecce Homo*.¹⁴¹² És interessant, en aquest cas, comparar la relació de partícips d'aquest moment amb la de l'any 1747:

Taula 62. Comparació dels partícips en la sagetia Sant Ecce Homo, de 2200 quintars. Elaboració pròpia.

PARÇONERS	ANY	PARTS	RESIDÈNCIA	ANY	PARTS	OFICI
Francesc de Clota	1747	1/16	Barcelona	1764	1/16	Comerciant
Josep Puiguriquer	1747	1/16	Barcelona	1764	1/16	Comerciant
Julia Argelaguer	1747	1/32	Barcelona	—	—	Cerer
Josep Barnola	1747	2/16	Barcelona	1764	2/16	Seder
Ramon Canals	1747	1/16	Barcelona	—	—	Fuster
Francesc Puig	1747	1/24	Barcelona	1764	1/24	Armer

¹⁴⁰⁹ AHPB, Sebastià Prats, 1759, f.167.

¹⁴¹⁰ Tant l'any 1756 com el 1759, l'arrendatari de la lleuda per a tots els ports del Principat era el comerciant barceloní Carles Pujades.

¹⁴¹¹ AHCB, FS, X-6/C10,29-9-1761.

¹⁴¹² AHPB, Escrivania de Marina, notari Vicenç Simon, 22-8-1764. Número de foli il·legible.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Francesc Parera	1747	1/24	Barcelona	—	—	Armer
Francesc Serrahima	1747	1/24	Barcelona	—	—	Armer
Josep Ragués	1747	1/16	Barcelona	1764	1/16	Semoler
Josep Molera	1747	1/16	Barcelona	1764	1/16	Sastre
Jaume Campins	1747	2/16	Cadis	1764	2/16	Comerciant
Josep Caparà	1747	1/16	Barcelona	1764	1/16	Cap fusellers
Joan Sanmartí	1747	1/16	Barcelona	1764	2/16	Comerciant
Manuel Feijoo	1747	1/16	Barcelona	—	—	—
Sebastià Casamitjana	1747	1/32	Mataró	—	—	Veler
Francesc Roura major	1747	1/16	Canet	1764	1/16	Patró
Francesc Roura menor	—	—	Canet	1764	1/16	Patró
Josep Quintana	—	—	Barcelona	1764	1/32	Cerer
Josep Bober	—	—	Mataró	1764	1/32	Veler
Pràxedes Parera	—	—	Barcelona	1764	1/24	Armer
Joan Serrahima	—	—	Barcelona	1764	1/24	Armer

Es mantenien els tres importants comerciants de Barcelona: Josep Puiguriquer i Clarina, Francesc de Clota i Joan Sanmartí; igualment hi era Jaume Campins, l'agent català establert a Cadis; també els tres armers de Barcelona o els seus successors en l'ofici; en el cas del cerer i veler de Barcelona i Mataró respectivament, s'hi fa palesa la transmissió a membres dels corresponents gremis; finalment els dos patrons, pare i fill, interessaven 1/16 cadascú.

A partir de l'any 1768, Francesc Roura i Roldós cedia la patronia al seu germà Jaume Roura¹⁴¹³ (1743-1770), el qual moriria dos anys després. Aquest esdeveniment coincidí, creiem, amb la presència de Francesc Roura i Roldós com a comerciant a Cadis. Associat amb Miquel Llauger i Bonet fundà la companyia Llauger-Roura, després ampliada amb membres d'ambdues famílies.

Tot i que dedicat plenament al comerç, l'any 1774, acceptava la titularitat de la patronia de la barca *Sant Ecce Homo i Ntra. Sra. del Carme* de 4.600 quintars, amb la facultat d'ésser substituït per qui ell designés.¹⁴¹⁴ Tot sembla indicar que era una nau diferent de l'*Ecce Homo* anterior, car hi ha molta diferència en l'arqueig i en la composició dels partícips, la qual detallem a continuació:

Taula 63. Partícips de la barca *Sant Ecce Homo i Ntra. Sra. del Carme*, de 4.600 q. Elaboració pròpia.

Parçoners	Parts	Residència	Ofici
Antoni Pongem	2/24	Barcelona	Comerciant matriculat
Josep Sarori	1/24	Barcelona	Corredor de canvis
Josep Vilardaga	1/16	Barcelona	Fabricant demitges de teler
Cosme Molera	1/16	Barcelona	Sastre
Jaume Puig	1/16	Barcelona	Armer
Maria Puig, viuda A. Puig	1/24	Barcelona	Armer
Jaume Campins	1/16	Cadis	Comerciant
Miquel Vila	1/24	Arenys	Comerciant
Carles Vilardaga	1/16	Berga	—
Josep Pla i Clariana	1/16	Reus	Teixidor de vels
Miquel Llauger	1/16	Canet	Comerciant

¹⁴¹³ AHPB, Escritania de Marina, Vicenç Simon, 6-5-1768. Número de foli il·legible.

¹⁴¹⁴ AHPB, Escritania de Marina, Vicenç Simon, 1774, f.492. Probablement designà patró a Joan Moní i Prats el qual l'abril de 1776 es trobava amb el vaixell a Cuba (AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1776, f.215).

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Jaume Moní	1/24	Canet	Comerciant
Pau Roura	1/24	Canet	Comerciant
Maria Gràcia Roura, viuda	1/24	Canet	Comerciant
Francesc Roura i Roldós	3/16 + 1/24	Canet	Patró/comerciant

És palesa la important participació canetenca, vinculada amb la companyia Llauger-Roura.

L'any 1785 Francesc Roura, el seu cunyat Miquel Llauger —ambdós familiars del Sant Ofici— i el comerciant Bonaventura Pujades i Colomer foren elegits directors i comissionats per a portar a terme l'allargament de 10 canes i dos pams (16 metres aproximadament) de la part de tramuntana de l'església parroquial;¹⁴¹⁵ no cal dir que els tres escollits representaven en aquell moment la cúpula del sector més influent de la població, econòmica i socialment parlant.

Una prova del potencial de Roura la tenim l'any 1789 quan sol·licità a l'Ajuntament permís per a poder construir un pont i portar l'aigua a un molí de la seva propietat.¹⁴¹⁶ Una altra, l'any 1793, quan atorgà a la seva filla Maria un dot de 3.000 lliures, en els capítols matrimonials amb el comerciant Francesc Ferrer i Font, fill de l'apotecari Francesc Ferrer i Clausell.¹⁴¹⁷

Per substituir el *Sant Ecce Homo*, l'any 1795, va fer construir a Canet, pel mestre d'aixa Joan Mauri, una fragata de 5.000 quintars, batejada amb el mateix nom; el 1796 faria el primer viatge a La Guaira comandada pel patró canetenc Pere Sabater.¹⁴¹⁸

¹⁴¹⁵ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1785, f.307.

¹⁴¹⁶ AMCM, Actes municipals, Llibre 4-106, 25-3-1789.

¹⁴¹⁷ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1793, f.230.

¹⁴¹⁸ Llovet, *La matrícula de mar*, p. 161. En el document de patronia Francesc Roura es considerat propietari únic de l'embarcació (ACA, Notaria de Mataró, notari Josep Antoni Font, 1795, f.73).

Pau Roura i Roldós (1752-1809)

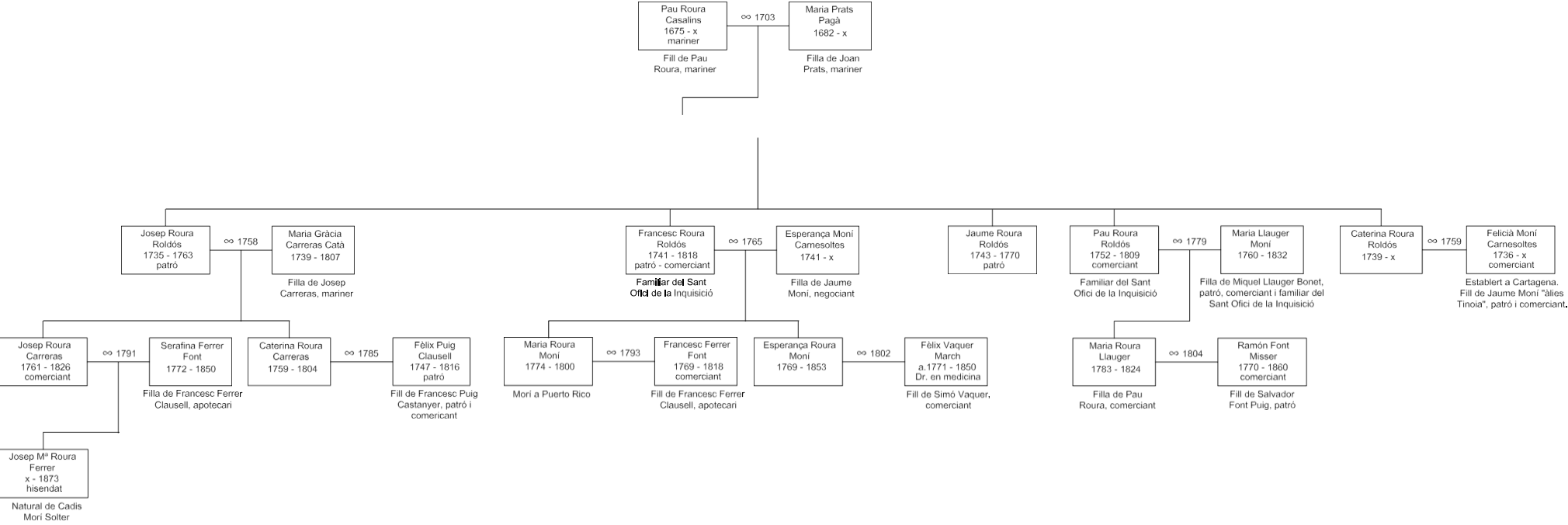
Fou exclusivament comerciant. S'inicià ben aviat en els negocis relacionats amb les colònies; el 1770 ja es trobava a Cadis amb el seu germà Francesc.¹⁴¹⁹ Gendre de Miquel Llauger, l'any 1776 entrava a formar part de la companyia Llauger-Roura.¹⁴²⁰ Establert temporalment a Cadis, alternava les estades a la ciutat andalusa amb Josep Llauger i Carnesoltes. La compra d'una casa a Canet, el 1780, pel preu de 1.000 lliures,¹⁴²¹ testimonia el seu benestar econòmic; és, però, a partir d'aquell any que passà a residir a Cadis quasi d'una manera permanent com a delegat de l'esmentada companyia Llauger-Roura, de la qual, a partir de l'any 1795, en serà un dels tres responsables.¹⁴²²

¹⁴¹⁹ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1770, f.136. Absents de Canet, Miquel Llauger, soci de Francesc, es feu càrrec d'una clàusula del testament del seu germà Jaume.

¹⁴²⁰ AHPC, Protocolo 3843, 1776, f.259.

¹⁴²¹ AHAM; notaria de Canet, J. Llobet, 1780, f.56. La casa, situada en la confluència de la riera principal, dita de Buscarons i el carrer de l'Església, fou propietat dels seus descendents fins ben entrat el segle XX.

¹⁴²² BC, Fons Gònima, 74/2, 1795. Notificació a Erasme Gònima i al seu gendre dels individus amb poder de firma



CAPÍTOL IV

5.COMPANYIES DE COMERÇ DE CANET

5.1. Precedents

És una evidència que tot el comerç del Principat amb les colònies americanes, tingué Cadis —d'una manera quasi exclusiva fins al Decret de 1765— com a centre monopolístic de la Carrera d'Índies, des del segon decenni del segle XVIII. Hem vist en capítols anteriors com els patrons del Maresme, i en especial els de Canet, transportaven a la ciutat gaditana productes catalans, sobretot vi i aiguardent carregats a Salou per compte, majoritàriament, de comerciants barcelonesos. En aquesta primera etapa de penetració catalana, pràcticament fins 1730, les operacions comercials eren confiades als mateixos patrons de les barques, en un règim que recorda encara la comanda medieval; és a dir, eren enviats una mica a l'aventura —ara ja més concretament a Cadis—, per a vendre la mercaderia mitjançant corredors andalusos i lliurar als noliejadors, un cop arribats al Principat, l'import de la venda havent-ne descomptat els nòlits, les despeses i la comissió. No cal dir que el patró procurava nous nòlits en el viatge de retorn carregant mercaderies a ser possible colonials o per compte de la Reial Hisenda.

5.2. Comerciants canetencs establerts a Cadis

L'augment de les transaccions comercials amb Cadis feu inevitable l'establiment a la ciutat andalusa, de manera conjuntural o permanent, de catalans que actuaven per delegació o en representació de companyies mercantils del Principat, principalment de Barcelona, per tal de poder treure el màxim rendiment, sense intermediaris, del negoci colonial. Per poder actuar com a carregadors a Índies —individus autoritzats a comerciar amb els dominis americans— era imprescindible estar inscrit en la Matrícula del Consolat de Cadis, de la qual hi ha dades des de l'any 1730. Els catalans registrats com a comerciants matriculats figuren a partir de l'any 1744; entre aquesta data i l'any 1778 el nombre de inscrits originaris de les províncies de Barcelona i Girona —les més representades— fou de 93. Heus ací la distribució: Canet, 20 (21,5%),

Barcelona, 18 (19,4%), Mataró, 17 (18,3%), Palafrugell, 6 (6,4%), Arenys de Mar, 5 (5,4%), Calella, 3 (3,2%), Sitges, 3 (3,2%), Tossa, 2 (2,2%), altres amb 2 o menys, 19 (20,4%). Exposem a continuació la llista dels matriculats de Canet i l'any d'inscripció: Joan Cruanyes (1748), Llibori Clausell (1749), Fèlix Ferrer (1749), Salvador Marsal Sans (1749), Francesc Xiqués (1749), Salvador Cruanyes (1751), Salvador Cruanyes menor (1752), Gabriel Goday i Misser (1752), Francesc Milans i Cirés (1753), Miquel Xiqués (1756), Jaume Grau (1757), Pere Josep Pastor (1771), Francesc Roura i Roldós (1772), Pau Roura i Roldós (1772), Bonaventura Clausell (1774), Joan Clausell (1774), Pere Buch i Mestre (1775), Salvador Buch i Mestre (1775), Josep Roldós Vendrell i Comas (1776), Francesc Miquel Pastor (1778).¹⁴²³ La llista corrobora el predomini dels canetencs entre els comerciants catalans establerts a Cadis. Descomptats els dos últims —dels quals no en tenim cap notícia—, la resta són tots d'ascendència marinera i eren o havien estat patrons, excepte Llibori Clausell i Salvador Marçal Sans iniciats des de molt joves en els negocis de la Carrera d'Índies. Hem exposat les activitats de Llibori Clausell en el capítol corresponent dedicat a les Nissagues Canetenques. Pel que fa a Marçal Sans i Veia (1719-1788), ens trobem probablement amb un dels personatges canetencs més actius arrelat a Cadis, compromès amb els negocis de moltes de les expedicions catalanes a Amèrica i parçoner en vaixells majoritàriament de Canet, població amb la qual sempre hi mantingué els lligams,¹⁴²⁴ un vincle que també es manifestava en les relacions professionals, de tal manera que el professor Martínez Shaw opina que l'esmentat comerciant «*parece desempeñar el cometido de representante de las gentes de Canet*».¹⁴²⁵ Marçal Sans s'havia casat l'any 1747 amb Maria Molet i Roig, filla del teixidor de vels Josep Molet i Alió; l'any 1748 ens consta que el matrimoni residia ja a Cadis. Havia format companyia amb el seu germà Miquel, el qual morí probablement l'any 1751 a la ciutat gaditana.¹⁴²⁶ L'any 1766 Marçal Sans formà companyia

¹⁴²³ Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, pp. 282-286.

¹⁴²⁴ Marçal Sans feu donació a la vila de Canet d'una font encara avui existent a la plaça del santuari de la Misericòrdia.

¹⁴²⁵ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp. 128-129.

¹⁴²⁶ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1751, f.87. Miquel Sans i Veia s'havia casat l'any 1743 amb Maria Moní i Ferrer, filla del mariner Jaume Moní. L'any 1751, en l'inventari dels béns de Miquel Sans consta que tenia invertit un capital conjuntament amb el seu germà

amb el seu gendre Pedro Landaecherberri —navarrès casat amb la seva filla Antònia— el qual passava a ocupar la direcció «*de una tienda de encajes y otros géneros de Barcelona*» propietat de Marçal, «*que de ahora en adelante ha de ser de todas mercaderías*»; una de les clàusules explicitava que Landaecherberri hauria d'ensenyar el negoci al seu fill Marcial.¹⁴²⁷ L'any 1771, aquest últim consta inscrit en la Matrícula de comerciants del consolat de Cadis com a Marcial Fèlix Sanz y Molet.¹⁴²⁸ Pel testament de la seva dona, Maria Molet, morta el 13 gener de 1782 a la residència familiar a l'Illa de León, sabem que el total dels béns del matrimoni era de 1.015.229 rals de plata (177.664 lliures), dels quals 931.446 rals en efectiu: diner, finques, joies, etc. i altres 54.581 rals, en deutes de cobrament dubtós. El règim econòmic pactat pel matrimoni era de participació en els guanys, per la qual cosa a Marçal Sans li corresponia la meitat (88.832 lliures) i als vuit fills del matrimoni, hereus de la seva mare, l'altra meitat.¹⁴²⁹ Després de casar-se l'any 1784 en segones núpcies, amb Juana Aguilar de Girón, a la qual li concedí un dot de 4.000 pesos, Marçal Sans va morir l'any 1788 deixant una herència a repartir en parts iguals entre els seus vuit fills de 1.067.582 rals de billó (99.640 lliures). És interessant constatar que entre els deutes a cobrar hi havia interessos en les sageties *Jesús Natzarè* i *Sant Joan Baptista*, ambdúes de Canet i un compte pendent de la Compañia de Seguros de Barcelona. Marçal Sans havia estat director d'una companyia d'assegurances marítimes a Cadis, constituïda per 65 socis i 405.000 pesos de fons.¹⁴³⁰

Marçal. (AHPC, Protocolo 4263, 1765, f.290). L'any 1765 Marçal Sans reconeixia que devia 5.000 pesos a la seva cunyada i nebots, Antoni i Miquel (ACA, Reial Audiència, Consolat, volum 1/8, 1776-1778, f.177 i f.621). Miquel Sans i Moní a la dècada de 1770 tenia companyia pròpia a Canet (ACA, Reial Audiència, volum 1/15, 1790, f.424). L'any 1790 va haver de sotmetre's a un concurs de creditors com a conseqüència d'haver-se perdut les mercaderies i quasi ell mateix en el naufragi que patí en el Río de la Plata amb el vaixell del patró Joan Llauger i Carnesoltes. (AHPC, Protocolo 3848, 1783, f.845; Protocolo 3851, 1785, f.516). Pot tractar-se del bergantí *San Antonio de Pádua*, àlies *El Gibraltar*, propietat del comerciant Josep Carcasses, comandat per Joan Llauger des del 1783.

¹⁴²⁷ AHPC, Protocolo 4263, 1766, f.392.

¹⁴²⁸ Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, p. 204.

¹⁴²⁹ AHPC, Protocolo 3847, 1782, f.340. En els capítols matrimonials Marçal Sans havia aportat 2.500 pesos (20.000 rals de plata) i la muller 150 ducats (1.650 rals de plata); en total 21.650 rals. És a dir, en 35 anys de matrimoni, el patrimoni familiar s'havia multiplicat per 46,9.

¹⁴³⁰ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, p. 471.

Gabriel Parera i Paratge (1699-1767), natural de Canet, tot i no constar en la Matrícula del Consolat de Cadis, fou probablement el primer canetenc, dedicat als negocis colonials, establert de manera permanent a la ciutat andalusa almenys des de l'any 1727.¹⁴³¹ De fet actuà sempre com un agent del comerç català i a favor dels seus interessos; així ho podem veure, per exemple l'any 1748, en una ordre del rei Ferran VI a la Dduana de Cadis autoritzant el següent: «*A petición de D. Gabriel Parera y otros comerciantes catalanes afincados en Cádiz, se suprime para las mercancías que se traen a Cádiz desde el interior del Reino los derechos que se cobran en las aduanas de tránsito, haciéndolo sólo en Cádiz*».¹⁴³² L'any 1755 Parera hauria deixat la ciutat gaditana per tornar a Canet, acompanyat de la seva tercera muller Francisca Lovaina. L'any 1756 se li concedí l'arrendament, per quatre anys i 263 lliures i 15 sous anuals, de totes les collites pròpies de les terres de Casa Macià, dins i fora de la població —exceptuant-ne la casa principal i l'horta—, del celler, a més d'una torre i dues cases de la vila.¹⁴³³ L'inventari dels seus béns realitzats l'any 1768, després de la seva mort, mostra que Gabriel Parera gaudia d'una bona situació econòmica. Era propietari de dues cases situades en la Riera Major (vegeu plànol de 1779) i el carrer Major respectivament i de dues peces de terra de vinya plantada de 30.000 ceps en total. Tenia participació en les següents embarcacions, totes de Canet: 1/16 del pinc *Sant Jaume* de Francesc Milans, 1/32 de la barca *Sant Jaume* de Jaume Gual i Catà, 1/32 de la barca *Ntra. Sra. del Carme* de Pere Buch, 1/16 de la barca *Sant Josep* de Josep Puig i Dori.¹⁴³⁴

Entre la resta de comerciants canetencs hem de destacar la nissaga dels Molet/Mulet, teixidors de vels o velers, amb cases/botigues a Canet, Barcelona i Cadis (veure l'arbre adjunt). Foren diverses les branques d'aquesta nissaga

¹⁴³¹ ACA, Reial Audiència, Consolat i Tribunal de Comerç, vol. 1/1 (1715-1739), 4-2-1727.

¹⁴³² AHPC, Libro de Órdenes de la Aduana, Orden 151, 25-6-1748.

¹⁴³³ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1756, f.20. L'arrendatari fou Maria Ignàsia Macià i Moreta, vídua de Ramon Macià, CHB i doctor en drets.

¹⁴³⁴ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1768, f.31. L'inventari fou realitzat pel seu fill Gabriel Parera y de Higuera, cirurgià de la Reial Armada. Sobre Gabriel Parera veure: Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p. 125; José Antonio Tomé Extremera, «Gabriel Parera i Paratge, de Canet a Cádiz i vuelta», *El Sot de l'Aubó*, núm. 62 (2017), pp. 13-15.

dedicades al comerç durant el segle XVIII. Sobresurten tres personatges, tots ells naturals de Canet, cadascun establert a una de les poblacions esmentades: Salvador Molet i Alió resident a Barcelona, Francesc Molet i Parera veí de Canet i Bernat Molet i Prats comerciant a Cadis.

Salvador Molet i Alió (1710-1794), veler de professió, establert a Barcelona esdevingué un comerciant d'ampli espectre: l'any 1754 rebia des de Cadis 210 bótes buides, les quals probablement pertanyien a una càrrega d'aiguarent prèviament enviada;¹⁴³⁵ el mateix any era un dels sis garants de l'assegurança marítima d'uns efectes, valorats en 3.000 pesos, pertanyents al seu cosí Francesc Molet i Carnesoltes, patró i comerciant de Canet, per a ésser transportats des de Barcelona al Grau de València —Salvador responia per 800 pesos, percebent una prima del 3%—. ¹⁴³⁶ Actuant, altre cop, en nom del seu cosí, contractà l'any 1755 una seguretat marítima per valor de 5.600 lliures i 4% de prima, per a carregar i transportar efectes des de Sardenya a Barcelona, on serien lliurats a la seva consignació;¹⁴³⁷ en aquest cas, Salvador no participava com a assegurador i probablement feu l'encàrrec a canvi d'una comissió. L'any 1757, Salvador Molet li reclamà al seu cosí Francesc Molet i Carnesoltes el pagament d'un deute de 10.095 lliures; per cancel·lar el deute Francesc Molet cedí a Salvador els drets dels Mas Pont, extensa finca rural situada al Montnegre, en el terme de Sant Iscle de Vallalta, valorada en 4.500 lliures, a més de tres peces de terra de vinya plantada i dues cases, una a Canet i l'altra a Arenys de Munt¹⁴³⁸ L'any 1758 el patró canetenc Bonaventura Clausell havia carregat 89 pipes de vi negre, per compte de Salvador Molet i Companyia, comprades a comerciants de Martorell per a ser venudes al nord d'Espanya; la impossibilitat de poder vendre gran part del vi per ser de mala qualitat foren la causa d'una reclamació i el conseqüent plet, per part dels fabricants de Martorell.¹⁴³⁹

¹⁴³⁵ ACA, Reial Audiència, Consolat, vol. 1/2, 12-7-1754.

¹⁴³⁶ AHPB, notari Sebastià Prats, 1754, f.239. Pel seu matrimoni amb Maria Parera i Martínez, Francesc Molet i Carnesoltes era cunyat de Gabriel Parera i Paratge, fill de Cristòfol Parera i Martínez (1671-1712).

¹⁴³⁷ AHPB, notari Sebastià Prats, 1755, f.47. El corredor d'orella Pau Bonet de Barcelona, un dels tres asseguradors, garantia 4.200 lliures en cas de sinistre; cobrà per tant 168 lliures.

¹⁴³⁸ AHAM, notaria de Canet, Josep Llobet, 1775, f.184.

¹⁴³⁹ ACA, Reial Audiència, Consolat, vol. 1/2, 1759, f.101. Vegeu, l'afer detallat a l'apartat de Nissagues corresponent a Bonaventura Clausell, pp. 246-247.

Malgrat que el seu fill i hereu, Pere Molet i Albardaner, també veler, s'havia casat amb Teresa Antúnez i Lletjós, filla de Manuel Antúnez pertanyent a la important nissaga barcelonina de mestres d'aixa, es veié obligat l'any 1787 a vendre el Mas Pont al comerciant de Canet Miquel Llauger i Bonet per 10.700 lliures.¹⁴⁴⁰ Un altre fill, Salvador Molet i Albardaner (1751-1796) fou exportador d'aiguardent a les colònies i accionista de la societat en comandita Francisco Espar i Cia. per instal·lar una factoria a La Guaira.¹⁴⁴¹ Un net de Salvador Molet i Albardaner, Joaquim Castanyer i Molet (1805-1858), fou banquer de Barcelona i propietari de la torre Castanyer a la ciutat comtal, encara existent avui dia.¹⁴⁴²

Francesc Molet i Parera (1731-1772), veler de professió, declarava l'any 1757 que precisava comprar 800 lliures de seda al tractant Raimon Roig de València per a dos telers.¹⁴⁴³ L'any 1765 hipotecava una casa de la seva propietat i una peça de terra de vinya plantada de 20.000 ceps per a dotar de patrimoni al clergue Josep Cruanyes i Misser, germà de la seva muller Gerònima.¹⁴⁴⁴ Associat amb Jaume Milans i Clausell, l'any 1769 negociaven a Cadis.¹⁴⁴⁵ Exercint funcions de «mestre de plata» Francesc Molet salpà de Cadis per anar a l'Havana, l'any 1771, amb la sagetia *Sant Antoni de Pàdua* de Jaume Milans —que restà a Cadis—, el qual havia cedit la patronia al seu cunyat Jaume Ferrer i Vendrell. La barca naufragà tornant de l'Havana el 17 d'agost de 1772, salvant-se únicament el pilot.¹⁴⁴⁶

Bernat Molet i Prats (1739-1826), fill del veler Ramon Molet, creà, l'any 1764, una companyia amb seu a Cadis, amb els comerciants canetencs

¹⁴⁴⁰ Francesc Rodriguez Santos, «El Mas Pont de Sant Iscle», *El Sot de l'Aubó*, núm. 76(2021), pp. 32-35.

¹⁴⁴¹ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. II, p. 222. El capital social era de 25.500 lliures aportat per 17 accionistes. Entre ells: Francesc Espar (3.000 lliures), Josep i Francesc de Bofarull de Reus (3.000 lliures), Joan Antúnez (1.500 lliures), Baltasar de Bacardí (1.500 lliures) i 11 més de 1.500 lliures cadascun.

¹⁴⁴² ANC, Fons Família Castanyer (1718-1957).

¹⁴⁴³ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1757, f.262. Foren testimonis de la declaració els velers de Canet, Josep Llobet i Prats i Josep Catà i Buscatell (1728-1762). Era preceptiu sol·licitar a l'Intendent una llicència per a importar seda de l'exterior del Principat.

¹⁴⁴⁴ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1765, f.365. En la creació del patrimoni hi participà també el patró Jaume Milans i Clausell casat el 1761 amb Caterina Cruanyes i Misser.

¹⁴⁴⁵ ACA, Reial Audiència, Consolat, vol. 1/7, 1769, f.591.

¹⁴⁴⁶ APCM, Llibre de testaments, 21-2-1775. De Canet, a banda de Francesc Molet i Jaume Ferrer, moriren també el mariner Francesc Oliver i un nebot seu.

Salvador Vaquer i Xifré (1727-1793) i Simon Vaquer i Parera (1735-1797) —cosins i descendents de «puntaires»— aportant 5.000 lliures cadascun d'ells.¹⁴⁴⁷ L'any 1771, el seu sogre Josep Goday i Misser, comerciant amb negocis a Cadis, li vengué per 590 lliures una casa a la Riera Santo Domingo (avui Sant Domènec) de Canet.¹⁴⁴⁸ Ultra les activitats de compravenda de productes, Bernat Molet, segurament amb companyia pròpia a partir de la dècada dels setanta, dedicava els seus guanys al finançament d'empreses marítimes; així, per exemple, l'any 1774 concedia un préstec de risc per valor de 1.356 pesos.¹⁴⁴⁹ A partir de 1786 apareix ja documentada la Companyia amb el nom de «*Bernardo Molet e Hijos*» amb seu a Cadis; a partir d'aquesta data molt probablement Bernat Molet deixaria la seva residència fixa a Cadis per traslladar-se a Canet.¹⁴⁵⁰ L'any 1797 amb motiu d'haver d'absentar-se de Cadis Bernat Molet i Goday, els dos germans efectuaren conjuntament un testament en el qual nomenaven hereu universal al seu pare.¹⁴⁵¹ La compra de cacau i sucre colonials era el negoci majoritari de la companyia, sempre molt connectada amb els patrons i comerciants de Canet.¹⁴⁵² A la Guia de comerciants de l'any 1808 constava que Bernat Molet tenia una casa de comerç a Cadis. La dita guia parlava de la vila de Canet en els següents termes:

«[...] *En tiempo de paz se extraen para América algunas partidas de vino, con barcos propios de Capitanes de aquella carrera, vecinos de la misma, y con otros de menor porte, que hacen viages en la costa y*

¹⁴⁴⁷ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1765, f.333. Simon Vaquer i Parera era cosí de Francesc Molet i Parera. Sobre els Vaquer, vegeu: Cantano, «La Companyia de Salvador Vaquer», pp. 20-24.

¹⁴⁴⁸ AHAM, Notaria de Canet, Josep Llobet, 1771, f.310. Sobre Josep Goday i Misser vegeu l'apartat corresponent de Nissagues marineres canetenques.

¹⁴⁴⁹ Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, Apèndix V.

¹⁴⁵⁰ AHPC, Protocolo 3853, 1786, f.34. Bernat Molet atorgava poders al seu fill Bernat Molet i Goday.

¹⁴⁵¹ AHPC, Protocolo 3863, 1797, f.35. Bernat i Josep Molet i Goday eren solters l'any 1797. Tot i ser veïns de Cadis, es casaren amb les canetenques Teresa Misser i Carreras i Rosa Llauger i Gual, el 1804 i 1802 respectivament.

¹⁴⁵² CEC, Llibre de comptes del patró canetenc Salvador Ferrer i Goday, 1792-1808, f.201. Salvador Ferrer i Goday havia remès a Cadis des de Campetxe, l'any 1803, quatre subornals de cacau a la consignació dels comerciants de Canet, Francesc Misser i Cia. i Bernat Molet i Fills.

puertos de Andalucía. Hay un astillero donde se constrüen embarcaciones hasta de 300 toneladas [...]».

Segueix una llista de vint fabricants i comerciants veïns de la vila, entre els quals vuit tenien casa de comerç a Cadis: Jaume i Miquel Xiqués; Xiqués, Cruz i Companyia; Bernat Molet; Francesc Misser; Clausell, Dorca i Companyia; Francesc Roura i Roldós; Llauger-Roura i Companyia; Illa, Moní i Companyia.¹⁴⁵³

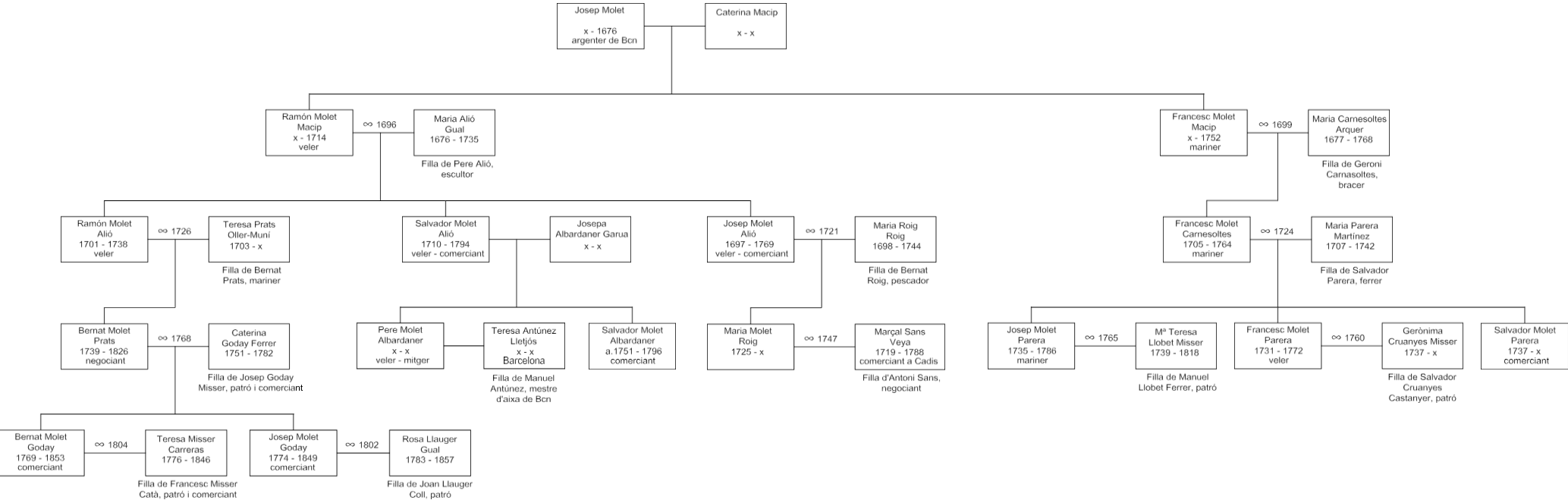
La Companyia Bernat Molet i Fills estava activa encara l'any 1822; entre el juny de 1813 i el juliol de 1819 el seu principal proveïdor, intermediari financer i client a l'ensem, fou la Companyia de Miquel Colomer i Pujades,¹⁴⁵⁴ amb seu a Barcelona. Durant aquest període hem estimat que les transaccions comercials entre les dues companyies foren d'unes 183.000 lliures.¹⁴⁵⁵

¹⁴⁵³ *Almanak mercantil ó Guia de comerciantes para el año 1808*, pp.392-393.

<https://books.google.com.pe/books?id=HN5xNSI6RhkC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>.

¹⁴⁵⁴ Tot i que no en tenim la certesa, creiem que podria tractar-se de Miquel Colomer i Pujades, natural de Canet, nascut el 1772, fill de Miquel Colomer i Colomer i Agustina Pujades i Colomer, o també de l'homònim, nascut a Canet el 1776, fill de Jaume Colomer i Colomer i Esperança Pujades i Rifà.

¹⁴⁵⁵ AHCB, Fons comercial, B-629, Libro Maior de M.C.P. (1813-1816); Fons comercial, B-630, Libro Mayor de M.C.P. (1817...). Tot i que no consta en els llibres, sembla clar que el propietari era un Miquel Colomer i Pujades, comerciant no matriculat de Barcelona, segons els *Almanaks mercantils de 1797*, p. 455 i 1802, p. 249.
<http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0067341919&search=&lang=es>



5.3. Companyia Llauger-Roura

5.3.1. ESTRUCTURA I FUNCIONAMENT DE LA COMPANYIA.

Està documentat que la companyia Llauger Roura de Canet tenia establiment a Cadis almenys des del 1770.¹⁴⁵⁶ Fou fundada per Miquel Llauger i Bonet i Francesc Roura i Roldós, ex-patrons i cunyats. El fons aportat entre tots dos era de 30.000 lliures a parts iguals.¹⁴⁵⁷ L'any 1774, la companyia de Barcelona, Prat, Martí, Baldrich i Fuster, els remetia a Cadis, per exportar a les colònies, una partida de llenços pintats per un valor de 1.313 lliures.¹⁴⁵⁸

Més endavant entraren com a socis Josep Llauger i Carnesoltes, nebot de Miquel Llauger, i Pau Roura, germà de Francesc i gendre de Miquel Llauger. En la companyia Llauger Roura, ara de quatre socis, el capital acumulat —fons més benefici— pels dos fundadors a l'agost de 1776 —data pactada de finalització de la companyia— era de 56.431 lliures, 7 sous, 1 diner.¹⁴⁵⁹

El 27 de setembre de 1776 s'escripturà a Cadis la nova companyia Llauger Roura;¹⁴⁶⁰ en realitat es tractava d'una pròrroga amb els mateixos socis; tenia un fons de 194.722 rals de plata, 10 ½ quarts —aproximadament 34.076 lliures—, integrat pels guanys de l'exercici anterior, dels quals pertanyien a Miquel Llauger 13.226 lliures (38,9%), a Francesc Roura, 11.783 (34,5%), a Josep Llauger, 4.610 (13,5%) i a Pau Roura, 4.458 (13,1%). A més a més, els dos socis majoritaris deixaven en el fons les 30.000 lliures (171.428 rals), corresponents al fons inicial de la antiga companyia. aportat per ells —el qual no havien retirat encara—, amb la condició de recuperar-les quan els convingués.

El temps de vigència de la companyia s'establia per un període de quatre anys, fins al 31 d'agost de 1780, amb la facultat de poder-se extingir

¹⁴⁵⁶ AHPB, Sebastià Prats, 31-8-1770, f.295. Els comerciants de Barcelona, Joan Mille i Soler i Agustí Roig, atorgaren poders a la compaña Llauger-Roura de Cadis.

¹⁴⁵⁷ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 27.

¹⁴⁵⁸ Valls, *La Catalunya atlàntica*, p. 239. Fèlix Prat era el director/administrador de l'esmentada companyia.

¹⁴⁵⁹ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 27. Resultat segons el balanç de 30 d'agost de 1776.

¹⁴⁶⁰ AHPC, Protocolo 3843, 1776, f.249r-f.259v.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

abans si per motius de guerra o altres infortunis fos aconsellable; la decisió requeria l'acord almenys de tres dels socis. Igualment s'estipulava la possibilitat de pròrroga per més temps; en aquests cas, amb el consentiment dels quatre integrants de la companyia.

Els beneficis o pèrdues es repartien de la següent manera: Miquel Llauger i Francesc Roura, tres cinquenes parts, la meitat cadascun; els altres dos socis, les altres dues cinquenes parts, també al 50%. Josep Llauger i Pau Roura s'intercanviarien cada any la residència al Principat i Cadis, mentre Miquel Llauger i Francesc Roura decidirien residir temporalment en un o altre lloc, segons ho exigissin les circumstàncies.

S'obligaven a fer cada any un balanç de situació de la companyia, preferentment en el període de canvi de residència dels socis. Sempre que un company viatgés de Cadis al Principat o a l'inrevés se li abonarien 60 pesos de 128 quarts a l'anada i altres tants a la tornada.

Durant el temps de residència a Cadis a cada soci se li pagava —del fons de la companyia— la manutenció, el lloguer de la casa i el servei domèstic, amb exclusió de qualsevol altra despesa personal. Tanmateix, no s'abonaven els conceptes esmentats als residents al Principat. Considerant que Josep Llauger i Pau Roura no tenien l'experiència suficient s'abstindrien de prendre decisions importants, sense el consentiment de Miquel Llauger i Francesc Roura. Seria regla de la companyia, per no caure en riscos excessius, assegurar totes les operacions o inversions superiors a 500 pesos. Decidiren seguir disposant de tres joves als quals se'ls procurava el manteniment «*y un salario que paresca regular para que puedan con el costear su vestuario*».

Si durant el temps de vigència de la companyia «*dispusiese su Divina Magestat de la vida de alguno de nosotros*», passarien comptes amb els hereus els primers quatre mesos després de l'òbit, per pagar-los —tres mesos després en or o plata— la meitat del que els correspondria i l'altra meitat passats novament tres mesos. En cas de voler l'hereu o hereus continuar en la

companyia en representació del difunt, era facultat de la resta de socis la seva admissió.

L'any 1779 Josep Llauger i Carnesoltes fou substituït pel patró Josep Moní i Carnesoltes, cunyat de Miquel Llauger i Bonet, dedicat a la navegació activa fins aleshores. En concepte de liquidació li foren lliurades a Josep Llauger, 44.775 rals de plata antiga, 11 quarts, corresponents al capital inicial aportat per ell de 26.343 rals, 5 $\frac{1}{2}$ quarts, més 18.432 rals, 5 $\frac{1}{2}$ quarts de guanys.¹⁴⁶¹ És a dir, en tres anys Josep Llauger havia obtingut un benefici del 70%, calculat sobre el capital inicial aportat. L'entrada de Josep Moní a la societat motivà la realització del balanç de la companyia el 14 de setembre de 1779; el resultat donà un Haver total, entre les cases de Canet i Cadis de 640.670 rals de plata, dels quals 346.099 rals, corresponien al fons principal de l'exercici 1776-1779 aportat per Miquel Llauger (46,8%), Francesc Roura (39,9%) i Pau Roura (13,30%). La resta, 294.571 rals, —els guanys del període— constituïa el fons repartible: Miquel Llauger i Francesc Roura, 110.464 rals cadascú (*1 $\frac{1}{2}$ quinto y 1 $\frac{1}{2}$ parte de otro quinto*) i Pau Roura 73.643 rals (*1 quinto y $\frac{1}{4}$ de otro*).¹⁴⁶²

Els guanys obtinguts entre el 20 de setembre de 1779 i el 3 de maig de 1783 s'estimaren en 54.098 lliures, procedents del benefici aconseguït per l'exportació d'aiguarent de cost 88.231 lliures i diferents gèneres — bàsicament tèxtils— de valor 242.207 lliures. El repartiment del lucre proporcionava a Miquel Llauger i Francesc Roura, 16.229 lliures a cadascun (*1 quinto y medio*), a Pau Roura i Josep Moní, 10.820 lliures a cadascun (*1 quinto*).¹⁴⁶³ Aquell any de 1783 s'integrà a la societat Miquel Llauger i Moní, fill de Miquel Llauger i Bonet, quedant formada la companyia per cinc membres. La participació de cada soci fou la següent: Miquel Llauger, major, i Francesc Roura, $\frac{5}{20}$ més $\frac{1}{4}$ de vintè cadascun; Pau Roura, $\frac{5}{20}$, Josep Moní, $\frac{3}{20}$ més $\frac{1}{2}$ vintè i Miquel Llauger, menor, $\frac{1}{20}$.¹⁴⁶⁴

¹⁴⁶¹ AHPC, Protocolo 3845, 1779, f.284. Josep Llauger tenia $\frac{1}{5}$ de la societat constituïda el 1776.

¹⁴⁶² AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 22.

¹⁴⁶³ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 25.

¹⁴⁶⁴ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 27. Escripura signada a Canet el 17 de maig de 1783.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

D'aquesta nova etapa es conserven el llibre major i el llibre de comptes corrents;¹⁴⁶⁵ en el primer hi consten els pagaments (despeses) i cobraments efectuats des de Barcelona, entre el 12 d'agost de 1784 i l'11 de novembre de 1786. Les transaccions eren efectuades per Jaume Puig, administrador/comptable contractat per la companyia i resident a Barcelona. Les quantitats abonades als creditors i les rebudes dels deutors s'anoten en moneda de compte catalana, detallant el procediment efectuat: efectiu (*constan*) majoritàriament pesos de vuit rals, però també en vals reials de 300 i 600 pesos senzills —molt més utilitzats els de 300—, lletres, or o *duros*. El període comptabilitzat comprenia set exercicis de durada diversa, el resultat del quals —tot foren guanys— eren abonats per l'administrador a la companyia. Heus ací el resum expressat en lliures, sous i diners:

Taula 64. Estat comptable de la Companyia Llauger Roura des del 12/08/1784 al 11/11/1786, en lliures, sous i diners. Elaboració pròpia.

Període	Deure	Haver	Guany
12/08/1784 a 19/08/1785	72.135 16 1	74.478 1 2	2.342 5 1
19/08/1785 a 28/10/1785	72.356 11 9	78.581 2 11	6.224 11 2
29/10/1785 a 24/01/1786	90.103 14 5	102.212 12 7	12.108 18 2
27/01/1786 a 23/03/1786	43.077 4 2	54.662 18 8	11.585 14 6
24/03/1786 a 03/05/1786	28.376 3 6	39.895 18 6	11.519 15
03/05/1786 a 25/08/1786	117.098 8 9	135.616 6	18.517 17 3
26/08/1786 a 11/11/1786	53.497 18 3	54.021 3	523 2
TOTAL	476.645 16 11	539.468 1	62.822 3 2

Hem constatat que en aquest període els vals reials eren admesos sense desconfiança ja que el nominal i interessos —garantits per la Corona—eren pagats puntualment. Sovint les trameses de diners (or o plata) s'efectuaven per terra (*ordinaris*) i els vals per carta. El cobrament d'aquests últims es feia mitjançant *corredors de cambi* que en percebien un 0,5%; el

¹⁴⁶⁵ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 1.

premi (interès) era de l'ordre d'un 2,5% sobre el nominal.¹⁴⁶⁶ El pagament de quantitats importants el feien normalment avançant una part en efectiu (*constan*) i la resta amb vals.

En el llibre de comptes corrents hi figuren els proveïdors i clients durant el període 1783-1786. En la taula següent fem esment dels més importants i una estimació del valor de les transaccions per les mercaderies rebudes o venudes.

Taula 65. Valor de les operacions realitzades amb els principals proveïdors o clients, entre 1783 i 1786, per la Companyia Llauger Roura. Elaboració pròpia.

Fabricant/comerciant	Residència	Valor (lliures)
Ramon Pujol i Cia.	Barcelona	204.363
Magon Le Fer Hnos. i Cia.	Cadis	194.169
Pla Rocamora i Fills	Reus	108.815
Antoni Pongem i Alabau	Barcelona	98.025
Josep i Francesc Bofarull	Reus	92.330
Manuel Ortells i Cia.	Barcelona	87.780
Gaspar Soler	Barcelona	67.313
Anglés Rull i Cia.	Barcelona	62.068
Jorge de Araurrechenea	Cadis	59.786
Francesc Sunyer i Cia.	Reus	53.992
Josep Vilardaga	Barcelona	41.426
Campllonch Guarro i Fill	Mataró	35.658
Miquel Formentí i Cia.	Barcelona	33.549
Francesc Saguí	Barcelona	25.704
Fèlix Prat i Cia.	Barcelona	24.259
Joaquim Espalter i Rosas	Barcelona	23.454

¹⁴⁶⁶ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 1. Estimacions realitzades sobre 15 vals de 300 pesos rebuts entre el 12 i el 17 de febrer de 1785.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Joan Gallisa i Cia.	Barcelona	22.792
Joan Baptista Montagut	Reus	18.836
Jacint Ramon	Barcelona	15.318
Ramon Novell	Barcelona	14.974
Joan Canaleta	Barcelona	13.061
Miquel Castelló	Barcelona	12.606
Joan Baptista Cirés i Cia.	Barcelona	8.400
Josep Gener	Reus	7.588

Entre els comerciants de Barcelona s'hi troben alguns dels més destacats d'aquell moment. Eren, majoritàriament, fabricants/venedors d'indianes, platilles, llenços fins, etc.;¹⁴⁶⁷ l'excepció era Josep Vilardaga, fabricant exclusiu de mitges. Fora de la ciutat comtal els proveïdors més importants eren de Reus, els quals proporcionaven bàsicament vi i aiguardent;¹⁴⁶⁸ Pla Rocamora i Fills, a més, exercia funcions d'intermediari de Llauger i Roura amb els comerciants reusencs o de Tarragona. Igualment destacables són els comerciants gaditans exportadors a Índies: Pierre Magon i Nicolàs i Carlos Le Fer, originaris de Saint Malo, que ja estaven instal·lats a Cadis a l'últim terç del segle XVII; l'any 1729 s'associaren per constituir la casa de comerç Magon Le Fer Hnos.¹⁴⁶⁹ El 13 de setembre de 1783 Llauger i Roura carregà per a ells, a Salou, 4.000 barrils d'aiguardent prova d'oli, per un cost de 73.591 lliures, que foren cobrades amb lletres a la vista, però amb un descompte per *daño* comprès entre 1 $\frac{3}{4}$ i 3 $\frac{3}{4}$ %; l'any 1785 els hi envià, des de Barcelona, en varies trameses, diferents assortits d'indianes i platilles, per un cost de 54.968 lliures, import que la companyia gaditana compensà amb l'enviament a Barcelona de cacau i planxes de coure.¹⁴⁷⁰ Jorge de

¹⁴⁶⁷ Antoni Pongem, Miquel Formentí, Francesc Saguí, Fèlix Prat i Joan Canaleta foren membres de la Junta de Comerç de Barcelona. Vegeu, Molas, *Comerç i estructura social a Catalunya*.

¹⁴⁶⁸ Sobre els Bofarull de Reus, vegeu: Borja de Querol, «Nobles y comerciantes en Reus. Los Bofarull del siglo XVIII», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 77-82.

¹⁴⁶⁹ Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico*, pp. 143-144 i 466-467.

¹⁴⁷⁰ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 2, Carpeta 1, Llibre de comptes corrents, p. 42 i p. 102.

Araunrrenchenea, comerciant d'origen navarrès, exercí d'exportador a les Índies, navilier i assegurador. Matriculat al Consolat de Cadis el 1753, fou director d'aquesta institució entre 1795 i 1797.¹⁴⁷¹ Les vendes efectuades per Llauger i Roura a Araurrechenea foren majoritàriament barrils d'aiguardent.¹⁴⁷² Del Maresme destaca Campllonch, Guarro i Fill de Mataró, fabricants d'indianes.

El 1787, un cop finalitzat el termini pactat de vigència de la companyia, se'n desvinculà un dels fundadors, Miquel Llauger i Bonet. La resta de socis —Francesc Roura, Pau Roura, Josep Moní i Miquel Llauger i Moní— acordaren continuar amb la societat, que mantindria el nom de Llauger Roura.¹⁴⁷³ S'hi incorporà un cinquè membre, Josep Roura i Carreras, nebot de Francesc Roura i Roldós. El capital de la nova empresa estava format per un fons de 107.763 lliures, el qual s'hauria d'anar desemborsant gradualment i mensual en el termini de dos anys a Miquel Llauger major, 61.436 lliures, a Francesc Roura, 33.643 lliures i a Pau Roura i Roldós, 12.684 lliures, les quals els hi pertanyien del fons de la anterior companyia. A més del capital esmentat, el nou fons seria de 150.000 lliures, aportades a parts iguals —30.000 lliures— per cadascun dels cinc socis.

Entre els nous pactes cal destacar que s'abonarien a cada soci 25 pesos en temps de pau i 60 en temps de guerra, pels desplaçaments entre Cadis i el Principat i a l'inrevés. Igualment acordaren no fer cap enviament a Amèrica sense el consentiment general de tots els socis de «*entrambas Casas* ([Canet i Cadis]»). Els socis no podien treure diners de la companyia excepte «*cien doblones de a siete libras anuales*», o sigui 500 pesos, per a satisfer les seves necessitats personals i familiars; tanmateix s'autoritzava a Josep Moní el poder treure 1.000 lliures anuals, pel fet de no disposar d'altres recursos que el seu fons. El pagament als hereus d'un soci mort no es faria fins l'acabament dels

¹⁴⁷¹ Sobre Jorge de Araurrechenea, vegeu: Victoria E. Martínez del Cerro González, *Una comunidad de comerciantes: navarros i vascos en Cádiz (Segunda mitad del siglo XVIII)*, Sevilla, Consejo Económico y Social de Andalucía (CES), 2006.

¹⁴⁷² AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 2, Carpeta 1, Llibre de comptes corrents, p. 91 i p. 103.

¹⁴⁷³ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 27. Escriptura formalitzada davant el notari d'Arenys, Miquel Mora, el 7 de maig de 1787.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

quatre anys de vigència de la companyia, un cop realitzats els corresponents balanços. Si la companyia es renovés, podria ser admesa la viuda o els hereus, amb el capital del difunt o una part, d'acord amb els mèrits del finat i el parentesc.

En el cas de que algun soci, un cop finalitzats els quatre anys, no volgués participar en la renovació de la companyia, es faria inventari estimant el valor dels gèneres, segons el cost que tinguessin a Catalunya, més un 4% en concepte de despeses, l'any 1783 havien pactat el 6%; els fruits i licors pel valor que tinguessin a Cadis, sis mesos després del final de la companyia. S'haurien de tenir en compte els *cambis* marítims dels enviaments a Amèrica pendents, el valor de les existències a Catalunya i les quantitats acreditades de cada soci. La bondat dels comptes quedaria subjecta al dictamen dels apoderats (*amigos*) escollits: una persona per part.

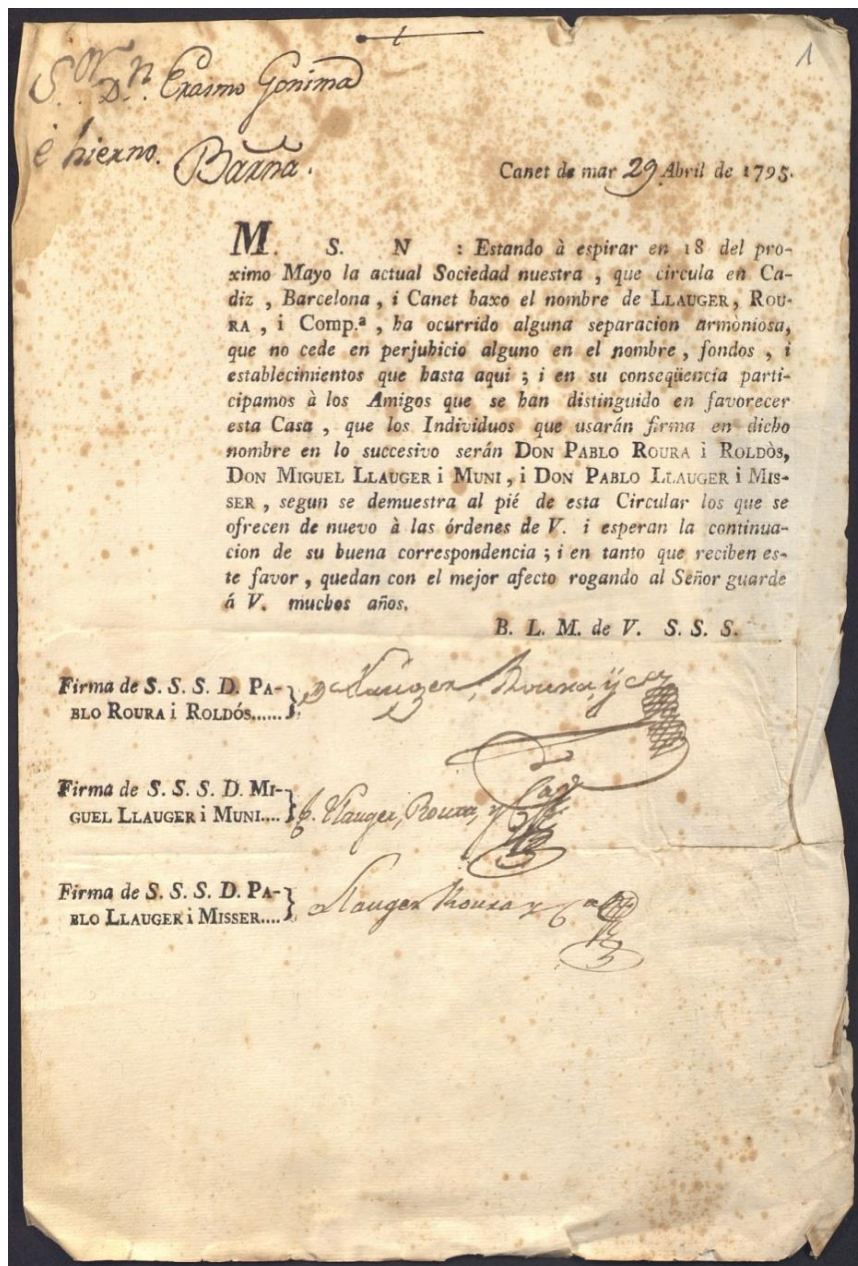
L'any 1795 els hi era reconegut el poder de firma de la companyia Llauger Roura a les següents persones: Pau Roura i Roldós, Miquel Llauger i Moní i Pau Llauger i Misser (1756-1805).¹⁴⁷⁴

Pau Llauger i Misser fou el darrer membre incorporat a la companyia fins aquell moment; pertanyent a la nissaga dels Llauger, ferrers, casà el 1786 amb Teresa Carnesoltes i Prats, filla del patró Josep Carnesoltes i Clausell. Abans, segurament el 1791, s'hi havia integrat Francesc Ferrer i Font.¹⁴⁷⁵

¹⁴⁷⁴ BC, Fons Gònima, 74/2, 1795.

¹⁴⁷⁵ Francesc Ferrer i Font es casà el 1793 amb Maria Roura i Moní, filla de Francesc Roura i Roldós. Era cunyat de Josep Roura i Carreras, casat el 1791 amb Serafina Ferrer i Font.

Il·lustració 10. Reconeixement de firma de la Cia. Llauger-Roura. Font: BC, Fons Gònima, 74/2, 1795.



Malgrat la decadència del comerç colonial experimentat al llarg del segle XIX, el 1808 la companyia mantenia les seus de Barcelona i Cadis¹⁴⁷⁶ i encara seguia activa l'any 1852.¹⁴⁷⁷

¹⁴⁷⁶ Almanak mercantil ó Guía de comerciantes, Madrid, 1808, p. 393. Consultat el 04/06/2022 a: https://books.google.es/books?id=HN5xNSI6RhkC&printsec=frontcover&dq=Almanak+mercantil+%C3%B3+Gu%C3%ADa+de+comerciantes,+1808&hl=ca&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q

5.3.2. LA FRAGATA JESÚS NATZARÈ «LA CATALANA»¹⁴⁷⁸

Aquesta embarcació, adquirida per la companyia Llauger-Roura el 1783, fou la seva nau emblemàtica. Entre 1780 i 1796 realitzà set viatges a les colònies americanes, essent comandada, excepte la segona expedició a Hondures, pel canetenc Francesc Jover i Flaquer.

Viatge a l'Havana (1781-1783)

El 14 de juliol de 1780 fou avarada a la platja de Canet la fragata *Jesús Natzarè*, àlies *La Catalana*, construïda per encàrrec de Miquel Llauger. Els parçoners eren: Llauger Roura i Cia, amb una participació de 3/8; Pedro Martínez de Murguía de Cadis, amb 3/16; Juan Díez Moreno de Cadis, 1/8; Francesc Borràs de Reus, 1/8; Magon Le Fer Hnos. i Cia. de Cadis, 1/8; Josep i Francesc de Bofarull de Reus, 1/16.¹⁴⁷⁹ És destacable, un cop més, la connexió Barcelona/Canet, Reus, Cadis, reiteradament utilitzada durant tot el segle XVIII pels comerciants dedicats al negoci marítim colonial. El gener de 1781 la fragata salpà de Barcelona per dirigir-se a Cadis, des d'on sortiria cap a l'Havana comandada pel patró canetenc Francesc Jover,¹⁴⁸⁰ mentre que Juan Díez Moreno, comerciant matriculat a Cadis, exerciria les funcions de carregador i director responsable dels comptes de la societat creada per a finançar l'esmentat viatge. En una primera estimació calcularen que el cost de la càrrega «la mayor parte de caldos, comestibles y algunas ropas», més el

=[Almanak%20mercantil%20%C3%B3Gu%C3%ADa%20de%20comerciantes%2C%201808&f=false](#)

¹⁴⁷⁷ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 10, Carpeta 11. Aquell any, Miquel Antoni Llauger i Pujol, fill de Miquel Llauger i Moní, substituï el seu pare, tot just traspasat, en la direcció de la companyia.

¹⁴⁷⁸ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 1. La documentació d'aquesta carpeta ens ha facilitat la informació dels dos primers viatges.

¹⁴⁷⁹ Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, pp. 154 i 182. El comerciant Juan Díez Moreno, originari de Soria, consta matriculat al Consolat de Cadis des de l'any 1755. El també comerciant Pedro Martínez de Murguía y Aldao, natural de Cadis, estava matriculat des del 1761.

¹⁴⁸⁰ Francesc Jover i Flaquer (1751-1836), casat l'any 1773 amb Margarida Prats i Llauger, l'any 1784 esdevingué, cunyat del capità canetenc Joan Prats i Llauger, pel casament d'aquest amb Maria Roura i Pujades, filla de Pau Roura i Roldós, un dels socis de la companyia Llauger Roura.

valor de la nau —acordat en 16.000 pesos— seria d'uns 55.000 pesos de 128 quarts, és a dir 440.000 rals de plata.¹⁴⁸¹ Aquesta elevada quantitat feia recomanable afegir algun altre soci; s'hi incorporaren els comerciants francesos establerts a Cadis: Fornier i Cia. i Cayla, Solier i Cia.¹⁴⁸² Les aportacions de cadascú foren les següents:

Taula 66. Parçoners de la fragata Jesús Natzarè, l'any 1780. Font: AMCM. Fons, Llegat Josep Rovira Fors.

Interessats	Participació (pesos)	Desemborsament (pesos)
Juan Díez Moreno	10.000	8.000
Llauger Roura i Cia	6.000	
Pedro Martínez de Murguía	6.000	3.000
Josep i Francesc de Bofarull	1.000	—
Francesc Borràs	2.000	—
Magon Le Fer Hnos. i Cia	10.000	8.000
Fornier i Cia	10.000	10.000
Cayla, Solier i Cia	10.000	10.000
TOTAL	55.000	39.000

La diferència de 16.000 pesos correspon al valor assignat al vaixell aportat pels seus partícips. Els socis ratificaven Juan Díez Moreno com a director/administrador de l'expedició —amb l'ajut de Miquel Llauger quan calgués—, al qual se li recomanava fer les compres a terminis; tanmateix per a les inevitables despeses al comptat (drets, habilitació del vaixell, panàtica, etc.) requeriria, quan ho necessités, a cada interessat la seva quota, exceptuant els tres catalans que restringien, en principi, la seva aportació al seu interès en la fragata.

¹⁴⁸¹ Hom ha de tenir en compte que la nau carregaria altres mercaderies de comerciants gaditans que haurien acordat els nòlits a cobrar a l'Havana pel capità Jover.

¹⁴⁸² Segons Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, p.66, la casa Cayla, Solier, Cabanes y Cia. declarà l'any 1771, 40.000 pesos de benefici, els més alts registrats a Cadis aquell any entre les companyies taxades per la Reial Hisenda amb el propòsit (fallit) d'introduir la contribució única.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Arribada l'embarcació a Cadis, els socis signaren l'abril de 1781 el contracte de finançament, el compte general del qual superà el projectat, de tal manera que en resultà un total de 587.505 rals, 16 mrs. El nou prorratge adjudicat fou el següent:

Taula 67. Participació dels interessats en el viatge a l'Havana, l'any 1781.
Font: AMCM. Fons, Llegat Josep Rovira Fors.

Interessats	Població	Participació (rs. mrs)		%
Llauger Roura	Canet/Cadis	66.966	12	11,4
Josep i Francesc Bofarull	Reus	8.699	0	1,5
Francesc Borràs	Reus	17.398	0	2,9
Pedro Martínez de Murguía	Cadis	48.000	0	8,2
Magon Le Fer Hnos. i Cia.	Cadis	111.610	17	19,0
Fornier i Cia.	Cadis	111.610	17	19,0
CaylaSolier i Cia.	Cadis	111.610	17	19,0
Juan Díez Moreno	Cadis	111.610	17	19,0
TOTAL		587.505	16	100

Per disminuir els riscos —comprensibles en la situació bèl·lica del moment, provocada per la guerra de les Tretze Colònies—,¹⁴⁸³ Llauger Roura cedí de la seva participació (privadament) 8.000 rals als Bofarull de Reus, altres 8.000 als Pla de Reus i 4.000 a la viuda Vila d'Arenys.¹⁴⁸⁴

La fragata partí de Cadis el 28 de juny de 1781; creiem que arribà a l'Havana els mesos de tardor, abans d'acabar l'any. Els nòlits cobrats a l'Havana, el 7 de febrer de 1782, pel capità Jover pel viatge des de Cadis foren 22.736 pesos forts, dels quals descomptat el 10% per a la barca (2.273 p.\$) i 7.991 ps.\$ de despeses comunes, quedaren nets per repartir al 50% entre la

¹⁴⁸³ Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales*, pp. 458-460. Per causa de la guerra de les 13 colònies el tràfic amb Amèrica quedà pràcticament interromput entre 1781 i 1782. Entre 1779 i 1783 foren més de 100 les embarcacions catalanes preses pels corsaris anglesos. Tres registres de la Reial Companyia de Barcelona enviats a Cumanà foren capturats el 1780.

¹⁴⁸⁴ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 19.

tripulació i la fragata, 12.472 ps.\$\$. Quedà doncs a favor dels interessats en el vaixell, 8.509 ps.\$\$, o sigui, 90.408 rs, 4 mrs.¹⁴⁸⁵

A la mateixa Havana, a principis de 1782, la fragata fou requisada en nom del Rei, per portar tropa i material bèl·lic en l'expedició a Pensacola (Florida); el corresponent contracte de nòlits, d'uns quinze mesos de durada, amb la Reial Hisenda acordà el pagament de 10 ½ pesos per tona i mes.¹⁴⁸⁶ Tenint en compte que a la fragata se li adjudicà un port de 283 ¼ tones, la quantitat a cobrar seria d'uns 44.612 pesos forts. Hem estimat que la Reial Hisenda quedà a deure uns 37.700 pesos forts en sortir la fragata cap a la metròpoli, probablement l'abril de 1783, per arribar a Cadis el mes de juny, dos anys després d'haver-hi sortit. No fou fins el 1790 que arribaren de l'Havana pagats per Hisenda 9.430 pesos forts i el 1802 se'n reberen 17.630 més.¹⁴⁸⁷ Vint anys després del viatge iniciat el 1781 encara no s'havia cancel·lat el deute (10.640 pesos forts) d'uns nòlits, en aparença magnífics, però sense garanties de cobrament, degut, creiem, a les dificultats financeres de la monarquia borbònica.

Els retorns de l'Havana els hem pogut estimar a partir del compte més clar i explícit, el pertanyent a Francesc Borràs de Reus, recollit en una liquidació feta a Cadis i presentada a la Llotja de Barcelona l'any 1803.¹⁴⁸⁸ Tenint en compte que la participació de Borràs en l'expedició era del 2,9%, les quantitats, en rals de plata, lliurades als interessats entre 1783 i 1803 foren les indicades en la següent taula:

¹⁴⁸⁵ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 6. Uns nòlits tant cars per un viatge d'anada s'expliquen per la inseguretat creada pel conflicte bèl·lic.

¹⁴⁸⁶ Segons Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, p. 280, el lloguer per tonatge-mes, a Amèrica, per al període de guerra 1780-1784 seria dues vegades superior a la que hom pagava a Cadis i a Barcelona. A més els propietaris tenien dret al 20% (i no al 10%) del nòlit brut, si la tripulació era remunerada a salari fix i no a la part. No fou aquest el cas de *La Catalana*, on la gent anava a la part.

¹⁴⁸⁷ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 1. S'ha d'entendre que els nòlits referenciats eren els de contracte, als quals s'havia de sostreure drets i comissió, que eren de l'ordre del 10%.

¹⁴⁸⁸ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 1.

Taula 68. Liquidació del compte del viatge a l'Havana. Font: Elaboració pròpia.

Interessats	1783	1784	1785	1790	1803	TOTAL
Llauger Roura	81.015	4.124	8.868	5.437	11.691	111.135
Bofarull	10.660	543	1.167	715	1.538	14.623
Borràs	20.609	1.049	2.256	1.383	2.974	28.271
Murguía	58.274	2.966	6.379	3.911	8.409	79.939
Magon	135.024	6.873	14.781	9.061	19.485	185.224
Fornier	135.024	6.873	14.781	9.061	19.485	185.224
Cayla	135.024	6.873	14.781	9.061	19.485	185.224
Diez Moreno	135.024	6.873	14.781	9.061	19.485	185.224
TOTAL	710.654	36.174	77.794	47.690	102.552	974.864

Podem comprovar que el retorn abonat, 710.654 rals, l'any de tornada de la fragata (1783) ja representava un guany del 21% sobre l'inversió inicial. Els cobraments dels anys 1790 i 1803 pertanyien exclusivament al deute de la Reial Hisenda.

El setembre de 1783, poc després d'arribar a Cadis, la fragata —amb el vist-i-plau de tots els socis— fou venuda a la companyia Llauger Roura per 8.500 pesos de 128 quarts (68.000 rals de plata), quan per a l'expedició s'havia valorat en 16.000 pesos. Llauger Roura realitzà el pagament en 27 vals reials de 300 pesos, més 400 en efectiu lliurats a Juan Díez Moreno director de l'expedició, el qual adjudicà la part corresponent a cada soci sobre un total de 68.237 rals de plata i 31 maravedís, dels quals 237 amb 31 maravedís pertanyien a l'interès percebut pels vals.¹⁴⁸⁹ Heus ací el repartiment de la venda de la fragata a cada soci, d'acord amb la seva participació en l'expedició:

¹⁴⁸⁹ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 8.

Taula 69. Repartiment als interessats de la venda de la fragata a la Cia. Llauger-Roura. Font: AMCM. Fons, Llegat Josep Rovira Fors.

Interessats	Participació, Rs.Mrs.	Cobrament, Rs.Mrs.	%
Llauger Roura i Cia.	66.966 12	7.774 20	11,4
D. Josep Bofarull	8.699	1.009 30	1,5
D. Francisco Borràs	17.398	2.019 27	2,9
Pedro Martínez de Murguía	48.000	5.572 22	8,2
Magon Le Fer Hnos i Cia.	111.610 17	12.957 23	19,0
Fornier i Cia.	111.610 17	12.957 23	19,0
Cayla i Cia.	111.610 17	12.957 23	19,0
Juan Diez Moreno	111.610 17	12.957 23	19,0
TOTAL	587.505 16	68.207 31	100

Viatge a Honduras (1784-1786)

El següent viatge de la fragata, essent-ne propietaris exclusivament la companyia Llauger Roura, anà a Honduras amb sortida també des de Cadis lloc des d'on es preparà l'expedició sota la direcció de Juan Antonio Ucelay, comerciant natural d'Oñate (Guipúzcoa), establert a la capital gaditana i matriculat des del 1763 al Consolat de Comerç.¹⁴⁹⁰ El 8 de maig de 1784 es registraren mercaderies valorades en 5.707.688 rals de billó (equivalents a 3.032.205 rals de plata), dels quals 1.649.450 corresponien a productes del país i 4.058.238 a productes estrangers.¹⁴⁹¹ *La Catalana* salpà de Cadis el 13 de maig comandada pel patró Joan Puig i Perich. Entre les partides carregades per Ucelay, Llauger Roura i Pedro Martínez de Murguía cadascú interessava 1/6 (76.726 $\frac{3}{4}$ rals) en la factura que totalitzava 57.545 pesos (460.360 rals de plata, 21 maravedís.) enviats a la consignació de Juan Fermín de Ayzinena. Els productes emparats per l'esmentada factura foren: bramant cru 218.563 rals (47,4%), cera del Nord 59.165 rals (12,9%), ganivets 48.206 rals (10,5%), ferro i acer 36.000 rals (7,8%), canyella 34.875 rals (7,6%), caserillos 16706 rals

¹⁴⁹⁰ Ruíz Rivera, *El Consulado de Cádiz*, p. 209.

¹⁴⁹¹ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, p. 150.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

(3,6%)¹⁴⁹², oli, olives i espígol 10.107 rals (2,2%), vi de Sanlúcar 8.826 rals (1,9%), altres 2.209 rals (0,5%), drets més despeses 25.703 rals (5,6%).¹⁴⁹³ Excepte els consumibles, la majoria de mercaderies eren d'importació; destacaven els teixits de Flandes, els quals representaven quasi la meitat del total. Hom ha de tenir en compte que Llauger Roura i Pedro Martínez de Murguía, interessaven, com hem dit més amunt, 1/6 cadascú en la factura comentada, l'import de la qual representava tan sols un 15% del total registrat.

Sembla, dissortadament, que el mercat hondureny no fou tan propici com el cubà. Havent retornat la fragata a Cadis a finals de 1785 o principis de 1786, el marquès d'Ayzena havia enviat a Ucelay, entre 1788 i 1789, a compte dels interessats, 75 sarrons d'anyil, per un valor de 25.645 pesos; l'anyil, procedent d'Hondures o Guatemala, era el producte més preuat. Del total rebut, a Llauger Roura els corresponia 1/6: 34.192 rals de plata. Entre 1789 i 1790 es produí la fallida de Juan Antonio Ucelay i no es va rebre cap més remesa: «*quebró Ucelay y nada más se ha visto*»¹⁴⁹⁴ La situació dels comptes facilitada l'any 1793 pels síndics designats en motiu de la fallida d'Ucelay era la següent:

Valor de les mercaderies cobrades a Hondures.....	30.442 ps.
Valor de les mercaderies venudes pendants de cobrar (fiades).....	22.814 ps.
Valor de les existències.....	21.662 ps.
TOTAL.....	74.918 ps.

És a dir dels 57.545 pesos invertits l'any 1784 tan sols se n'havien rebut, com hem vist anteriorment, 25.645 pesos en sarrons d'anyil; l'any 1789, 4.797 pesos en efectiu restaven en poder d'Ayzena a Hondures. No fou fins el 1797 que es reberen 26.482 pesos procedents de la factura d'Ucelay, dels quals

¹⁴⁹² RAE: Espècie de llenç casolà.

¹⁴⁹³ AHN, Consejos, 20237, Exp. 5, any 1795, pp. 1-7; «José Roura contra la quiebra de Juan Antonio Ucelay». Consultat el 04/06/2022 a:

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/1313157>

¹⁴⁹⁴ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 1. Compte dels Bofarull pel viatge a Hondures. Llauger Roura havia cedit als Bofarull de Reus 4.000 pesos (32.000 rals de plata) del seu interès en la factura esmentada.

4.747 pesos (37.975 rals. de plata) s'adjudicaren a Llauger Roura.¹⁴⁹⁵ Fins aquell moment, tretze anys després de la inversió realitzada, no s'havia recuperat el capital inicial, ni molt menys el possible benefici (30%), degut segurament a vendes fiades no cobrades i a productes que resultaren invendibles, com la canyella.¹⁴⁹⁶

Viatge a Veracruz (1786-1788)

El tercer viatge de la fragata es realitzà amb destinació a Veracruz essent-ne capità el canetenc Pau Llauger i Misser, que substituï per malaltia a Francesc Jover. El registre efectuat a Barcelona el 29 de novembre de 1786 ens informa de les mercaderies carregades, el seu valor i els drets pagats:¹⁴⁹⁷

Géneros del Reino libres Valores (rs. vn.)

300 resmas papel blanco.....	6.000
92 pares de zapatos.....	1.400
2 sombreros finos.....	160

Géneros del Reino que adeudan Valores (rs. vn.)

1.624 @ vino tinto.....	12.992
13.624 @ aguardiente.....	817.440
1.676 varas lienzos pintados.....	9.980
133 docenas navajas y tijeras.....	1.531
458 armas de fuego.....	11.609
Una silla de montar y un catre.....	230
100 gruesas cuerdas para instrumentos.....	405
1 cajón flores artificiales.....	151
770 varas encages de hilo.....	<u>1.412</u>
855.750	
Derechos (3%).....	25.672 16

¹⁴⁹⁵ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 1.

¹⁴⁹⁶ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 37.

¹⁴⁹⁷ AGS, Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, 1786.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Seda

97 ½ libras seda obrada y manufacturada.....	10.670
Derechos (real por libra).....	97 17
<u>Provisiones (Derechos)</u>	368 6
 TOTAL Valores.....	 873.980
TOTAL Derechos.....	26.138 5

Es pot comprovar que els gèneres eren tots del Principat, a diferència del viatge anterior on dominaven els productes estrangers carregats a Cadis. En aquesta ocasió l'expedició anà directament de Barcelona a Veracruz transportant una carga important d'aiguardent, sens dubte i amb diferència, la mercaderia catalana més comercialitzada de la Carrera; en canvi, en aquest viatge i en els que segueixen, la fragata realitzà a la tornada escala en el port de Cadis on hi tenia seu la companyia Llauger Roura la qual a més de procurar negoci amb els productes colonials importats, podia contractar nòlits per el retorn a Barcelona.

Altres viatges

Des de Barcelona, Francesc Jover i la fragata *Jesus Natzarè* repetiren el viatge a Veracruz en quatre ocasions amb les següents dates de despatx: 26 de novembre de 1788, 29 de gener de 1790, 20 de juny de 1793 i 5 d'agost de 1796.¹⁴⁹⁸ Aquest últim fou especialment llarg i costós, degut a la declaració de guerra contra Anglaterra l'octubre de 1796. El fet obligà la fragata, després d'una escala a Màlaga, a romandre a Cadis des del 7 de febrer de 1797 fins el 18 de desembre de 1798, en que salpà de la ciutat andalusa malgrat continuar actiu el conflicte amb Anglaterra. Jover passà nota de les despeses comunes del vaixell (manutenció i manteniment) des que se'n feu càrrec a Barcelona el

¹⁴⁹⁸ Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio*, vol. III, apèndix. També a Llovet, *La matrícula de mar*, pp. 188-189.

29 de juliol de 1796 fins la sortida de Cadis el 18 de desembre de 1798; pel seu interès el detallem a continuació:¹⁴⁹⁹

Despeses per manutenció de la gent (panàtica).....	9.048 ll. 18s.
Ídem per manteniment del vaixell.....	1.063 ll. 10s.
Total despeses del vaixell.....	10.112 ll. 8s.
Cobrament de fals nòlit a Cadis.....	4.135 ll. 15s.
Deute del vaixell.....	5.976 ll. 13s.

La llarga estada a Cadis obligà a descarregar el vaixell i vendre les mercaderies dels diferents noliejadors a qui es cobraren els nòlits corresponents al trajecte Barcelona-Cadis. El deute s'incrementà per la reclamació feta pel capità Jover, en virtut de la qual se li havien de pagar 29 mesos de pilotatge —tot el temps transcorregut entre Barcelona i Cadis— a raó de 50 pesos mensuals i 30 al seu fill, Francesc Jover i Prats, pilot; en total 3.214 lliures i 12 sous, que per sentència judicial quedaren reduïdes a 1.365 lliures. D'aquesta manera el deute definitiu del vaixell fou de 7.341 lliures i 13 sous. Desconeixem el resultat final d'aquest viatge, realitzat durant el pitjor període (1796-1802) dels negocis amb ultramar; les necessitats de diner foren enormes durant la paràlisi del comerç colonial: així ho comunicava, l'octubre de 1799, la casa Llauger Roura de Cadis als socis de Canet: «*la caja no ase milagros como la jarra u tinaja de San Grao de Tosa*».¹⁵⁰⁰

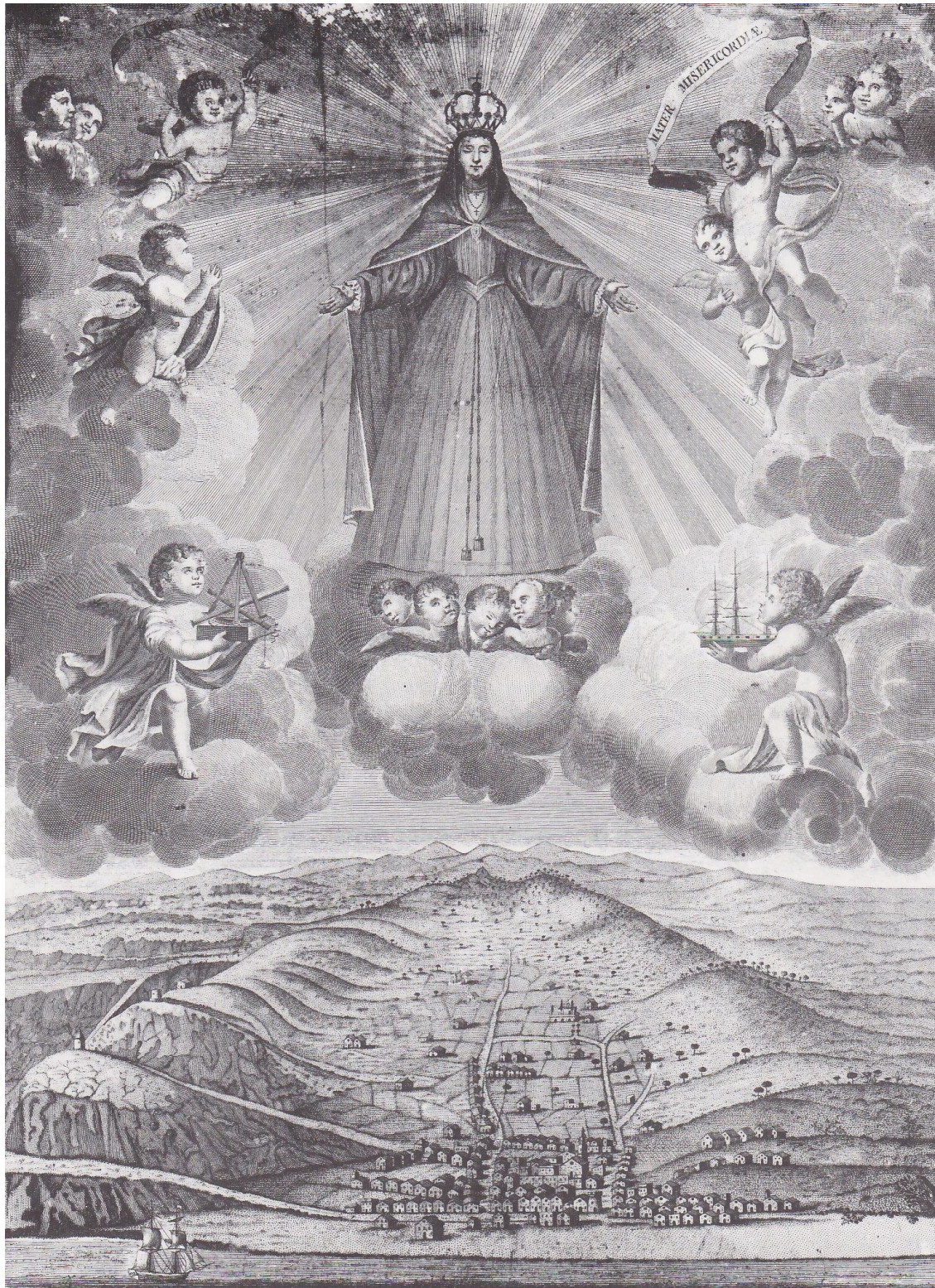
¹⁴⁹⁹ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 7, Carpeta 1.

¹⁵⁰⁰ AMCM, Llegat Josep Rovira Fors, Caixa 4, Carpeta 3.

Ernest Zaragoza Pascual, *Recull de documents de la història guixolenca*, Vol. III, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2010, pp. 49-50. Una tradició popular, reflectida en els goigs dedicats a Sant Grau i relacionada amb aquesta dita, es refereix al poder curatiu del sant, per la qual cosa molts malalts acudien a l'ermita que presidia per beure l'aigua d'una font; igualment les noies fadrines que es mullaven el cap amb aquesta aigua trobarien marit.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Il·lustració 11: Litografia de l'any 1818 dedicada a la Verge de la Misericòrdia, protectora de navegants. A baix, la vila de Canet de Mar flanquejada per dues petites serralades, banyada pel mar Mediterrani.



CAPÍTOL V

6. RESULTATS

6.1. Discussió

Els capítols precedents són el resultat de la recerca documental i la consulta bibliogràfica efectuades. El nostre propòsit és, mitjançant l'anàlisi i interpretació de les dades obtingudes, valorar l'aportació de Canet de Mar al comerç marítim del segle XVIII. S'ha pretès aportar informació sobre els patrons i comerciants canetencs accedint a la coneixença de llur activitat professional, vinculada molt especialment amb els negocis d'ultramar. Altre aspecte, no menys important, ha estat poder establir amb certesa les filiacions dels esmentats personatges, així com les relacions de parentesc entre les diferents nissagues, les quals expliquen sovint decisions i actuacions en els àmbits familiars, municipals i de país. La documentació consultada ens ha proporcionat alhora una informació addicional sobre el comerç marítim de la divuitena centúria, molt especialment de la Carrera d'Índies, la qual pot contribuir a incrementar el coneixement que se'n té, tot i tractar-se d'un tema ben estudiat per destacats historiadors.

Hem procurat adequar el contingut del present capítol a l'estructura del treball. És a dir, en primer lloc evidenciar, mitjançant les nostres consideracions i comentaris, aspectes que ens semblen rellevants de la navegació i comerç marítims catalans del segle XVIII en el transcurs de quatre períodes que jutgem paradigmàtics. En això, ens ha inspirat, en certa manera, el capítol «*Ensayo de periodización*» del professor Martínez Shaw inclòs en el seu llibre tantes vegades esmentat: «*Cataluña en la Carrera de Indias*». En l'apartat final que hem anomenat «Els protagonistes: navegants i comerciants» hem pretès fer palesa la rellevància dels personatges de les diferents nissagues i alhora fer conèixer la filiació i relacions de parentesc de la majoria de patrons i comerciants, pràcticament inèdites fins al dia d'avui.

Navegació i Comerç: 1720-1740

La flota canetenca era probablement la més nombrosa del Maresme a mitjans del segle XVI; fins a 40 patrons descarregaren l'any 1632 les seves «barques» al port de Barcelona. Practicaven el cabotatge mediterrani amb embarcacions de petit tonatge, dites de tràfic, com els llaguts, canaris o tartanes. Els indrets més freqüentats eren el litoral català, el llevant peninsular i cap al nord, el Rosselló. Un cop acabada la guerra de Successió, i sobretot a partir de 1720, es fa palès un canvi en l'orientació comercial catalana consistent en el desplaçament del tràfic marítim des del Mediterrani a l'Atlàntic. Els mariners del Principat contactaren, cada cop amb més freqüència, amb les principals places peninsulars vinculades al comerç colonial com eren Sevilla, Cadis i Lisboa. Tot i mantenir-se força viu el tradicional cabotatge mediterrani, el cert és que un gran nombre de vaixells catalans s'especialitzaren en el trajecte fins el port gadità. La raó del canvi cal buscar-la en la necessitat que tenia el govern de Felip V de reactivar el delmat comerç ultramarí. Per aquest motiu s'incentivà la incorporació de tots els vassalls —catalans inclosos— a la Carrera d'Índies a través de Cadis.

Entre 1720 i 1736 foren 25 els patrons de Canet que viatjaren 90 vegades a Cadis després d'haver carregat mercaderia, majoritàriament aiguardent, quasi sempre a Salou, per compte de Miquel Alegre. Aquest comerciant, en el mateix període, noliejà altres 15 patrons de diferents viles costaneres catalanes amb càrrega similar i a la mateixa destinació. Òbviament no era tan sols Miquel Alegre l'únic comerciant barceloní exportador a Cadis, però sí un dels més actius, la qual cosa ens permet afirmar, com han fet altres autors, que els patrons de Canet, durant aquell període, foren els qui més freqüentaren la ruta Barcelona-Salou-Cadis. Tot i que el recorregut fins la capital andalusa, podria encara ser considerat de cabotatge, el cert és que les embarcacions més utilitzades en l'itinerari esmentat registraren un arqueig mitjà d'uns 1.800 quintars, si tenim en compte la mai prou ponderada llista de patrons i barques de Canet de l'any 1728.

Amb les dades obtingudes —a partir dels viatges realitzats pels patrons de Canet—, hem pogut fer estimacions sobre el preu de les mercaderies exportades i el preu de venda a Cadis. Hem procurat igualment conèixer

l'impacte sobre els imports de les despeses associades, alhora que buscar les raons plausibles que justificarien les oscil·lacions del mercat durant el període considerat.

A Salou es carregava principalment l'aiguardent prova d'oli; el d'holanda en menys quantitat i l'anísat encara menys; seguien el vi, l'ametlla i l'avellana. Hem constatat que el preu de l'aiguardent prova d'oli, comprat a Reus i estibat a Salou, tingué un preu mitjà de 63 lliures la pipa durant el període considerat, amb un preu màxim de 84 i un mínim de 46 lliures, els anys 1723 i 1732 respectivament. Òbviament aquestes variacions estaven subjectes al resultat de les collites i a la conseqüent llei del mercat d'oferta i demanda. El preu obtingut corresponia al de l'aiguardent (85%) més les despeses: bótes i embarcament (8%), drets (5%) i comissió (2%). El cost del vi, sempre negre, era normalment unes quatre vegades més barat que l'aiguardent prova d'oli, la qual cosa es correspon amb la diferència de grau alcohòlic entre un i l'altre. El percentatge de les despeses, en el cas del vi, era semblant al de l'oli. La càrrega d'ametlla i avellana es produïa molt més ocasionalment; s'embarcà entre el 10 i el 15% del total d'expedicions. En els únics casos que hem pogut esbrinar els preus, l'ametlla costava el triple que l'avellana.

En línies generals, pel que fa a les vendes a Cadis, s'obtingueren els guanys més alts els anys que coincidiren amb la partida de la flota: 1720 (36,3%); 1721 (21,4%); 1723 (31,0%); 1725 (sense dades). En les tres següents sortides de flota els anys 1729, 1732 i 1735, la pèrdua de càrregues per naufragi, atac dels moros i incendi respectivament, minvaren els beneficis, fins i tot l'any 1735 es produïren pèrdues. És un fet que les embarcacions de l'època sovint patien accidents diversos, per la qual cosa les assegurances marítimes estaven en plena vigència, tot i que en els casos esmentats desconexem si gaudien d'aquesta cobertura, potser no sempre utilitzada en gèneres de cost no gaire elevat. Hem estimat que el benefici mitjà obtingut per la venda a Cadis de les mercaderies, majoritàriament aiguardent, per compte de Miquel Alegre en els 90 viatges realitzats pels patrons de Canet en el període 1720-1736, fou del 12,4%. Hem pogut constatar que hi hagué una coincidència, al voltant del 15%, en el valor de les despeses afegides al cost de l'aiguardent a Salou i en el de les despeses a deduir del preu de venda

aconseguit a Cadis. Entre aquestes últimes destaquen: els nòlits, a quatre pesos la pipa —a cobrar pel patró—, es mantingueren inalterables durant tot el període; l'estanc i la comissió, representaven un 10% i un 2,5% respectivament sobre el preu de venda. Al principi dels contactes amb Cadis, eren els patrons els qui procuraven vendre el producte als comerciants gaditans matriculats, els únics autoritzats a exercir de carregadors a Índies. Aquesta restricció i les situacions de preus molt baixos, obligaven els patrons a unes estades que sovint podien superar els tres mesos de permanència en el port andalús. Fins l'any 1732 aproximadament, els patrons retornaven amb els diners de la venda en metàl·lic, en «*doblas*» (escuts d'or) o en pesos de vuit rals de plata; poques vegades compraven mercaderia per compte de Miquel Alegre. A partir de la data suara esmentada, els principals comerciants barcelonins, entre ells Miquel Alegre, comptaven amb agents comercials establerts a Cadis, que actuaven per delegació procurant compres i vendes al millor preu. La nova situació eximia els patrons de la responsabilitat de la venda traspasada a l'agent, el qual dipositava la mercaderia en un magatzem a l'espera del millor moment, per treure'n el guany més alt; en cas d'efectuar el patró alguna venda, deixava al delegat l'import del cobrament efectuat. Entre 1732 i 1735, el patró canetenc Francesc Clausell i Llauger, residí a Cadis, exercint les funcions de representació de la companyia Alegre, activitat a continuació assumida durant molts anys per Tomàs Prats, originari de Palafrugell.

Navegació i Comerç: 1740-1765

Paradoxalment, la guerra de «l'*Asiento*» (1739-1748) afavorí per primer cop la incorporació de patrons i vaixells catalans a la Carrera d'Índies. La supressió de flotes i galions feu necessari autoritzar les expedicions dels «*registros sueltos*» a places com Veracruz (principalment) i Cartagena d'Índies, fins llavors destinacions exclusives de flotes i galions respectivament. De manera semblant a l'etapa anterior continuaren essent els patrons canetencs els preferits per a realitzar les primeres expedicions catalanes al continent americà.

Fins l'any 1755, any a partir del qual estigué activa la Reial Companyia de Comerç de Barcelona, foren 21 els viatges realitzats per 18 patrons diferents dels quals, amb tota certesa, set eren de Canet: Francesc Xiqués i Giol, Joan Cruanyes i Gispert, Fèlix Misser i Oller, Fèlix Ferrer Major-Catà, Francesc Milans i Cirés, Salvador Cruanyes i Castanyer, Salvador Cruanyes i Misser; dos de Mataró, un d'Arenys i un de Barcelona. Creiem que 12 dels 17 vaixells utilitzats foren construïts majoritàriament a les drassanes de Barcelona, Arenys, Mataró i Canet: cinc pincs, sis sageties i una fragata. Tot i les dificultats per a conèixer el lloc de construcció, dues de les sageties foren fabricades a Canet: *Sagrat Naixement* i *Ntra. Sra. de Misericòrdia* de Fèlix Misser el 1746 i *Jesús Natzarè i Verge de Misericòrdia* de Fèlix Ferrer el 1747. El sentiment religiós de l'època es manifestava a Canet amb una gran devoció a la Mare de Déu de la Misericòrdia, sobretot entre la gent marinera, de tal manera que molts vaixells construïts a la vila portaven el seu nom.

Entre els 21 viatges esmentats en el paràgraf anterior destaquen les cinc expedicions de «comerç directe amb Amèrica», utilitzant l'expressió emprada per Pierre Vilar i Carlos Martínez Shaw, totes elles comandades per patrons canetencs: el 1745 i 1752 per Francesc Xiqués, el 1746 per Joan Ferrer i el 1749 i 1753 per Francesc Milans. Casualment, els dos primers viatges directes fracassaren: l'embarcació de Xiqués fou capturada pels anglesos i la de Ferrer naufragà. En l'expedició de Xiqués hem trobat un dels primers intents de retribució dels mariners amb un salari fix mensual —modalitat contrària al costum català de cobrament de «parts de diner»— que fou rebutjat per la tripulació. La percepció de la part dels nòlits, motivava probablement la marineria a esforçar-se per aconseguir reduir la durada del viatge. Podria ser una de les raons que explicarien la bona consideració que tenia la marina mercant catalana de l'època: «*a los catalanes en la navegación práctica nadie les gana*», deia Tomàs Prats des de Cadis a la companyia Alegre. L'eficiència dels mariners catalans repercutia en poder maniobrar una embarcació amb menys personal i per tant més diners a cobrar per part dels tripulants. Per atènyer un final feliç s'implorava lògicament la intercessió divina, fins al punt de fer dir una missa cada dia, mentre durés el viatge. Més important que les captures realitzades pels atacs de pirates i enemics eren els riscos de naufragi

provocats per una meteorologia adversa, que en dates concretes eren prou coneguts: així hem constatat que les 21 expedicions evitaren salpar de Cadis les setmanes que van del 21 de setembre (equinocci de tardor) a les del voltant del 4 d'octubre (*cordónazo de San Francisco*), període habitual de grans pluges i tempestes. Si no l'havien fet, era també habitual que molts patrons, abans de partir deixessin escripturat el testament. Les assegurances marítimes contractades en temps de guerra s'encariren enormement; fou el cas de la primera expedició del pinc d'en Xiqués, en la qual les primes es dispararen fins al 30% del valor assegurat. Crida l'atenció que, en aquest cas, gran part de l'assegurança fou contractada a inversors britànics, tot i el conflicte bèl·lic amb la Gran Bretanya. El fet no deixa de ser una prova de la confiança que inspiraven els asseguradors britànics en el comerç marítim, líders mundials en aquest camp, del qual Lloyd's fou i n'és el millor exemple.

L'expedició a Veracruz, l'any 1749, de la fragata *N.S. de Montserrat i Sant Antoni*, coneguda com la *Perla de Catalunya*, comandada per Francesc Milans, ja en temps de pau, fou la primera de les cinc esmentades que tingué un benefici considerable, un 36% segons Pierre Vilar. Per una banda és inqüestionable que el marge obtingut en vendre les mercaderies a Veracruz fou alt per la forta demanda que hi hauria, si tenim en compte la possible manca de productes després de nou anys de guerra. Pel fet de no haver-hi perill de conflicte, s'aconseguien primes més barates dels asseguradors. Òbviament la durada del viatge repercutia en els guanys; l'expedició tornà a Cadis dotze mesos i mig després d'haver-ne sortit, havent trigat 50 dies a l'anada i 94 a la tornada, amb una estada a Veracruz de 231 dies. La durada dels dies de navegació es pot considerar molt bona, segons García-Baquero la mitjana de les flotes al segle XVIII fou de 80 dies a l'anada i 132 a la tornada. La permanència a Veracruz, tot i que més curta que la mitjana de les flotes (374 dies), es podria haver allargat, per tractar-se d'un mercat força desconegut pels comerciants catalans.

Els 58 membres de la tripulació eren més o menys els utilitzats en una embarcació de les característiques de la *Perla de Catalunya* en la Carrera en aquell moment; els asseguradors rebaixaven les primes si el vaixell disposava de suficients mariners per garantir una bona defensa. Tanmateix, com hem

pogut comprovar, les naus catalanes de la Carrera, sobretot a partir de 1765, rarament superaren els 20 tripulants.

Cal dir que el cost de fabricació de la *Perla de Catalunya*, que fou de 26.529 lliures, finançat pel cercle de comerciants afins a Puiguriguer i Alegre, és dels més alts que hem trobat documentats entre les embarcacions construïdes al Principat, durant el segle XVIII. L'elevat cost de fabricació a les drassanes barcelonines, motivà l'auge de les del Maresme, amb Arenys al capdavant, les quals amb preus més competitius superaren a les de la ciutat comtal. Una de les raons d'aquesta preferència cal buscar-la en la mala praxis —denunciada pels patrons— dels dirigents (prohoms) dels gremis de mestres d'aixa i de calafats de Barcelona, els quals atorgaven les feines a parents i amics, sense haver passat els preceptius exàmens de qualificació per a la pràctica de l'ofici, ressentint-se'n lògicament la qualitat de l'obra; a més a més, procuraven allargar la durada del treball per cobrar més jornals.

El nostre estudi recull una mostra, creiem representativa, però no exhaustiva, del nombre i tipus d'embarcacions fabricades al Principat, entre 1744 i 1765, a les poblacions costaneres des de l'Escala fins a Tortosa. Si ens referim exclusivament a les embarcacions de comerç més utilitzades en aquell període, que foren, sageties, pincs i llondros, el nombre de vaixells construïts a cada població fou: Arenys (64), Mataró (28), Barcelona (25), Calella (20), Sant Feliu de Guíxols (11), Canet (10); el nombre de les 11 poblacions restants és inferior al de Canet. Les dades confirmen el que hem esmentat més amunt. Cal dir que els llondros, dels quals se'n construïren 36 a Arenys, es dedicaren exclusivament al tràfic mediterrani.

Hem pogut constatar la coincidència, aproximada, que hi ha entre les dades de la Matricula de Mar de la Província de Marina de Mataró de l'any 1765 i el nostre llistat elaborat a partir de les escriptures de patronia entre 1744 i 1765. És corrobora l'hegemonia de la flota de comerç canetenca i la de tràfic d'Arenys.

A partir de 1755, amb la creació de la Reial Companyia de Comerç de Barcelona, fou aquesta Companyia qui encapçalà el nombre d'expedicions catalanes a les colònies; entre 1757 i 1765 en realitzà nou a Santo Domingo i una a Hondures. Les dues primeres que salparen el 1757 foren comandades

pels canetencs Miquel Xiqués i Sabater, nebot de Francesc Xiqués i Giol, i Jaume Grau i Ferrer; ambdós repetiren viatge a Santo Domingo l'any 1759. En el període esmentat (1757-1765) s'observa una disminució de les expedicions catalanes a les colònies, descomptades les de la Reial Companyia de Barcelona. Cal tenir en compte que els comerciants més importants de la ciutat comtal: Puiguriquer, Alegre i Gibert, Clota, Duran, Puget, etc., impulsors dels primers «*registros sueltos*» catalans eren directors o accionistes de l'esmentada companyia i alhora membres de la Junta de Comerç; és per tant lògic que els seus negocis exportadors els vehicuessin a través de la Reial Companyia, en detriment d'altres expedicions «particulars». Podrien haver influït també en aquest retrocés, l'entrada d'Espanya, l'any 1762, en la Guerra dels Set Anys (1756-1763) o les noves sortides de les flotes els anys, 1757, 1760 i 1765, l'última havia sortit l'any 1735.

Navegació i Comerç: 1765-1778

El Decreto y Real Instrucción de 1765, habilitava el port de Barcelona i altres vuit ports espanyols per a comerciar directament amb les illes de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita i Trinidad. Hem constatat que el nombre d'expedicions catalanes realitzades a les illes del Carib (Barlovent), entre 1765 i 1778 foren 121, segons els contractes de tripulació escripturats a la Secretaria de Marina de Barcelona. Aquests viatges no foren inclosos ni per Pierre Vilar ni per J.M. Oliva Melgar en els seus llistats de vaixells del Principat, que efectuaren la Carrera d'Índies en l'esmentat període; tanmateix, ambdós autors reconeixien que el nombre era probablement molt inferior al real. En el nostre intent de conciliar totes les dades, hem estimat que el nombre total d'expedicions catalanes a Amèrica entre 1765 i 1778 fou de 236, de les quals 121 tenien com a destinació Barlovent, com hem comentat anteriorment.

Els patrons d'Arenys de Mar foren amb gran diferència els qui comandaren el major nombre d'expedicions al continent americà en el període suara esmentat: 73 documentades a la Secretaria de Marina de Barcelona. Com s'explica que els patrons i mariners de Canet, que eren tan nombrosos com els de la població veïna, en realitzessin només 20?. Creiem que un gran

nombre d'expedicions canetenques es limitaren a resseguir la perifèria peninsular, per diferents raons. En primer lloc, el grup de comerciants canetencs establerts a Cadis —probablement la colònia més nombrosa del Principat— justificarien la preferència pels trajectes fins al port andalús, encara centre hegemònic del comerç amb les Índies. Per altra banda, les atractives campanyes de pesca de sardina a la desembocadura del Guadiana, incentivaren les expedicions catalanes a aquells indrets de tal manera que a partir de 1756 propiciaren que canetencs i mataronins establissin, al lloc que anomenaren La Figuereta (actual Isla Cristina), factories de salaó —en un principi, rústegues cabanes. Per idèntics motius augmentaren les expedicions a les *Rías gallegues*, indrets on «*os fomentadores catalans*», instal·laren centres de salaó, entre altres, els Llauger i els Goday de Canet, fundadors d'importants indústries conserveres, actives fins al segle XX. Finalment, cal dir que a partir de 1773, els patrons canetencs, noliejats per comerciants barcelonins —el més destacat fou Francesc de Milans i Benages— foren pioners al Principat i els qui més viatges realitzaren al Bàltic fins a Sant Petersburg.

Generalitzant, podríem dir que gran part dels viatges a Barlovent foren realitzats per patrons del Maresme —sobretot d'Arenys— amb sageties de 3.000 a 5.000 quintars, amb tripulacions de 14 a 22 mariners, que anaven a la part. Els nòlits foren contractats per viatges d'anada o d'anada i tornada (rodons); mentre els primers (68%) es dirigien a diverses illes, els rodons (32%) anaven directament a l'Havana. Hem estimat que el cost mitjà dels nòlits a l'anada fou de 13,5 pesos per pipa, és a dir, 5.670 lliures en un vaixell de 300 pipes (aproximadament 3.000 quintars); els nòlits en un viatge rodó foren de mitjana 8.280 lliures. Sembla clar, i és lògic, que els nòlits d'un viatge rodó, per tant, poguessin negociar-se més a la baixa que els d'anada i tornada per separat.

Els trajectes travessant l'Atlàntic en viatges d'anada i tornada repercutien desfavorablement en l'estat de les naus, les quals precisaven despeses de manteniment cada cop més costoses. A partir de 1770 als contractes de patronia s'hi afegia una clàusula segons la qual, en els viatges a les colònies, es reservaria un 10% dels nòlits bruts a favor dels parçoners/copropietaris de la

barca «*en vista de ser tan crecidos los gastos para América*»; poc més tard, a partir de 1773, amb l'inici de les expedicions a Sant Petersburg, apareix la mateixa condició per els viatges al Bàltic; només en alguns pocs contractes es descomptava el 5% dels nòlits en els viatges per la Mediterrània i per les costes peninsulars fins a Galícia.

Navegació i Comerç: 1778-1800

El 12 d'octubre de 1778 es promulgà el «*Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*». L'augment de ports habilitats per comerciar directament amb les colònies i sobretot l'eliminació d'impostos en moltes de les mercaderies produïdes tant a Espanya com a les colònies, provocà un increment de les expedicions catalanes a Ultramar, moderat fins 1787 i més accentuat fins 1796. El primer període, fins 1787, es veié perjudicat per la participació d'Espanya contra Anglaterra en la guerra d'independència dels Estats Units; el segon període, entre 1788 i 1796, fou el millor de tota la centúria de la Carrera d'Índies.

El fort interès dels comerciants catalans, sobretot de Barcelona, però que es feu extensiu a moltes poblacions, provocà un gran increment de la contractació de patrons i vaixells per noliejar expedicions a les colònies. Els patrons i mariners de Canet que, tal com hem vist anteriorment, no prodigaren els viatges a Barlovent, pels motius que hem comentat, foren altre cop dels més actius, després dels d'Arenys, en la nova etapa del Lliure Comerç.

La nostra recerca basada novament en els contractes de tripulació i/o de nòlits de la Secretaria de Marina de Barcelona i focalitzada en el primer període fins l'any 1785, ens ha portat a fer les següents consideracions:

La guerra contra Anglaterra, entre 1779 i 1783, a banda de frenar el ritme creixent de les expedicions, provocà d'una manera espectacular l'augment de les primes de les assegurances marítimes. Tot i que Barlovent fou la destinació majoritària començaren a sovintejar les expedicions a la regió del Mar del Plata, concretament a Montevideo i Buenos Aires.

En temps de pau, el preu dels nòlits a Barlovent es mantingué en valors semblants als del període precedent (1765-1778). Pel que fa als viatges a

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Montevideo les dades recollides només ens permeten estimar, en els viatges d'anada, un cost dels nòlits 30% superior respecte a Barlovent.

Els contractes fan constar amb més freqüència que en el període anterior, el nom dels noliejadors; els de Barcelona eren comerciants importants, quasi tots membres destacats, vocals o cònsols, de la Junta de Comerç. Fèlix Prat, Ciutadà Honrat de Barcelona, fou el més actiu amb sis viatges entre 1778 i 1785, cinc a Barlovent i un a Buenos Aires; d'aquests viatges quatre foren contractats a nòlits rodons; és a dir, Prat era carregador exclusiu del vaixell a l'anada i a la tornada. Les companyies Colom Albareda i Colom Feu de Barcelona contractaren també en total sis viatges rodons, tots a Barlovent; tanmateix, els contractes de nòlits rodons identificats, un 25% aproximadament, no superaren els del període precedent (32%).

El contingut dels contractes d'aquest període eren en general semblants a l'anterior; tanmateix, les clàusules particulars d'alguns d'ells ens aporten dades significatives sobre les relacions contractuals entre els diferents protagonistes de l'expedició: patró/propietat, patró/noliejadors, patró/tripulació:

En els viatges rodons els noliejadors havien de pagar els cost total dels nòlits malgrat no haver carregat totalment el vaixell; en canvi, el patró estava obligat a donar-los l'import dels nòlits que pogués haver cobrat de tercers.

Només els vaixells de gran capacitat i elevat nombre de tripulants estaven obligats a disposar dels serveis de capellà i cirurgià. Eren contractats a sou i rebien el mateix salari: 18 pesos mensuals en un viatge del 1781.

Els problemes que provocava el poc calat del port de Barcelona dificultaven la sortida dels vaixells de gran capacitat, els quals es veien en la necessitat d'amollar part de la càrrega per estibar-la de nou fora del moll. Per reduir l'entrada de sediments del Llobregat al port, a l'entrada, s'enfonsà la paradigmàtica fragata *La Perla de Catalunya*, un cop que l'any 1779 fou declarada inservible per a la navegació.

No deuriem ser infreqüents les desercions de mariners un cop arribats al port de destinació. Per evitar-ho, alguns contractes de tripulació fixaven el pagament de la part quan s'hagués realitzat la descàrrega de la mercaderia o fins i tot un cop a bord per efectuar la tornada.

Els contractes a sou solien afegir una clàusula segons la qual el patró, i per tant la propietat de la barca, no tindria l'obligació de donar vi a la tripulació transcorregut un cert temps del viatge —un any per exemple— o després de l'arribada al port de destinació. A la tornada, sense vi, el patró en compensació abonaria a cada mariner un pes fort mensual.

La situació de guerra o pau condicionava en gran manera els preus dels nòlits, molt alts en temps de conflicte. En cas de signar-se la pau estant el vaixell encara en trànsit peninsular, s'ajustarien els nòlits als preus vigents en els ports on feien escala, Màlaga o Cadis, abans d'abandonar la península. En altres contractes s'explicitava que en el cas de fer-se pública la pau deu dies abans de sortir d'Espanya els nòlits serien rebaixats una quantitat pactada.

Un cop fixades les estaries en els ports de destinació, quasi tots els contractes reconeixien un pagament de 10 a 15 pesos per dia d'estaria superada. En molt pocs casos no es contemplaven estaries adduint el noliejador raons d'eficiència per escurçar el temps en les operacions de càrrega i descàrrega.

L'import de les *capas*—gratificació abonada al patró— que en períodes precedents era del 5% sobre els nòlits, s'anà incrementant, primer al 7% per acabar essent del 10%. La capa, segons s'hagués pactat, podia ser compartida amb membres de la tripulació; algunes vegades, els parçoners del vaixell reclamaren la meitat d'aquest premi.

La concessió d'un préstec de risc, normalment al 30%, per part del patró —suposadament autoritzat pels parçoners— als noliejadors, perquè aquests poguessin completar la càrrega pactada, era infreqüent, però en el cas dels patrons canetencs es realitzà almenys en quatre viatges entre 1784 i 1785. En tots aquests contractes s'especificava que la càrrega s'efectuaria entre els ports de Barcelona i Màlaga i que el canvi marítim atorgat s'hipotecava sobre la carga. Hem comprovat que els noliejadors, comerciants de Tossa i Sitges, embarcaven en el vaixell per a vendre llurs mercaderies, retornant el crèdit i premis un cop efectuades les descàrregues en els ports de destinació. Creiem que aquest tipus d'operacions serien efectuades per comerciants de recursos limitats, probablement sense disposar de delegats o factors establerts a les colònies.

Els Protagonistes: navegants i comerciants

La tradició marinera de Canet, la qual hem vist consolidada al segle XVIII, venia de lluny. Primerament, la vall de Canet es poblà, almenys des de la segona meitat del segle XIV, amb masos esparsos establerts en emfiteusi a pagesos originaris majoritàriament de Sant Iscle de Vallalta; de fet, la parròquia de Canet fou sufragània de la de Sant Iscle fins a les darreries del segle XVI.

L'emigració de la pagesia, procedent de les muntanyes de les serralades properes, cap a les terres planes del litoral, es produí al Maresme des de la Baixa Edat Mitjana, d'una manera semblant a la que tenia lloc en molt indrets de la Mediterrània, Braudel *dixit*. En el cas de Canet, la filiació dels pagesos, que exercien el domini útil sobre els masos, denota clarament la seva vinculació amb les terres de la Vallalta; així ho palesen els cognoms, Carnesoltes, Llauger, Misser, Goday i Moní, entre d'altres.

El barri de Ribera de Canet s'anà configurant en part, probablement, per cabalers dels masos existents, els quals abandonaren la pagesia i optaren per l'ofici de mariner, fins al punt que l'any 1599 —quan Canet de Mar es constituí en municipi independent— la població dedicada a les feines del mar esdevingué majoritària. Hi convivia en aquesta activitat les branques de navegants entroncades amb els masos suara esmentats i gent de procedència diversa, entre la qual trobem famílies tan significatives com els Cruanyes, originaris de Sant Cebrià de Vallalta, els Roig, probablement emparentats amb la pagesia del mas Roig de la Penya de Canet i els Jover d'origen incert. Tots esdevindran al segle XVIII nissagues paradigmàtiques del comerç marítim.

Entre els 35 patrons de Canet que l'any 1631 descarregaren al port de Barcelona hi consten cognoms que destacaran el segle següent en el comerç marítim: Goday, Llauger, Moní, Cruanyes, Llobet, Pastor, Puig i Roig. La llista pot ampliar-se amb els cognoms Milans, Rolderat i Roura, els quals consten, l'any 1649, entre els agremiats de la Confraria de Sant Elm, els descendents dels quals esdevindran igualment figures transcendents, sobretot els Milans i els Roura, en els afers de repercussió municipal i en els negocis marítims de la divuitena centúria.

En la selecció de les vint monografies que hem realitzat de les nissagues marineres canetenques, actives al segle XVIII, hem prioritzat aquelles en les quals generacions successives —pares, fills i néts— es dedicaren a la navegació, de cabotatge primer, i d'altura (Carrera d'Índies) després. Altres patrons tan destacats com Francesc Xiqués i Giol, Francesc Jover i Flaquer o Bartomeu Roig i Goday (de can Bartoldo), també són àmpliament tractats: Xiqués en l'expedició a Veracruz l'any 1745 i Jover en els viatges al continent americà amb la fragata *Jesús Natzarè*, entre 1781 i 1796. És constatable, en nombrosos casos, que l'hereu del patró s'iniciés en l'aprenentatge de les tasques de marineria embarcant com a grum amb el seu pare, amb tan sols nou o deu anys. Més tard, li seria reconeguda la suficiència per a substituir el seu progenitor a bord en cas de mort o accident, per finalment, arribat el moment adient, ser nomenat patró de l'embarcació paterna o d'alguna altra.

És inqüestionable la importància que adquiriren les relacions de parentiu entre membres de diferents nissagues, sovint atribuïbles a interessos econòmics. Es constata que els enllaços matrimonials són un reflex del que podríem anomenar endogàmia professional; és a dir, els lligams s'estableixen entre famílies vinculades als negocis marítims. La següent taula en constitueix una mostra:

Taula 70. Exemples d'enllaços matrimonials entre nissagues marineres. Elaboració pròpia.

Any	Marit	Muller	Pare (núvia)
1680	Josep Clausell Ferran (p)	Margarida Llauger Vendrell	Jaume Llauger (p)
1709	Felicià Carnesoltes Arquer (p)	Marianna Clausell i Ferrer	Josep Clausell Ferran (p)
1721	Fèlix Llauger Clausell (p)	Caterina Cruanyes Gispert	Pere Cruanyes (p)
1734	Salvador Cruanyes Castanyer (p)	Caterina Misser Oller	Bernat Misser (m. d'aixa)
1739	Francesc Milans Cirés (p)	Francesca Clausell Roig	Jaume Clausell (p)
1758	Salvador Clausell Puig (p)	Teresa Cruanyes Castanyer	Salvador Cruanyes (p)
1758	Miquel Llauger Bonet (p/c)	Magdalena Moní Carnesoltes	Jaume Moní (c)

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

1765	Francesc Roura Roldós (p/c)	Esperança Moní Carnesoltes	Jaume Moní (c)
1769	Francesc Cruanyes Misser (p)	Anna M ^a Carnesoltes Amat	Felicià Carnesoltes (p)
1770	Josep Carnesoltes Amat (p)	M ^a . Francesca Misser Moler	Fèlix Misser (p)
1779	Pau Roura Roldós (p/c)	Maria Llauger Moní	Miquel Llauger (p/c)
1783	Marià Llauger Carnesoltes (p)	Francesca Milans Cruanyes	Jaume Milans Clausell (p)
1786	Pau Llauger Misser (c)	Teresa Carnesoltes Prats	Josep Carnesoltes (p/c)
1789	Ramon Clausell Vendrell (c)	Manuela Llauger Moní	Miquel Llauger (p/c)

Nota: (p) = patró; (c) = comerciant

La taula pretén evidenciar alguns exemples d'esposalles entre famílies destacades. Una ullada als arbres genealògics fa evident que els matrimonis en els quals el gendre i el sogre fossin patrons, comerciants o ambdues coses ens allargaria la llista en excés.

La dedicació a la navegació normalment es transmetia a l'hereu, el qual aprenia l'ofici de ben petit acompanyant el seu pare, iniciant-se com a grum; més tard, en el vaixell comandat pel seu progenitor, era freqüent veure'l actuar d'escrivà o pilot, amb la responsabilitat, com a segon de bord, de poder substituir el seu pare en cas d'accident o malaltia. Finalment, amb poc més de vint anys, li era reconeguda la patronia

Forçosament ens hem de referir a quatre personatges pertanyents a quatre branques d'aquestes nissagues, que sobresurten per damunt la resta, pel que fa al patrimoni acumulat per herències i guanys, cap a finals del segle XVIII i principis del XIX. Es tracta de Josep Carnesoltes i Amat, Ramon Clausell Vendrell del Turó, Miquel Llauger i Bonet i Pau Roura i Roldós. Els successius hereus mantingueren o augmentaren els béns fins al segle XX quan la progressiva desaparició de la figura de l'hereu ha comportat la inevitable fragmentació del patrimoni, sovint venut per necessitats pecuniàries.

Josep Carnesoltes i Amat fou probablement el millor navegant canetenc de la Carrera d'Índies i el capità català que més vegades viatjà a Sant Petersburg, a l'últim quart dels segle XVIII, coincidint amb l'*europèització* de

Rússia promoguda per la tsarina Caterina la Gran. De fet, consolidà i engrandí la important herència rebuda del seu pare, Felicià Carnesoltes. El seu fill i hereu Fèlix Carnesoltes Misser, comerciant retornat de Cuba, esdevingué, al segle XIX, el personatge més acabat de la vila. Maria Roura i Carnesoltes —el cognom patern no és canetenc—, néta de Fèlix Carnesoltes, es casà el 1875 amb l'arquitecte Lluís Domènec i Montaner, també d'ascendència canetenca per via materna. No deixa de sorprendre'ns, que, casualment, tota l'obra catalana modernista de Domènec i Montaner es trobi repartida entre Barcelona, Reus i Canet, poblacions, com sabem, amb destacades relacions comercials al llarg de tot el segle XVIII.

Miquel Llauger i Bonet, constitueix, per a Canet, el paradigma més exitós de patró convertit en comerciant. Fou el fundador de la companyia Llauger-Roura i sens dubte l'home més ric de la vila. El dot de 3.000 lliures atorgat a la seva filla Manuela pel casament amb Ramon Clausell i Vendrell és el més alt que hem trobat documentat en els capítols matrimonials canetencs de l'època. Personatges, com ell, d'alt nivell econòmic i social, eren nomenats Familiars del Sant Ofici, distinció que els permetia gaudir de certs privilegis, entre els quals el dret que els eximia de l'obligació d'hostatjar la tropa a casa seva. La important deixa testamentària de Miquel Llauger, per mort sense descendència dels fills del seu hereu Miquel Llauger i Moní, acabà a finals del segle XIX en poder de Magdalena Roura i Carnesoltes, néta de Maria Llauger Moní.

Pau Roura i Roldós a diferència del seu germà Francesc, patró inicialment, fou comerciant des del primer moment. Ambdós foren també Familiars del Sant Ofici. Associat a la companyia Llauger-Roura, alternà, com era el costum, les estades a Cadis amb les de Canet. El fet d'haver esdevingut gendre de Miquel Llauger, pel seu casament amb Maria Llauger Moní, propicià, anys a venir, que els béns del seu sogre, com hem vist en el paràgraf anterior, s'incorporessin a l'heretat dels Roura, de tal manera que els seus descendents esdevingueren, probablement, els propietaris i rendistes més acabats de la vila. El patrimoni acabaria desapareixent al segle XX, com tants altres.

Ramon Clausell Vendrell del Turó, fou exclusivament comerciant. De totes les branques de la nissaga Clausell de patrons i comerciants, la seva resultà la més transcendent i duradora. Orfe amb només 14 anys heretà un

patrimoni considerable per les deixes successives dels seus antecessors, els quals foren ininterrompudament administradors del General i Bolla de Canet. Per altra banda, la seva mare, Antònia Vendrell del Turó i Arissó, era filla de Caterina Arissó de Blanes, pertanyent a la família originària dels importants comerciants Arizón, esdevinguts nobles, establerts a Sanlúcar de Barrameda. Ramon Clausell, era gendre també de Miquel Llauger, i soci majoritari de la companyia de comerç Clausell-Dorca amb seu a Cadis. Per mort, solter, del seu hereu, Francesc Clausell Llauger(1789-1872), els béns familiars correspongueren a la seva germana Magdalena Clausell Llauger (1800-1886), àvia de Marià Serra i Font (1863-1926), metge, alcalde de Canet, director de la revista *La Costa de Llevant* i polític catalanista, amic de Lluís Domènec i Montaner i de Narcís Verdager i Callís —advocat barceloní, marit de la pedagoga Francesca Bonnemaison—, propietari d'una masia a Canet en la qual hi residí Francesc Cambó una temporada el 1907 per recuperar-se de l'atemptat d'Hostafrancs. Les extenses terres del mas Clausell foren venudes i urbanitzades durant la segona meitat del segle XX.

6.2. Conclusions

Al segle XVII, la flota canetenca de cabotatge ja era de les més destacades del Principat; els vaixells del Maresme, encapçalats pels de Canet, foren els qui més sovint descarregaven al port de Barcelona, vi, blat, ordi, civada i arròs, entre altres mercaderies; aquests productes procedien d'indrets del litoral que s'estenia a banda i banda de la ciutat comtal, des del Rosselló al Llevant peninsular.

El redreç econòmic del Principat —admès tàcitament que es va iniciar a partir de 1680— va ser possible per la recuperació del camp, la qual incentivà l'exportació dels excedents agrícoles. Aquesta embranzida fou un dels motius perquè poblacions del Maresme esdevinguessin importants nuclis mariners que, conjuntament amb el sector comercial del país —sobretot barceloní—, dinamitzaren el comerç marítim del segle XVIII, afavorit per la demanda dels aiguardents catalans. Una conseqüència derivada d'aquest increment de

l'activitat marinera fou l'espectacular creixement demogràfic que experimentaren algunes viles del Maresme, assolint durant la divuitena centúria els valors més alts. El major nombre d'habitants registrats corresponia a Mataró, Arenys de Mar i Canet. En el cas de Canet, es pot dir que la meitat de la població activa es dedicava al comerç vinculat als negocis marítims: construcció de vaixells, transport i transacció de mercaderies.

La recerca efectuada ens permet afirmar que l'hegemonia de la flota canetenca es perllongà almenys fins la dècada dels anys cinquanta del segle XVIII. La importància d'aquesta flota, en nombre de vaixells i arqueig, ens la dóna la singular taula de l'any 1728, esmentada en diverses ocasions. Podem considerar l'any 1720 com la data d'arrencada sistemàtica de les expedicions catalanes al port de Cadis. La ruta més habitual fou realitzada amb vaixells construïts a Canet o Arenys, comandats majoritàriament per patrons canetencs, noliejats per comerciants barcelonins, carregats a Salou amb productes del Camp (Reus) i destinació al port andalús. Entre els patrons de Canet i els comerciants de la ciutat comtal, s'establiren unes relacions professionals que en alguns casos, com la de Pere Cruanyes amb Miquel Alegre, es convertiren en franca amistat. La possibilitat de poder vendre a Cadis directament —sense intermediaris a comissió— les mercaderies destinades a les colònies americanes impulsà els patrons a registrar-se en la Matrícula de comerciants del Consolat de Cadis, requisit indispensable per a poder exercir com a «*cargadores a Indias*». Els coneixements adquirits pels patrons canetencs del món comercial gadità, els feien molt vàlids com a agents dels comerciants catalans a la ciutat andalusa. A partir de 1740, fou destacable l'establiment de patrons canetencs i/o parents seus a Cadis, ja sigui com a corresponsals o com a comerciants *motu proprio*. El nombre de canetencs inscrits en la Matrícula de comerciants de la ciutat andalusa, entre 1744 i 1778, fou el més alt de tot el Principat.

L'estudi de la correspondència entre els patrons canetencs i Miquel Alegre, i l'anàlisi dels llibres de comptes dels negocis d'aquest comerciant, entre 1720 i 1736, ens ha possibilitat aprofundir en el coneixement del mercat de l'aiguardent, producte cabdal de les exportacions catalanes durant tota la

centúria. La compra del destil·lat es va fer pràcticament de manera exclusiva a Reus i la càrrega al port de Salou; els preus podríem dir que foren molt variables, en funció sobretot de la climatologia i dels conflictes bèl·lics.

Les pòlisses de càrrega que hem pogut consultar, han estat suficients per a fer-nos una idea dels diferents conceptes que intervenien en els preus de la mercaderia, des del cost de la matèria primera fins l'estiba a bord. Hem vist que entre les despeses destacaven les del transport fins arribar a Salou, l'estiba i els drets fiscals: drets del General i de Guerra. Els preus de venda dels productes del Camp de Tarragona a la ciutat andalusa, tingueren fortes oscil·lacions durant el període consultat, degudes sobretot al calendari de sortida de les flotes i als conflictes bèl·lics. Mentre l'aiguarent català, era el que més es venia, no passà el mateix amb el vi, producte que, fins i tot, els vinaters andalusos aconseguiren, en algun moment, la prohibició d'entrada al port gadità. Pel que fa a les despeses a deduir del preu de venda, a banda dels nòlits, la més significativa era l'impost de l'estanc; en el cas de l'aiguarent podia ser fins i tot d'un 10%, quantitat que repercutia molt desfavorablement en els beneficis; no sorprèn que els patrons procuressin esquivar, el màxim possible, l'esmentat impost. Tot i el domini hegemònic del Baix Camp, en el mercat de l'aiguarent no s'ha de menystenir la producció del destil·lat en altres indrets del Principat, bàsicament costaners, com el Penedès, el Garraf i també el Maresme. La vinya, a la segona meitat del segle XVIII, ocupava la pràctica totalitat del sol agrari de Canet i encara el d'altres poblacions veïnes. Patrons i comerciants vinculats al negoci marítim foren els qui més invertiren en adquirir terrenys dedicats a l'explotació vinícola amb finalitats exportadores. Els preus elevats del vi i l'aiguarent justificaven l'afany comprador, que potser només s'alentí a les darreries del segle XVIII.

El conflicte amb Gran Bretanya, entre 1739 i 1748, afavorí paradoxalment l'entrada del comerç català a la Carrera d'Índies i amb força empenta. En aquesta comesa, destacaren els patrons del Maresme, especialment els de Canet. 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 dos patrons canetencs, 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.

Les expedicions catalanes de la Carrera ens fan adonar del canvi que experimentaria el paper jugat fins llavors pels patrons i mariners del Principat en el comerç marítim. La figura central del patró, sovint propietari majoritari de la barca, dedicat a la navegació de cabotatge, responsable de les comandes rebudes en diners o gèneres amb llibertat de negociar-les, per compte propi o a comissió, serà substituïda progressivament per la de l'agent corresponsal i la del sobrecàrrec. El patró, cada cop amb menys participació en l'armament de la nau, passarà a convertir-se en el cap responsable (capità), elegit pels propietaris del vaixell, per transportar a ultramar gèneres carregats pel noliejador. Els mariners —la «gent» en l'argot marítim català— passaran sovint de ser interessats en les «parts» dels nòlits a ser remunerats amb un sou fix per l'armador (navilier) propietari de l'embarcació.

A partir de la promulgació del *Decreto y Real Instrucción* de 1765 —en el text, per simplificar, l'hem anomenat Llei de Barlovent— augmentà considerablement el nombre d'expedicions catalanes al continent americà. Fins l'any 1778 n'hem pogut constatar 236 en total, de les quals 121 a les Antilles. La tríada formada pels patrons d'Arenys, Mataró i Canet sobrepassa el 50% de les expedicions catalanes a les Índies d'aquell període amb un destacat protagonisme, pel nombre de viatges realitzats, dels patrons arenyencs. La sagetia, nau que no requeria tripulacions nombroses, continuà essent l'embarcació més utilitzada en la Carrera, almenys fins la dècada de 1790, quan es veié superada per bergantins, fragates i pollacres. La majoria de viatges a les illes del Carib iniciaven el retorn a la metròpoli des del port de l'Havana, població convertida en el principal centre comercial de l'arxipèlag. En els viatges a Barlovent, amb nolis contractats només d'anada, el més freqüent era que el patró carregués el vaixell amb mercaderies de diferents comerciants fins a completar la capacitat per un preu per pipa determinat; en els viatges rodons (d'anada i tornada) els nolis eren contractats per un sol comerciant o

companyia per un preu global; en aquest cas el comerciant era qui havia de procurar optimitzar la càrrega del vaixell, per treure'n el màxim rendiment possible.

En el període que seguí a la publicació del Reglament de Lliure Comerç de 1778 continuaren essent els patrons de la Província de Marina de Mataró els qui encapçalaren les expedicions a les colònies, singularment els matriculats d'Arenys, Canet i Mataró i en aquest ordre. Els conflictes bèl·lics amb Gran Bretanya moderaren fins l'any 1787 l'increment del nombre de viatges respecte al període anterior. Els viatges continuaren dirigint-se majoritàriament a Barlovent, ocupant el segon lloc els destinats a la regió del Plata: Montevideo i Buenos Aires. Les reformes de Floridablanca de 1787 i el període de pau fins l'any 1796 provocaren un augment espectacular del nombre de viatges a ultramar; Veracruz i l'Havana eren les destinacions més freqüents. En aquest període es consolidà la figura del pilot amb títol oficial obtingut a l'Escola de Pilots d'Arenys. Fou l'inici de l'obligatorietat de rebre formació en una Escola de Nàutica, per a poder comandar una nau de la marina mercant. L'Escola de Pilots d'Arenys comptà majoritàriament amb alumnes d'aquella població i de Canet en segon lloc. Aquests, lògicament, en els viatges de pràctiques com a pilots navegaren quasi sempre amb patrons de Canet i sovint de parentesc pròxim. La bonança del comerç colonial acabà estrepitosament a partir de l'any 1796 motivada per la guerra amb Gran Bretanya (1796-1801). Els patrons canetencs que aquell any sortiren de Barcelona, comandant sis fragates, foren els últims que navegaren en destinació al continent americà al segle XVIII. Els viatges es reprengueren, en molt menys nombre, un cop signada la pau a finals de 1801. El bloqueig de Cadis efectuat per l'armada anglesa i les captures de vaixells espanyols provocaren la gran crisi comercial, que acabà definitivament amb la Carrera d'Índies i accentuà de manera irreversible el sentiment independentista de les colònies.

Hem pogut identificar —gràcies a la digitalització dels llibres parroquials efectuada pel CEC— la majoria de patrons i comerciants canetencs vinculats al comerç marítim durant el segle XVIII. Els arbres genealògics realitzats ens

permeten constatar la transmissió reiterada de l'ofici de patró a l'hereu. És remarcable alhora, l'alt grau de parentesc assolit entre les diferents nissagues marineres; els enllaços matrimonials entre els qui esdevenien gendres i nores convertien l'entramat familiar en una xarxa d'interessos professionals. Les monografies realitzades dels membres d'aquestes nissagues evidencien la destacada intervenció que tingueren, ja fossin navegants o comerciants, en el comerç marítim català de la divuitena centúria. Al llarg d'aquell segle foren probablement els patrons de Canet els qui més sovintejaren els viatges a Cadis, població on també els canetencs es constituïren en una de les principals colònies mercantils catalanes.

La companyia Llauger-Roura creada per Miquel Llauger i Francesc Roura —patrons esdevinguts comerciants—, constituí el paradigma de societat mercantil dedicada al comerç de la Carrera amb seus a Canet, Barcelona i Cadis. Actius ja des de 1770, Llauger-Roura mantenien relacions amb els principals comerciants de Barcelona com Ramon Pujol i Cia., a Cadis amb els francesos Magon Le Fer o Cayla Solier i a Reus amb els germans Bofarull entre d'altres, a més de tenir-hi a Pla Rocamora i Fills com a agent. La casa de Cadis esdevingué una referència per a moltes de les transaccions catalanes efectuades al port andalús, amb els productes procedents o destinats a les colònies. La companyia fou propietària de la fragata *Jesús Natzarè*, àlies *La Catalana* construïda a Canet. Aquesta embarcació, entre 1781 i 1796, travessà l'Atlàntic en set ocasions. Les expedicions efectuades amb l'esmentada embarcació confirmen les situacions viscudes en general pel mercat colonial durant aquesta etapa del Lliure Comerç. Un resultat positiu del viatge inicial a l'Havana (1781-1783), aprofitant fins i tot l'estada al Carib, en plena guerra amb Anglaterra, fou un contracte amb la Reial Hisenda per portar tropes a Florida. El pagament dels nòlits per part de l'ens públic no es completà fins vint anys després, la qual cosa ens indica que l'administració, tot i que tard, acabava pagant. El viatge realitzat a Hondures (1784-1786) amb pèrdues, és també una mostra indicadora de les dificultats per aconseguir beneficis en el país centreamericà, malgrat els guanys de l'anyil procedent d'aquell indret. Les cinc expedicions següents realitzades entre 1786 i 1796, totes a Veracruz, confirmen l'interès que seguia oferint el mercat d'aquella població de Nova

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

Espanya, un cop inclòs el seu port entre els de lliure comerç. En l'últim viatge, la nau sortí de Cadis, l'any 1798, dos anys després d'haver iniciat el viatge a Barcelona.

Tot i el treball de recerca que hem realitzat, som conscients que precisa ser continuat per aprofundir en temes que necessiten forçosament estades més prolongades en diferents arxius. Podria per exemple ampliar-se el coneixement sobre les activitats dels patrons i comerciants canetencs establerts a Cadis on tant sols hem pogut fer una migrada consulta dels protocols notariais conservats a l'AHPC d'entre les 25 notaries existents a la ciutat andalusa al segle XVIII. Quelcom semblant passa amb la documentació de l'AGS on la consulta ampliada de la documentació de la *Dirección General de Rentas, segunda Remesa*, facilitarà molt bona informació sobre registres duaners practicats a vaixells catalans sobretot a l'època del Lliure Comerç. I així podríem continuar amb els protocols notariais de Canet conservats a l'AHAM dels quals pràcticament, tot i que extensament, només hem consultat un sol notari (Josep Llobet). Finalment creiem que queda molt per fer en aspectes relacionats amb l'emigració catalana i canetenca —emparentada amb els nostres els patrons i comerciants— a les colònies d'ultramar la qual ha tingut gran transcendència per als països on arrelaren i per a les poblacions d'origen.

7. FONTS DOCUMENTALS

7.1. Fonts arxivístiques

ARXIU HISTÒRIC DE PROTOCOLS DE BARCELONA (AHPB)

Notaris:

- Tomàs Simon,
 - 839/73, *Primus liber securitatum instrumentorum*, 1692
- Antoni Cassani,
 - 930/13-930/23, *Manuale Instrumentorum* (1718-1731)
 - 930/35, *Tercium liber inventariorum*, 1730
- Pau Ricós
 - 922/15, *Llibre d'inventaris i encants*, 1727
- Miquel Cabrer
 - 967/17, *Liber Primus capitulorum matrimonialium*, 1732
 - 967/8, *Octavum manuale instrumentorum*, 1735
- Sebastià Prats
 - 1019/1-1019/27, *Manuale instrumentorum* (1740 -1770)
 - 1019/28, *Liber primus capitulorum*, 1746
 - 1019/29, *Secundum liber capitulorum* (1748-1751)
- Josep Rojas Albaret
 - 973/10, *Manuale diversorum contractuum*, 1748
- Vicenç Simon
 - Escrivania de Marina, *Manual d'Escriptures*, núm. 26-35 (1754-1777)
 - Escrivania de Marina, *Registre de Marina*, núm. 36 (1751-1754)
- Raimon Serra
 - 1023/19, *Manuale instrumentorum*, 1763
- Cosme Raurés
 - Escrivania de Marina, *Manual d'Escriptures*, núm. 6-18 (1778-1786)
- Carles Carbonell
 - 1061/28, *Vigessimum manuale contractuum*, 1779
- Ramon Mateu i Smandia
 - 1083/25, *Manuale instrumentorum*, 1783
- Joan Fontrodona
 - Escrivania de Marina, *Manual d'escriptures*, 1791

BIBLIOTECA DE CATALUNYA (BC)

Fons del baró de Castellet

- Llibretes de comptes de Miquel Alegre, Arx. 337 (1712-1735)
- Correspondència rebuda per Miquel Alegre,
 - Carpetes: 78/4, 78/5 (1722); 144/1, 144/2 (1723); 145/1, 145/2 (1724); 146/2 (1728); 146/3 (1730); 147/1, 147/2, 147/3, 147/4 (1731); 148/1 (1732); 148/2, 148/3, 148/4, 149/1, 149/2 (1733); 149/3 (1734); 149/4, 150/1, 150/2, 150/3, 150/4 (1735); 151/1, 151/2, 151/3, 151/4 (1736)
- Correspondència rebuda per Agustí Gibert i Xurrich,
 - Carpetes: 93/1, (1735); 151/1, 151/2, 151/3, 151/4 (1736); 93/3, 93/4 (1736); 94/1, (1738); 94/2, 94/3, 94/4, 95/2 (1739); 97/2 (1740); 98/1 (1741); 102/1 (1743); 103/1 (1744); 104/2 (1746); 105/2, 106/1 (1747)
- Esborrany comptes Cia. Alegre i Gibert,
 - Arx. 357 (1737-1739), Arx. 358 (1740-1747)
- Copiador de cartes d'Agustí Gibert i Xurrich,
 - Arx. 372 fins Arx. 378 (1743-1756)

Fons Gònima-Janer

- Correspondència rebuda,
 - Carpetes: 69/5 (1788); 70/1 (1789); 70/2, 70/3 (1790); 71/1 (1791); 71/2, 71/3 (1792); 72/1 (1793); 73/2, 73/3 (1794); 74/1, 74/2, 74/3 (1795); 75/1, 75/2 (1796); 76/1, 76/2 (1797); 77/3 (1798); 78/2, 79/1 (1799); 80/2 (1800); 85/2 (1802)

ARXIU HISTÒRIC FIDEL FITA D'ARENYS DE MAR (AHAM)

Protocols notarials de la Notaria de Canet:

- Bernat Nualart, 1728
- Antoni Vendrell del Turó, 1735, 1741, 1751, 1756
- Josep Llobet, T-1209, 1751; T-1210, 1752-1753; T-1211, 1754-1755; T-1212, 1756-1757; T-1213, 1758-1759; T-1214, 1760-1761; T-1215, 1762-1763; T-1216, 1764-1765; T-1217, 1766-1767; T-1218, 1768-1769; T-1219, 1770-1771; T-1220, 1772-1773; T-1221, 1774-1775; T-1222, 1776-1777; T-1223, 1778-1779; T-1224, 1780-1781; T-1225, 1782-1783; T-1226, 1784-1785; T-1227, 1786-1787; T-1228, 1788-1789; T-1229,

1790-1791; T-1230, 1792-1793; T-1231, 1794-1795; T-1232, 1796-1797;
T-1233, 1798-1799.

Protocols notarials de la Notaria d'Arenys:

- Gabriel Arquer de Portell, notaria d'Arenys, 1737
- Fons 601, Reial Escola de Nàutica, Registre d'alumnes (1779-1813)

ARXIU PARROQUIAL DE CANET DE MAR (APCM)¹⁵⁰¹

- Llibres de Baptismes, núm. 1-11 (1595-1800)
- Llibres d'Esposalles, núm. 1-4 (1595-1800)
- Llibres d'Òbits, núm. 1-7 (1559-1800)

ARXIU MUNICIPAL DE CANET DE MAR (AMCM)

- Deliberacions del Consell de la vila de Canet de Mar
- Llibre 1 (1600-1642)
- Llibre 3 (1691-1729)
- Llibre 4 (1760-1804)
- Llibre de Privilegis Any 1599

Llegat Josep Rovira Fors

- Caixa 2 (carpeta 1); Caixa 4 (Carpetes: 1, 3, 22, 25, 27); Caixa 7 (Carpetes: 1, 8, 6, 19, 37); Caixa 10 (Carpeta 11)

BIBLIOTECA GUAL I PUJADES DE CANET DE MAR

- Fons Clausell-Serra
- Llibres de la companyia Clausell-Dorca (1788-1796)
- M-6: Crèdit i Dèvit
- M-9: Copiador de cartes

¹⁵⁰¹ Les dades dels llibres sacramentals són accessibles a la web del CEC:
<https://centreestudiscanetencs.cat/info/formularis-de-cerca>

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

CENTRE D'ESTUDIS CANETENCS¹⁵⁰²

Confraria de Sant Elm

- Llibre 1 (1649-1682)
- Llibre 2 (1728-1800)

ARXIU DE LA CORONA D'ARAGÓ (ACA)

Reial Audiència, Consolat i Tribunal de comerç

- Vol. 1/1 (1715/1717/1727/1731/1735); Vol. 1/2 (1754/1759/59); Vol. 1/6 (1769); Vol. 1/7 (1770); Vol. 1/8 (1777); Vol. 1/9 (1779); Vol. 1/11 (1785); Vol. 1/14 (1788); Vol. 1/15 (1790); Vol. 1/21 (1796)

Fons notarial de Mataró

- Notari Bonaventura Català, Anys: 1781, 1784, 1785
- Escrivania de Marina de Mataró
- Josep Serra, Anys: 1764, 1770

ARXIU HISTÒRIC CIUTAT DE BARCELONA (AHCB)

Fons de Sanitat

- Anys: 1729, 1750, 1754, 1761, 1762, 1764, 1766, 1771

Fons Comercial

- B. 379
- B. 630

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS)

Dirección General de Rentas.

- Segunda Remesa: Legajo, 574

Secretaría de Marina.

- Navegación de particulares: Legajos, 494, 497, 507, 509, 519

¹⁵⁰² El Centre d'Estudis Canetencs (CEC) és el dipositari dels dos llibres de la Confraria de Sant Elm, cedits per la família Puxan de Canet de Mar.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CADIZ

Protocolos notariales

- Número/año: 241/1828; 381/1760; 762/1734; 763/1736/1738; 766/1749; 768/1752; 776/1761; 1025/1749; 1457/1750; 1611/1752; 1613/1754; 2445/1752; 2525/1692; 2558/1772; 3628/1752; 3629/1752; 3791/1784; 3802/1792; 3843/1776; 3844/1778; 3845/1779; 3846/1780; 3847/1782; 3848/1783; 3852/1785; 3853/1786; 3854/1787; 3863/1797; 4260/1761; 4263/1765/1766; 5160/1732; 5746/1751; 5747/1752; 5751/1756

Libro de Órdenes de la Aduana

- Orden, 151 (1748);

Escribanía de Marina

- Número: 192 (1783); 225 (1784); 320 (1785); 518 (1787)

7.2. Fonts editades

BOURGOING, JEAN FRANÇOIS DE: *Tableau de l'Espagne Moderne*, Tometroisième, Paris, ChezLevrault, Libraires, 1803, pp.287-288.

DELPUECH DE COMEIRAS, VÍCTOR : *Abrégé de l'histoire générale des voyages faits en Europe*, tome IX, Paris, Chez Moutardier, 1805, p. 466.

FELIU DE LA PENYA, NARCÍS: *Fénix de Cataluña, compendio de sus grandezas, y medio para renovarlas*, Barcelona, 1683.

YOUNG, ARTHUR: *Travels during the years 1787, 1788, and 1789 in Kingdom of France. Including Tour in Catalonia*, Dublin, 1793, pp. 644-645.

8. BIBLIOGRAFIA

ABREU Y BERTODANO, FÉLIX JOSEPH DE: *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Sevilla, Extramuros Edición, 2006.

ALBAREDA SALVADÓ, JOAQUIM: *Els catalans i Felip V, de la conspiració a la revolta (1700-1705)*, Barcelona, Vicens Vives, 1993.

ALCALDE I VILÀ, SERGI: «El projecte inicial del Santuari de la Misericòrdia de Francesc Daniel Molina», *El Sot de l'Aubó*, núm. 36 (2011), pp. 23-26.

— «Les torres canetenques a l'entorn de la zona urbana del Castellet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 56 (2016), pp. 8-18.

— «Can Prats de la Riera i el seu carreró. Els orígens de la Casa Roura», *El Sot de l'Aubó*, núm. 65 (2018), pp. 28-35.

— «La família de cavallers Canet, propietaris de la Casa Forta de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 78 (2021), pp. 16-24.

ALSINA, CLAUDI; FELIU, GASPAR; MARQUET, LLUÍS: *Pesos, mides i mesures dels Països Catalans*, Barcelona, Curial, 1990.

AMADES, JOAN; ROIG, EMERENCIÀ: «Vocabulari de l'Art de la navegació i de la pesca», *Butlletí de dialectologia catalana*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, núm. 12 (1924).

ANDREU SUGRANYES, JORDI: «Las relaciones comerciales entre Cataluña y Andalucía a finales del siglo XVII», *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, Hospitalet del Llobregat, 1995.

ANDREU VIDIELLA, MAGDALENA: «La financiación de la industria naval en Barcelona (1745-1760)», *Pedralbes*, núm. 1 (1981), pp. 267-294.

— «Catalunya i els mercats espanyols al segle XVIII. La casa Ermengol Gener», *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, vol. I Barcelona, 1984, pp. 533-544.

ANTÚNEZ I ACEVEDO, R.: *Memorias históricas sobre la Legislación i gobierno del comercio de los españoles en las Indias occidentales*, Madrid, 1797 (facsimil).

ASENSIO BERNALTE, J.A.; FÀBREGAS ROIG, JOSEP: «Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III, 1759-1788», *Actas del Primer Congr s d'Història Moderna de Catalunya*, 1984, pp. 721-729.

ASTIGARRAGA GOENAGA, JESÚS: «Las *Reflexiones* (1761) de Simón de Aragorri y la reforma del comercio atlántico español». *Revista de Indias*, vol. LXXIII, n.  259 (2013), pp. 759-788.

BADOSA COLL, ELISA: «El comerç de Barcelona amb la resta d'Europa segons la correspondència de Francisco Roig Vives (1719-1749)», *Pedralbes*, núm. 18 (1998), pp. 93-106.

BALLART I CLOS, JOAN: «Personatges canetencs. Els Goday i la indústria del peix», *El Sot de l'Aubó*, núm. 29 (2009), pp. 3-9.

— «Navegants canetencs. El llinatge dels Milans i la seva participació en l'aventura de la navegació», *El Sot de l'Aubó*, núm. 33 (2010), pp. 21-26.

BERNAL RODRÍGUEZ, ANTONIO MIGUEL: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con Am rica*, Madrid, Tabapress, Fundación El Monte, 1993.

BERNAT LÓPEZ, PASQUAL: «La vinya a la Catalunya del segle XVIII. Les propostes de renovació de Josep Navarro Mas i Masquet», *Recerques*, núm. 49 (2004), pp. 5-24.

BLANCO N  NEZ, JOSÉ M.: «La tragedia de las fragatas Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra», *Revista general de marina*, vol. 249, núms. 8-9 (2005), pp. 263-273.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

BORRÀS I FELIU, ANTONI: «L'expulsió dels jesuïtes de la ciutat de Barcelona en el marc general del seu desterrament d'Espanya per Carles III», *Pedralbes*, núm. 8, (2) (1988), pp. 403-430.

BRAUDEL, FERNAND: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de cultura económica, vol. I, 2019.

BRAVO CORES, Daniel M.: «Los almacenes catalanes de salazón en Galicia», *Pedralbes*, núm. 11 (1991), pp. 165-179.

BUSTOS RODRÍGUEZ, MANUEL: *Cádiz en el sistema Atlántico*, Madrid, Sílex Ediciones, 2005.

CAMARDA, MAXIMILIANO: «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. José Ramón Milá de la Roca» a Naveg@mérica. *Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, núm. 12, (2014).

CANTANO CARBALLO, RICARD: *Contribució dels patrons i barques de Canet al comerç marítim català del segle XVIII*, Canet de Mar, Edicions Els 2 Pins, 2014.

— «El cas del capità canetenc Francesc Llobet i Misser», *El Sot de l'Aubó*, núm.51 (2015), pp. 8-10.

— «El ressorgiment català del XVIII. La vinya i el comerç a Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 53 (2015), pp. 3-10.

— «El ressorgiment català del XVIII. L'exemple dels Llauger de Canet: de pagesos a mariners i comerciants», *4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, Barcelona, 7-9 de Maig del 2014, Ed. Museu Marítim de Barcelona, 2016, pp. 751-766.

— «Canet-Cadis. Una relació d'interessos al segle XVIII», *El Sot de l'Aubó*, núm. 59 (2017), pp. 18-23.

— «La Companyia de Salvador Vaquer i la guerra de 1796-1802 contra Gran Bretanya», *El Sot de l'Aubó*, núm. 60 (2017), pp. 20-24.

— «Els Llibres de comptes d'Antoni Joan Goday i Aulet (1659-1715) i Bartomeu Goday i Roig (1692-1762), mariners de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 61 (2017), pp. 5-6.

— «Inventari de la casa Catà Doy de Canet (1784)», *El Sot de l'Aubó*, núm. 62 (2017), pp. 26-31.

— «L'aventura del capità canetenc Francesc Xiqués», *El Sot de l'Aubó*, núm. 64 (2018), pp.17-21.

— «Un patró canetenc del segle XVIII, Salvador Ferrer Goday», *El Sot de l'Aubó*, núm. 66 (2018), pp. 8-12.

— «Els patrons de Canet i la ruta Barcelona-Cadis (1720-1736)», *Actes VIII Congrés d'Història Moderna de Catalunya, desembre 2018, Comunicacions*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2019, p. 579.

— «L'exemple del patró canetenc Fèlix Misser», *El Sot de l'Aubó*, núm. 68 (2019), pp. 22-25.

— «Navegants canetencs del segle XVIII. La nissaga Carnesoltes (1)», *El Sot de l'Aubó*, núm. 69 (2019), pp. 32-35.

— «L'eix comercial Reus-Salou-Cadis a la primera meitat del segle XVIII», a Josep Fàbregas, Judit Vidal (coords.), *Història, societat i activitat al Camp de Tarragona a l'Edat Moderna i Contemporània*, Reus, Centre de Lectura i Arola Editors, 2019, pp. 73-97.

— «Navegants canetencs del segle XVIII. La nissaga Carnesoltes (2)», *El Sot de l'Aubó*, núm. 74 (2020), pp. 24-28.

— «Els patrons de Canet i l'expulsió dels jesuïtes l'any 1767», *El Sot de l'Aubó*, núm. 75 (2021), pp. 18-22.

— «El capità canetenc Francesc Milans i La Perla de Catalunya», *El Sot de l'Aubó*, núm. 77 (2021), pp. 3-9.

CAPDEVILA MUNTADAS, MARIA ALEXANDRA: «Nivells de riquesa i cultura material de la burgesia maresmenca a l'Època Moderna», *Pedralbes*, núm. 23, (2003), pp. 733-748.

— «Pagesos, mariners i comerciants a la Catalunya litoral. El Maresme a l'Època Moderna», *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, núm. 15 (2004), pp. 193-203.

— *Entre la vinya i el comerç. Els orígens de l'expansió econòmica del Maresme a l'època moderna*, Girona, Documenta universitària, 2010.

CARRERA PUJAL, JAIME: *Historia Política y Económica de Cataluña. Siglos, XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Bosch, 1947.

CASTRO, JAVIER DE: «El peso de las fuerzas naturales: los naufragios en el tráfico catalán de la Carrera de Indias (1740-1778)», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 469-484.

CILLEZUELO UZQUIZA, ANTONIA: «Los fabricantes: Su ennoblecimiento. Los Canals: La Fàbrica de Indianas de «Payés a Barón». Otros fabricantes ennoblecidos», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 49-56.

COMERMA VILANOVA, JOSEP: *Novena, Història i Cançoners de Ntra. Sra. de la Misericòrdia de Canet de Mar*, Barcelona, Editorial Vilamala, 1933, pp. 77-110.

CRESPO SOLANA, ANA et alii: «Los tratados de Utrecht y América», *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 72, 1 (2015), pp. 15-148.

CUESTA, MARCELINO R: «La teología apologética de Pedro Gual y Pujadas», *Crónicas*, AHlg 9 (2000), pp. 528-536.

CHAUNU, PIERRE: *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.

DANTÍ RIU, JAUME: «Del redreç a l'expansió. Els Puiguriquer abans i després de la Guerra de Successió», *Actes del VII Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, UB, 2013, pp. 436-456.

— «El comerç català al Mediterrani als segles XVI-XVII. Continuïtat i articulació del territori», *Relacions mediterrànies a la Catalunya moderna*, Barcelona, Rafael Dalmau, Editor, 2018, pp. 15-45.

DELGADO BARRADO, JOSÉ M.: «Reformismo borbónico y proyectos marítimos coloniales», a Luis Antonio Ribot García, Luigi de Rosa, Carlos Martín Belloso, (coords). *Pensamiento y política económica en la época moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2000, pp.101-124.

DELGADO RIBAS, JOSEP M.: «Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778», *Actas I Congreso Historia de Andalucía, diciembre 1976*, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1978, pp. 127-139.

— «América y el comercio de Indias en la historiografía catalana (1892-1978), *Boletín Americanista*, núm. 28 (1978), pp. 179-187.

— «Comercio colonial y fraude fiscal en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio», *Estudios Históricos y documentos de los archivos de protocolos*, núm. 6 (1978), pp. 311-326.

— «Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)», *Boletín Americanista*, nº 29 (1979), pp. 31-64.

— «Fiscalidad y comercio con América: Los resguardos de rentas de Catalunya (1778-1799)», *Boletín Americanista*, núm. 30 (1980), pp. 69-88.

— *Catalunya y el sistema de libre comercio (1778-1818)*, tesi doctoral inèdita, 3 vols. Barcelona, Universitat de Barcelona, 1981.

— «La emigración española a América latina durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán», *Boletín Americanista*, núm. 32 (1982), pp. 115-137.

— «La construcció i la indústria naval a Catalunya (1750-1820)», *Recerques*, núm. 13 (1983), pp. 45-64.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

— «Política ilustrada, industria española y mercado americano (1720-1820)», *Pedralbes*, núm. 3 (1983), pp. 253-264.

— «El miratge del Lliure Comerç», *El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX)*, Barcelona, L'Avenç, col·lecció Clío, núm. 6, 1986, pp. 75-80.

—DELGADO RIBAS, JOSEP M.: «Els catalans i el Lliure Comerç», *El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX)*, Barcelona, L'Avenç, col·lecció Clío, núm. 6, 1986, pp. 81-93.

— «De la filatura manual a la mecànica. Un capítol del desenvolupament de la indústria cotonera a Catalunya (1749-1814)», *Recerques*, núm. 23 (1990), pp. 161-179.

— «El puerto de Barcelona en la época preindustrial», *Economía e historia económica del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Ed. Civitas, 1992, pp. 26-55.

— «La marina mercante española durante el reinado de Carlos III», *La marina de la Ilustración*, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, pp. 63-74.

— «La indústria de la construcció naval catalana (1750-1850), una visió a llarg termini», *Drassana*, núm. 2 (1994), pp. 34-39.

— *Dinámicas imperiales (1650-1796), España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2007.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII*, Barcelona, Ariel, 1976.

— *Hechos y figuras del siglo XVIII español*, Madrid, Siglo XXI, 1980.

DONOSO ANES, RAFAEL: «Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)...», *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 64, 2 (2007), pp. 105-144.

ELLIOTT, J.H.: *La España imperial, 1469-1716*, Barcelona, Vicens Vives, 1973.

— *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus, 2006.

ESCARTIN SANCHEZ, E.: «El Catastro catalán: teoría y realidad», *Pedralbes*, 1 (1981), pp. 253-265.

INGLIS, G. DOUGLAS; KUETHE, ALLAN J.: «El Consulado de Cádiz y el Reglamento de comercio libre de 1765», *Actas IV Jornadas de Andalucía y América*, Universidad de Santa María de la Rábida, 1984, Vol. 1, CSIC, 1985, pp. 92-93.

FÀBREGAS ROIG, JOSEP: «El primer año del libre comercio en Cataluña», a Carlos Martínez Shaw; José M. Oliva Melgar (Eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2005, pp. 285-310.

— «El Libre Comercio de Cataluña con América durante la Guerra de las Trece Colonias, 1779-1783», a C. Martínez Shaw; M. Alfonso Mola (Coords), *España en el comercio marítimo internacional, (Siglos XVII-XIX)*, Madrid, UNED, 2009, pp. 417-449.

FÉ CANTÓ, LUÍS FERNANDO , «El desembarco en Orán en 1732. Aproximación analítica a una operacion compleja», *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 5, núm.10 (2016), pp. 89-110.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, EMILIANO: «Els ingresos de la hisenda reial a Catalunya (1717-1779)», *Recerques*, núm. 17 (1985), pp. 125-139.

FERNÁNDEZ DÍAZ, ROBERTO; MARTÍNEZ SHAW, CARLOS: «La gente de mar en la Cataluña del XVIII», a *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, vol. I, Barcelona, 1984, p. 559.

FERNÁNDEZ DÍAZ, ROBERTO: «La historia sobre la burguesía comercial catalana del siglo XVIII», *Pedralbes*, vol. 8, núm.1 (1988), pp. 25-47.

FERRER I ALÓS, L.: «¿Modernización fiscal? La implantación del Catastro en Cataluña», a *Catastro* (deseembre 2002), pp. 27-35.

FONTANA LÁZARO, JOSEP: El comercio libre entre España y América (1765-1824), Madrid, Actas del Simposio Fundación Banco Exterior, 1987.

FONT I RIUS, J.M.: *Llibre del Consulat del Mar* (estudi preliminar), text original català i traducció castellana d'Antoni de Capmany, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1965.

FORN I SALVÀ, FRANCESC: *El Corpus de 1714*, Mataró, Fundació Iluro, 2016.

FRADERA, JOSEP M.: «La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)», *Recerques*, núm. 16(1984), pp. 119-139.

GÁRATE OJANGUREN, M. MONTSERRAT: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, ANTONIO: «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII» a Jordi Nadal y Gabriel Tortella (edit.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel, 1974, pp. 268-294.

— «Comercio colonial, acumulación primitiva de capital y desindustrialización en la Baja Andalucía: el caso de Cádiz en el siglo XVIII», *Actas I Congreso Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (siglo XVIII)*, Tomo I, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1978, pp. 195-208.

— *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2 vols, 1976.

— «Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial», *Chronica Nova*, núm. 22 (1995), pp. 105-140.

— «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida», *Hispania*, vol. 56, núm. 192 (1996), pp. 203-266.

GARCÍA ESPUCHE, ALBERT: *Barcelona entre dues guerres: economia i vida quotidiana (1652-1714)*, Vic, Eumo, 2004.

GARMENDIA ARRUEBARRENA, JOSÉ: *Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias*, San Sebastián, Sociedad de Estudios Vascos, 1990.

GIMÉNEZ I BLASCO, JOAN: *La Província Marítima de Mataró. Economia i conflictes socials (1750-1870)*, Mataró, Fundació Iluro, 2013.

GÓMEZ URDÁÑEZ, J.L.: *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, Milenio, 1996.

— *El marqués de la Ensenada. El secretario de todo*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2017.

GRAU I FERNÁNDEZ, RAMON; LÓPEZ, MARINA: «Empresari i capitalista a la manufactura catalana del segle XVIII. Introducció a l'estudi de les fàbriques d'indianes», *Recerques*, núm. 4 (1974), pp. 19-57.

GREGORI I CIFRÉ, JOSEP M.: *La nissaga canetenca dels músics Milans i la seva relació amb sant Josep Oriol*, Canet de Mar, Edicions Els 2 Pins, 2014.

GUERRERO CANO, MARÍA MAGDALENA: «Salvador Cruañas, un catalán en el comercio de Indias de mediados del siglo XVIII», dins García-Baquero, Antonio (Ed). *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, tomo 2, Diputación Provincial de Cadiz, 1991, pp. 119-130.

— «Los onubenses en el Cádiz del siglo XVIII», a Torres Ramírez, Bibiano (coord.), *Huelva y América: Actas XI Jornadas de Andalucía y América*, Vol. 1, Diputación Provincial de Huelva, 1993, pp. 41-66.

GUIMERÁ RAVINA, AGUSTÍN: «La casa Milans: una empresa catalana en Rusia (1773-1779)», *Pedralbes*, núm. 18, 1 (1998), pp. 83-91.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

IGLÉSIES FORT, JOSEP: *La població del Maresme a la llum dels censos generals*, Mataró, Caixa Laietana, 1971.

JOANQUET ORTEGA, ÀNGEL: *Pirates i corsaris catalans*, Barcelona, Editorial Noray, 1997.

JORDÀ FERNÁNDEZ, A.: *Poder i Comerç a la ciutat de Tarragona al segle XVIII*, Tarragona, Diputació de Tarragona, 1988.

— «Els decrets de Nova Planta per a la Corona d'Aragó» a MRAMEGH, 26 (2016), pp. 69-90.

JULIÀ I FIGUERAS, BENET: «Marina guixolenc del segle XVIII», *Estudis del Baix Empordà*, núm. 19 (2000), pp. 107-154.

KAMEN, HENRY: *La España de Carlos II*, Barcelona, Crítica, 1981.

LEAL BÓVEDA, JOSÉ MARÍA: «Fuentes para el estudio de la familia Llauger y su relación con la hidalguía vilanovesa; los Peña y Valle Inclán», *Cuadrante*, Asociación de Amigos de Valle-Inclán, núm. 33, desembre (2016), pp. 145-233.

LOBATO FRANCO, ISABEL: *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1995.

LÓPEZ MIGUEL, OLGA: «La maestranza en el mar. Contratación i remuneración de carpinteros de ribera...», *Drassana*, núm. 24 (2016), pp. 92-123.

LÓPEZ NADAL, GONÇAL (coord): *El Comerç alternatiu, corsarisme i contraban (SS.XV-XVIII)*, VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma, 1990.

LYNCH, JOHN: *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1991.

LLOVET I VERDURA, JOAQUIM: Mataró, 1680-1719: *El pas de vila a ciutat i a cap de corregiment*, Caixa d'Estalvis de Mataró, 1966.

— *Constructors navals de l'exprovíncia marítima de Mataró (1816-1875)*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 1971.

— «La navegació de Barcelona a les Antilles del 1767 al 1777», *Miscel·lània Pau Vila*, Granollers, 1975, pp. 303-308.

— *La matrícula de mar i la Província de Marina de Mataró*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 1980.

— «Els inicis de l'Escola de Navegació i Pilotatge de Mataró (segle XVIII)», *Quaderns de la Selva*, 13 (2001), pp. 195-200.

MARTÍN CORRALES, ELOY: «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII», *Aldaba*, núm. 9 (1987), pp. 25-40.

— «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscrits*, núm. 10 (1992), pp. 375-392.

— *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2001.

MARTÍNEZ DEL CERRO GONZÁLEZ, VICTORIA E.: *Una comunidad de comerciantes: navarros i vascos en Cádiz (Segunda mitad del siglo XVIII)*, Sevilla, Consejo Económico y Social de Andalucía (CES), 2006.

MARTÍNEZ RUÍZ, JOSÉ IGNACIO: «De Tánger a Gibraltar: El Estrecho en la praxis comercial e imperial britànica (1661-1776)», *Hispania*, núm. 221 (2005), pp. 1043-1062.

MARTÍNEZ SHAW, CARLOS: «Las relaciones económicas entre Cataluña i la Baja Andalucía en el siglo XVIII», *Actas del I Congreso Historia de Andalucía*, Tomo I, Monte de Piedad i Caja de Ahorros de Córdoba, 1976, pp. 347-356.

— «El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros», *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, núm. 6 (1978), pp. 287-310.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

— «Construcción naval y capital mercantil: Mataró, 1690-1709», *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, núm.8 (1980), pp. 223-236.

— «Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate», *Boletín Americanista*, núm. 34 (1980), pp. 223-236.

— *Cataluña en la Carrera de Indias(1680-1756)*, Crítica, Barcelona, 1981.

— «Los comportamientos regionales ante el libre comercio», *Manuscrits*, núm. 6 (1987), pp. 75-89.

— «La pesca en la Cataluña del siglo XVIII. Una panorámica», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 323-338.

— «La sociedad urbana en la Cataluña del siglo XVIII», *Manuscrits*, núm. 11 (1993), pp. 109-124.

— «Las reflexiones de Campomanes sobre la pesca en América». *Chronica Nova*, 22 (1995), pp.243-267.

— «La compañía de seguros de Salvador Feliu de la Peña (1707-1709), // *Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Madrid, 1995, pp. 405-413.

— «La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Manuscrits*, núm. 15 (1997), pp. 257-278.

— «El imperio colonial español i la república holandesa tras la paz de Münster», *Pedralbes*, núm. 19 (1999), pp. 117-129.

MATAMALA I CASTANYER, PERE: «La Confraria de Sant Elm de Canet de Mar», a J. Ma. Ainaud de Lasarte i al., *Les Torres de Moros*, Canet de Mar, Ed. Cannetum, 1982, pp.17-60.

MEIJIDE PARDO, ANTONIO: *Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la Ría de Arosa (1780-1830)*, La Coruña, 1973.

— «La penetración catalana en el puerto gallego de Mugardos», *Pedralbes*, núm. 4 (1984), pp. 7-38.

MERCADER I RIBA, JOAN: *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1985.

MOLAS I RIBALTA, PERE: *Societat i poder polític a Mataró, 1718-1808*, Barcelona, Caixa d'Estalvis Laietana, Rafael Dalmau, editor, 1973.

— *Economia i societat al segle XVIII*, Barcelona, Ed. La Paraula Viva, 1975.

— *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*, Barcelona, Curial, 1977.

— *La Burguesía Mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, Cátedra, 1985.

— *La Transición del siglo XVII al XVIII: entre la decadencia y la reconstrucción*, Madrid, Espasa-Calpe, 1993.

MOLDEN, GUNNAR: «Fra Canet de Mar til Hasla», *Aust-Agder-Arv*, Arendal, Sweden, 2019, pp. 3-27.

MORA DE TOVAR, GILMA: «El comercio de aguardientes catalanes en la Nueva Granada (siglo XVIII)», *Boletín Americanista*, núm. 38 (1988), pp. 209-225.

MORALES ROCA, FRANCISCO JOSÉ: «Comerciantes de matrícula de Barcelona. Su acceso a las dignidades nobiliarias del Principado de Cataluña (1735-1836)», *Hidalguía*, núm. 292-293, (2002), pp. 561-596.

MORELL I TORREMÉ, JOSEP: «El port de Salou, centre comarcal a l'època de Carles III», *Pedralbes*, núm. 8, 1 (1988), pp. 425-436.

— *Aproximació al comerç marítim de Reus i Salou al segle XVIII*, Barcelona, Rafael Dalmau editor, 1993.

MUNTANER I ALSINA, CARME: *Catàleg de Pergamins de Canet de Mar*, Canet de Mar, Editors: Ajuntament de Canet de Mar, Centre d'Estudis Canetencs, Edicions Els 2 Pins, 2015.

MUSET I PONS, ASSUMPTA: «Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII», *Recerques*, núm. 31 (1995), pp. 73-92.

NAVARRO GARCÍA, LUIS: *La política americana de José de Gálvez según su "Discurso y reflexiones de un vasallo"*, Málaga, Algazara, 1998.

OLIVA I RICÓS, BENET: *La generación de Feliu de la Penya. Burguesia mercantil i Guerra de Successió entre el Maresme i Barcelona*, Lleida, Edicions de la Universitat de Lleida, 2001.

OLIVA MELGAR, J.M.: «La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII», *Actas I Congreso Historia de Andalucía. Andalucía Moderna, siglo XVIII*, 1976, pp. 113-131.

— «La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias. El comercio privilegiado de Cataluña con América en la segunda mitad del siglo XVIII», *Pedralbes*, núm. 3 (1983), pp. 291-303.

— «Reflexiones en torno al comercio libre de Barlovento: el caso catalán», *Actas Simposio El Comercio Libre entre España i América (1765-1824)*, Fundación Banco Exterior, 1987, pp. 71-93.

— «El fracàs del Comerç Privilegiat», *El comerç entre Catalunya i América, segles XVIII i XIX*, Barcelona, L'Avenç, Col·lecció Clío, núm. 6, 1986, pp. 39-63.

— *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987.

— «El comercio colonial de Cataluña en la época de Carlos III: del sistema de puerto único al comercio libre. Aportaciones y debates», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 447-468.

— «Cádiz y el coercio libre de Barlovento», *La burguesía de los negocios en la Andalucía de la Ilustración*, vol. I, Cádiz, Diputación de Cádiz, 1991, p. 85-116.

— «Los intercambios en la Cataluña del siglo XVIII», *Manuscrits*, núm. 11 (1993), pp. 85-108.

— «Realidad y ficción en el monopolio de Indias: una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII», *Manuscripts*, núm. 14 (1996), pp. 321-335.

— «La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?» dins Carlos Martínez Shaw, J.M. Oliva Melgar (eds). *El Sistema Atlántico español, Siglos XVII-XIX*, Madrid, Marcial Pons, 2005, p. 20.

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

PACHECO TROCONIS, GERMÁN: «El comercio colonial americano del añil: Guatemala y Venezuela, 1774-1810», *Boletín Americanista*, núm.61 (2010), pp.151-175.

PERA ISERN, JOAQUIM: «Trobat un antiquíssim document amb el nom de Canet», *El Sot de l'Aubó*, núm. 32 (2010), pp. 22-25.

PLA BARTINA, JOAQUIM: *Els vaixells mercants d'aparell llatí a la Marina Catalana. Segles XVIII, XIX i XX*, Universitat de Girona, Museu de la Pesca de Palamós, 2016.

PLANAS ROIG, MIQUEL; SIMON I TARRÉS, ANTONI: «La població del bisbat de Girona a finals de l'Antic Règim», *Manuscripts*, núm. 7 (1988), pp. 71-100.

PONS I GURI, JOSEP M.: *Estudi dels Pilots: assaig monogràfic sobre la Real Escola de Nàutica d'Arenys de Mar*, Barcelona, Curial, 1993.

— *Origen del municipi de Canet de Mar*, Canet de Mar, Edicions Els 2 Pins, 1999.

— *Quan nasqué, s'emancipà i organitzà una vila: Arenys de Mar, 1574-1720*, Ajuntament d'Arenys de Mar, 1999.

PONZ PIQUER, ANTONIO: *Viaje de España*. Tomo decimoquarto. Trata de Cataluña. Madrid, Vda. de Ibarra, Hijos y Compañía, 1788, p. 100.

PUJADA, PATRICI: «L'articulació territorial del Rosselló entre terra i mar: el cas de Cotlliure al començament del segle XVIII» a Jaume Dantí (coord.), *Relacions mediterrànies a la Catalunya moderna*, Barcelona, Rafael Dalmau, Editor, 2018, pp. 79-108.

PUJOL I HAMELINK, MARCEL: «Terminologia de construcció naval i el seu origen: mediterrani/atlàntic», *Drassana*, núm. 14 (2006), pp. 84-102.

QUEROL, BORJA DE: «Nobles y comerciantes en Reus. Los Bofarull del siglo XVIII», *Pedralbes*, núm. 8 (1988), pp. 77-82.

RAHOLA Y TRÉMOLS, FEDERICO: *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*, Barcelona, Artes Gráficas, S.A., 1931.

REICHERT, RAFAL: «El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783», *Hispania*, núm. 252 (2016), pp. 129-157.

RODRÍGUEZ CAMPOMANES, PEDRO: *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988.

RODRÍGUEZ CASADO, VICENTE: «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales entre España e Indias». *Anuario Historia Derecho Español*, vol. XIII, (1936-1941), pp. 100-135.

RODRÍGUEZ GARCÍA, MARGARITA EVA: «Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)», *Estudios de Historia económica*, Banco de España, núm. 46 (2005), pp.13-76.

RODRÍGUEZ SANTOS, FRANCESC: «Josep Mallol i Catà. La vida d'un patró i comerciant canetenc del segle XVIII», *El Sot de l'Aubó*, núm. 69 (2019), pp.28-31.

ROIG I RAVENTÓS, EMERENCIÀ: *La marina catalana del vuit-cents*, Barcelona, Ed. Barcino, 1929.

ROIG BADIA, BARTOMEU I JOSEP: «Bartomeu Roig Goday», *La Roca de Xeix*, núm. 23-24 (2001), pp. 18-23.

ROVIRA FORS, JOSEP: «Gloria y fortuna de Canet en el mar. II», *Pedracastell*, núm. 20 (1948), p. 5.

— «Anotacions sobre el temps de mar dels canetencs», *Plaça de la Llenya*, maig, 1987, pp. 3-10.

— «El bergantí negrer *Tellus*», *El Sot de 'Aubó*, núm. 34 (2010), pp. 28-32.

RUIZ RIVERA, JULIÁN B.: *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes (1730-1823)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1988.

SABELL SALGUÈS, FRANCISCO: «Goday 1776-1866. Historia de la primera y segunda generación Goday en la ría de Arousa», *Cuadrante*, núm. 37 (2019), pp. 130-144.

SÁIZ XIKUÉS, CARLES: «De la primitiva fortaleza medieval a l'actual Castell de Santa Florentina. Mil anys d'història a la Vall de Canet», a *Torres de guaita, defenses i fortificacions*, núm. 9 (2015), pp.13-37.

SÁNCHEZ, ALEXANDRE: «L'estructura comercial d'una fàbrica d'indianes barcelonina: Joan Rull i Cia (1790-1821)», *Recerques*, núm. 22, (1989), pp. 9-24.

— «Els fabricants d'indianes: orígens de la burgesia industrial barcelonina», *Barcelona quaderns d'història*, núm. 17 (2011), pp.197-219.

SEGARRA BLASCO, AGUSTÍ: *L'economia de Reus al segle XVIII: el comerç de l'aiguardent*, Reus, Edicions del Centre de Lectura, 1988.

— *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*. Vic, Eumo, 1994.

SEGURA I MAS, A.: «Felipe V y la introducción de la contribución directa en la Corona de Aragón» i «El Catastro de Patiño en Cataluña (1715-1845)», a A. Segura i Mas (coord.), *El Catastro en España (1714-1906)*, Barcelona 1988, vol. I, pp. 23-31 i pp. 31-44.

SIMON I TARRÈS, ANTONI: «La població catalana a l'època moderna. Síntesi i actualització», *Manuscrits*, núm. 10 (1992), pp. 217-258.

SOLA CASTAÑO, EMILIO: *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid, Tecnos, 1988.

SOLBES FERRI, SERGIO: «El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho...» a Maria Baudot Monroy (coord), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014, pp. 147-194.

— «La navegación directa de Canarias a América y su papel en el sistema comercial atlántico», *América Latina en la Historia Económica*, vol. 25, núm. 1 (2018), pp. 36-97.

SOLER MORADELL, JORDI: «Els Milans de Canet, un llinatge de la burgesia canetenca de metges, comerciants i músics», *El Sot de l'Aubó*, núm. 30 (2009), pp. 24-29.

— «La construcció del paquebot de Canet Nostra Senyora del Carme i els seus dos primers viatges», *El Sot de l'Aubó*, núm. 47 (2014), pp. 3-15.

TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO: *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de d. Ricardo Wall*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2010.

THOMSON, JAMES: *Els orígens de la industrialització a Catalunya. El cotó a Barcelona, 1728-1832*, Barcelona, Edicions 62, 1994.

TOMÉ EXTREMERA, JOSÉ ANTONIO: «Gabriel Parera i Paratge, de Canet a Cádiz i volta», *El Sot de l'Aubó*, núm. 62 (2017), pp. 13-15.

TORNERO TINAJERO, PABLO: «Comercio colonial y proyección de la población: la emigración catalana a Cuba...», *Boletín Americanista*, núm. 39-40, (1989), 235-264.

TORRAS I RIBÉ, JOSEP M.: *Els municipis catalans de l'Antic Règim (1453-1808)*, Barcelona, Curial, 1983.

VALLS I JUNYENT, FRANCESC: «El paper de les exportacions vitícoles en la configuració de les relacions exteriors de l'economia catalana, 1672-1869», *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, núm. 12 (2001), pp. 161-172.

— *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo, 2004.

VENTURA I SUBIRATS, JORDI: «La moneda a Catalunya durant el regnat de Carles III», *Pedralbes*, núm. 8, 1 (1988), pp. 499-510.

VILÀ I GALÍ, AGUSTÍ: «Construcció i primer viatge d'una nau», *Drassana*, núm. 14 (2006), pp. 17-32.

VILAR, PIERRE: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, Barcelona, Edicions 62, 1968.

— *Assaigs sobre la Catalunya del segle XVIII*, Barcelona, Curial, 1973.

— «La Catalunya industrial: reflexions sobre una arrencada i sobre un destí», *Recerques*, núm. 3 (1974), pp. 7-22.

— *Manual de la Compañía Nova de Gibraltar*, Reus, Edicions del Centre de Lectura, 1990.

VOLTES BOU, PEDRO: «Las emisiones de vales y la fundación del Banco de San Carlos», *Revista de economía política*, núm. 40 (1965), pp. 5-30.

VV.AA.: *L'aventura americana del Maresme*, Mataró, Museu Comarcal del Maresme, 1990.

VV.AA.: *Las Relaciones Comerciales Catalano-Andaluzas del siglo XVI al XVIII*, Eloy Martín Corrales (coord.), Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza, l'Hospitalet del Llobregat, 1995.

VV.AA.: *Pensamiento y política económica en la época moderna*, Luis A. Ribot, Luigi de Rosa i Carlos Belloso (coord.), Madrid, Editorial Actas, 2000.

VV.AA.: *L'ermita de Sant Pere de Romeguera. (Segles X-XV). Els orígens de Canet de Mar*, Canet de Mar, Ed. Els 2 Pins, 2013.

XIQUÉS I SOLER, MAGÍ: *Ressenya històrica de Canet*, Canet de Mar, Els 2 Pins, 1995, p. 42. Edició facsímil; traducció al català de l'original de Xiqués escrit en castellà, l'any 1880.

Del cabotatge mediterrani a la Carrera d'Índies.

YÁÑEZ, CESAR: «Catalunya i Ultramar. Poder i negoci a les colònies espanyoles, 1750-1914. La història catalana en clau colonial», *Drassana*, núm. 5 (1996), pp. 38-46.

ZALVIDE, MANUEL DE: *Reglamento de Navegación y Pesca del año 1773 de la Provincia de Mataró*, Confraria de Pescadors d'Arenys de Mar, 1984.

ZAMORA PEINADO, FRANCISCO DE: *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, Barcelona, Curial, 1973.

ZARAGOZA PASCUAL, ERNEST: *Recull de documents de la història guixolenc*, Vol. III, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2010, pp. 49-50.

ZUBIRI MARÍN, MARIA TERESA: «Algunos productos básicos de la agricultura venezolana en el siglo XVIII: añil, cacao y tabaco», *Boletín Americanista*, núm. 47 (1997), pp. 249-259.

ZUCCHITELLO GILIOLI, MARIO: *De la Mediterrània a l'Atlàntic. Navegació i comerç a Tossa (1759-1814)*, Tossa, Centre d'Estudis Selvatans i Centre d'Estudis Tossencs, 2004.

Annex

Taula 1: Patrons i Vaixells de Canet segons els contractes de patronia registrats pel notari Sebastià Prats (1744-1758) i per l'Escrivania de Marina (1754-1765). Elaboració pròpia.

PATRONS DE CANET	VAIXELL	TIPUS	LLOC CONSTRUCCIÓ	ANY	ARQUEIG (quintars)	COST (lliures)	PARTÍCIPS
Josep Cruanyes	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Sagetia	Barcelona	1744	3.000	5.480	11
Pere Buch	<i>Verge del Carme i Ànimes del Purgatori</i>	Llondro	Mataró	1745	900		
Josep Llauger	<i>Sant Àngel de la Guarda</i>	Sagetia	Canet	1745	2.600	4.909	11
Gabriel Catà	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	Pinc		1745	1.500		
Josep Mallol	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Barca		1746	3.000		12
Joan Baptista Vaquer i Pujades	<i>Sant Joan Baptista</i>	Sagetia	Canet	1746	3.500	5.809	17
Francesc Misser i Oller	<i>Nativitat i Verge Misericòrdia</i>	Sagetia	Canet	1746	3.000	5.000	13
Manuel Llobet	<i>N. S. de la Cinta</i>	Sagetia	Arenys	1746	2.700		
Felicià Carnesoltes	<i>Sant Domènec</i>	Pinc		1747	2.300		6
Salvador Llauger	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barca		1747	3.000		11
Fèlix Ferrer	<i>Jesús Natzarè i Verge Misericòrdia</i>	Sagetia	Canet	1747	4.500	8.462	9
Francesc Clausell	<i>Sant Crist</i>	Barca		1747	2.400		13
Francesc Roura i Arquer	<i>Santo Ecce Homo</i>	Barca	Mataró	1747	2.200	4.962	16
Salvador Jover	<i>Santa Bàrbara</i>	Llondro	Canet	1748	1.000		16
Francesc Milans	<i>N.S. de Montserrate i Sant Antoni de Pàdua</i>	Fragata	Barcelona	1748	229 t.	26.529	1
Jaume Grau	<i>Sant Crist</i>	Barca		1748	2.400		11
Fèlix Misser i Oller	<i>Sagrat Naixement i Verge Misericòrdia</i>	Sagetia		1749	3.000		9
Pere Buch	<i>Verge del Carme i Ànimes del Purgatori</i>	Llondro	Calella	1749	1.200		
Felicià Carnesoltes i Clausell	<i>Sant Dídac (San Diego)</i>	Barca		1749	3.000		7
Joan Carreras	<i>Santa Teresa de Jesús</i>	Barca	Canet	1749	3.000	6.371	15
Salvador Clausell i Llauger	<i>Mare de Déu de la Misericòrdia,</i>	Barca	Canet	1749	3.500	1.408 (millora)	12

Josep Bosch	<i>Sant Antoni i les Ànimes del Purgatori</i>	Pinc		1750	3.000		13
Josep Pastor	<i>Santo Ecce Homo</i>	Barca		1750	2.500		
Salvador Cruanyes	<i>Sant Dídac i N.S. de l'Esperança</i>	Pinc	Canet	1750	10.000	19.811	9
Josep Llauger	<i>Sant Antoni de Pàdua i Sta. Maria de la Mercè,</i>	Barca		1751	4.000		22
Francesc Xiqués)	<i>N.S. del Pilar</i>	Pinc		1751	5.000	7.600	1
Francesc Fàbregas	<i>Santa Teresa</i>	Tartana		1751	300		9
Joan Pastor	<i>Jesús Natzarè</i>	Barca		1751	3.500		13
Joan Ferrer	<i>Àngel Custodi</i>	Barca		1752	2.600		
Josep Puig	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	Pinc		1752	2.600		11
Bonaventura Clausell i Puig	<i>Verge de la Misericòrdia</i>	Sagetia		1753	4.500		
Josep Roura	<i>Santo Ecce Homo</i>	Barca		1753	2.200		15
Miquel Xiqués	<i>N.S. del Pilar</i>	Pinc		1754	6.000		6
Josep Llauger	<i>Sant Joan Baptista</i>	Pinc	Arenys (1746)	1754	3.500		17
Josep Llauger	<i>Santo Ecce Homo</i>	Barca		1754	2.000		17
Salvador Llauger	<i>Sant Joan Baptista</i>	Sagetia		1754	3.000		12
Joan Ferrer	<i>Santo Ecce Homo</i>	Barca		1754	2.000		
Jaume Passi	<i>Sant Joan Baptista</i>	Sagetia		1754	3.000		2
Cristòbal Llauger	<i>Sant Joan Baptista</i>	Pinc		1754	3.500		18
Francesc Milans	<i>Sant Jaume</i>	Pinc		1757	3.500		7
Salvador Font i Puig	<i>La Sacra Família</i>	Pinc	Marsella (comprat)	1757	2.000	2.392	10
Miquel Pujol	<i>La Sacra Família (La Fortuna)</i>	Pinc	Marsella (comprat)	1757	3.000	3.836	20
Jaume Gual i Catà	<i>Sant Jaume i Verge de la Misericòrdia</i>	Sagetia	Canet	1758	2.500	4.900	9
Francesc Misser i Catà	<i>Sant Joan Baptista i Verge de Misericòrdia</i>	Sagetia	Marsella (comprat)	1758	4.000	7.942	15
Salvador Fàbregas	<i>La Purificació de N.S.</i>	Pinc		1758	3.000		15
Miquel Llauger	<i>Sant Antoni de P. i N.S. de la Mercè</i>	Sagetia		1758	4.000		

Bonaventura Clausell i Puig	<i>N.S. de Misericòrdia</i>	Sagetia		1759	3.000	13
Francesc Clausell	<i>Sant Domènec i N.S. del Roser</i>	Barca	Canet	1759	3.000	13
Jaume Grau	<i>La Sacra Família (Reial C^a de Barcelona)</i>	Fragata		1759		
Pere Buch	<i>N.S. del Carme</i>	Sagetia	Vilanova de Cubelles	1759	2.500	5
Miquel Llauger	<i>N.S. de la Misericòrdia</i>	Sagetia	Canet	1760	3.500	7
Josep Ros	<i>N.S. del Carme</i>	Barca		1760	4.000	8
Francesc Llobet menor	<i>Sant Antoni de Pàdua i N.S. de la Mercè</i>	Sagetia		1761	4.000	>10
Francesc Llobet major	<i>N.S. de la Cinta i Sant Josep</i>	Barca		1761	2.700	>11
Josep Puig	<i>Sant Josep</i>	Sagetia	Canet	1761	3.500	>10
Jaume Passi	<i>La Divina Pastora</i>	Barca		1761	3.000	>7
Josep Colomer	<i>El Sant Crist del Bon Viatge</i>	Barca		1762	2.700	19
Miquel Rexach	<i>N.S. dels Desamparats</i>	Barca	Canet	1762	350	4
Salvador Puig i Clausell	<i>Santa Llúcia i la Verge del Roser</i>	Pollacra		1763	6.000	2
Salvador Clausell i Puig	<i>N. S. de Misericòrdia. i Sant Joan Baptista</i>	Barca		1763	3.000	
Francesc Roura i Roldós	<i>Santo Ecce Homo</i>	Barca		1764	2.200	15
Salvador Fàbregas	<i>Sant Francesc... Misericòrdia</i>	Sagetia		1764	il·legible 3.760	13
Josep Ros	<i>Sant Vicenç Ferrer i N.S. de la...</i>	Pinc		1765	5.000	13
Salvador Puig i Clausell	<i>N.S. del Carme,</i>	Barca		1765	4.000	11
Francesc Llobet i Misser	<i>N.S. de la Cinta i Sant Josep,</i>	Sagetia		1765	3.000	15

Un mateix patró pot aparèixer repetit dues o tres vegades degut al fet que se li atorgava el comandament d'una barca diferent. Per idèntic motiu un mateix vaixell pot aparèixer repetit quan se li adjudica un nou patró. Amb la finalitat de saber el nombre cert de patrons i de vaixells de Canet actius durant el període considerat hem posat en vermell els noms que es repeteixen. Per tant, foren (en negre) 50 els patrons i 44 les embarcacions.

Taula 2: Llista realitzada a partir dels contractes de l'Escrivania de Marina de Barcelona (1767-1777) integrats amb els d'Oliva, *Pedralbes* nº 3, 1988 (1766-1777). Elaboració pròpia.

EXPEDICIONS CATALANES A AMÈRICA (1765-1777)								
ANY	PATRÓ	ORIGEN	TIPUS	NOM	SORTIDA	DESTINACIÓ	TORNADA	NOLIEJADOR
1766	Isidre Formalaguer	??	Pollacra	<i>N.S. del Carme (Princesa d'Asturies)</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 7-2-1767	José Canales, propietari
1766	Josep Carbó	Arenys	Paquebot	<i>N.S. de Covadonga (El Americano)</i>	La Coruña	Barlovent (Cuba, Sto. Domingo, Puerto Rico)	Cádiz, 17-6-1767	Jerónimo Hijosa, propietari
1766	Joan Pau Font	Mataró	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 11-6-1767	Real Hacienda (anada)
1766	J. Escardó	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Narcís</i>	??	Cartagena, Campeche		Real Hacienda
1766	J. P. Font	Mataró	Paquebot	<i>N.S. del Pilar i del Roser</i>	Cádiz	Cumanà		Comp. Barna, propietari
1767	Miquel Xiqués	Canet	Paquebot	<i>Sant Esteve i Santa M^a</i>	Cádiz	Santo Domingo		Comp. Barna, propietari
1767	M. Carbó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	??	Buenos Aires		Real Hacienda
1767	Joan Beltran	??	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Cádiz	Barlovent	Cádiz 19-1-1768	Real Hacienda
1767	Joan Caminada	Mataró	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 30-3-1768	Real Hacienda
1767	P. Escardó	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Narcís</i>	??	Campeche		
1767	Francesc Font	Mataró	Fragata	<i>Sant Antoni</i>	Cádiz	La Havana	Naufragà a la tornada	
1767	Josep Carbó	Arenys	Paquebot	<i>N.S. de Covadonga (El Americano)</i>	La Coruña	La Havana	Cádiz, 18-5-1768	Jerónimo Hijosa, propietari
1767	P. Barceló	Palafrugell	Tartana	<i>Jesús, Maria i Josep</i>	??	Honduras		
1767	Josep Vilaseca	Mataró	Sagetia	<i>Sant Francesc d'Assís</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 1-7-1768	
1767	Manuel Martí	Vilanova	Sagetia	<i>Santíssima Trinitat</i>	Barcelona	Barlovent		
1768	J. Font	Mataró	Fragata	<i>N.S. Montserrat i Sant Antoni</i>	Cádiz	Cumanà		Comp. Barna, propietari
1768	Josep Rovira	Mataró	Sagetia	<i>Esperit Sant</i>	La	La Havana		

					Coruña			
1768	Fèlix Pau	Arenys	Sagetia	<i>Jesús i Divina Pastora</i>	La Coruña	La Havana	Cádiz, 21-8-1768	
1768	Jaume Esparragó	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 16-9-1768	Real Hacienda
1768	M.A. Corcuera	??	Paquebot	<i>N.S. del Carme</i>	??	Honduras		J.F. Canals propietari
1768	Josep Ros	Canet	Sagetia	<i>Sant Vicenç Ferrer</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 18-10-1768	Real Hacienda i particulars
1768	Gabriel Sixtares	??	Fragata	<i>N.S. de Montserrat</i>	El Ferrol	La Havana	Cádiz, 23-11-1768	Real Hacienda
1768	Julià Tarriba	??	Paquebot	<i>Jesús, Maria i Josep</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 15-3-1769	
1768	Bartomeu Rabassa	Tossa	Sagetia	<i>Senyor Sant Josep</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 8-3-1769	Real Hacienda
1768	Josep Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	La Coruña	La Havana		
1768	Antoni Vilaseca	??	Sagetia	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	Cádiz	La Havana		
1768	Jaume Vilardebò	Mataró	Sagetia	<i>N.S. dels Dolors</i>	Cádiz	La Havana		
1768	Joan Beltran	??	Sagetia	<i>Verge del Carme</i>	Cádiz	La Havana		
1768	Fèlix Misser	Canet	Sagetia	<i>Sagrat Naixement</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 18-4-69	CL/Real Hacienda
1768	Pere Ribas	??	Paquebot	<i>N.S. del Socors</i>	Cádiz	La Havana		
1768	Joan Colomer	Arenys	Sagetia	<i>Sant Jeroni</i>	La Coruña	La Havana		
1768	Joan Baptista Codina	Mataró	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 5-4-1769	
1768	Tomàs Vergés	Calella	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Cuba		
1768	Sebastià Torrents	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Vicenç Ferrer</i>	Barcelona	Barlovent		
1768	Cristòbal Amat	Vilanova	Sagetia	<i>Puríssima Concepció</i>	Barcelona	Barlovent		
1768	Pere Martí	Vilanova	Sagetia/Barca	<i>Santíssima Trinitat</i>	Barcelona	Barlovent		
1768	Joan Fontrodona	Pineda	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent		
1769	J. Barreda	??	Paquebot	<i>Sant Esteve i Sta. Maria</i>	Cádiz	Cumanà		Comp. Barna, propietari
1769	J. Gispert	??	Fragata	<i>Sant Francesc i Sta. Eulàlia</i>	Cádiz	Buenos Aires		Comp. Barna, propietari

1769	Josep Ros	Canet	Sagetia	<i>Sant Vicenç Ferrer</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 20-2-1770	Real Hacienda
1769	Gabriel Sixtares	??	Fragata	<i>N.S. de Montserrat</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 27-2-1770	Real Hacienda
1769	Fèlix Graciós	Mataró	Sagetia	<i>N.S. del Carme i Sant Fèlix</i>	Cádiz	La Havana		
1769	Josep Moní	Canet	Sagetia	<i>Verge de la Misericòrdia</i>	Cádiz	La Havana		
1769	Josep Llenas	Arenys	Sagetia	<i>N.S. dels Desamparats</i>	La Coruña	La Havana		
1769	Guerau Vidal	??	Sagetia	<i>Verge del Carme</i>	Cádiz	Barlovent		
1769	Joan Clausell	Canet	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	La Coruña	La Havana	Cádiz, 9-8-1770	
1769	Fèlix Pau	Arenys	Sagetia	<i>Jesús de la Pastora</i>	Cádiz	La Havana		
1769	Tomàs Vergés	Calella	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Cádiz	La Havana		
1769	Simon Alier	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	??	La Havana	Cádiz, 9-10-1770	Real Hacienda
1769	Josep Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent		
1769	Pere Martí	Vilanova	Sagetia	<i>Santíssima Trinitat</i>	Barcelona	Barlovent		
1769	Cristòbal Amat	Vilanova	Sagetia	<i>Puríssima Concepció</i>	Barcelona	Barlovent		
1769	Pere Gatell	Torredembarra	Sagetia	<i>Santa Rosalia</i>	Barcelona	Barlovent		
1769	Sebastià Carsi	Vilanova	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent/Cartagena/Nova Orleans		CL/Real Hacienda/Cia. Barna
1770	J. Pau Bonavida	Arenys	Fragata	<i>N.S. de Montserrat i Sant Antoni</i>	Cádiz	Cumanà		Comp. Barna, propietari
1770	J. Barreda	??	Paquebot	<i>Sant Esteve i Sta. Maria</i>	Cádiz	Santo Domingo		Comp. Barna, propietari
1770	S. Vilaseca	Mataró	Paquebot	<i>N.S. del Pilar</i>	??	La Havana		Real Hacienda
1770	Salvador Puig i Clausell	Canet	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	La Coruña	La Havana		
1770	Francesc Molas	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Antoni de Pàdua</i>	??	La Havana	Cádiz, 8-1-1771	
1770	Josep Ros	Canet	Sagetia	<i>Sant Vicenç Ferrer</i>	Cádiz	La Havana	Cádiz, 9-1-1771	
1770	Antoni Gelpí	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de Montserrat</i>	??	La Havana	Cádiz, ?-2-1771	

1770	Jaume Passi	Canet	Sagetia	<i>Sant Miquel</i>	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 17-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Francesc Milans	Canet	Sagetia	<i>Sant Jaume</i>	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 17-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Joan Clausell	Canet	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 17-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Jaume Gual i Catà	Canet	Sagetia	<i>Sant Jaume</i>	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 18-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	M.(Miquel?) Mont	Tossa	Fragata	<i>N.S. del Carme</i>	??	Honduras		J. F. Canals, propietari
1770	Bartomeu Mont	Tossa	Sagetia	<i>N.S. de la Concepció</i>	??	??		Real Hacienda
1770	J. Vilardebò	Mataró	Sagetia	<i>Verge de la Misericòrdia</i>	??	Puerto Rico		Real Hacienda
1770	P. Escardó	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Narcís</i>	??	La Havana		Real Hacienda
1770	J. Nonell	??	Sagetia	<i>Ecce Homo</i>	??	La Havana		Real Hacienda
1770	J. Mallol	Canet	Sagetia	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Cadiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 03-11-1770	Real Hacienda
1770	P. Gatell	Torredembarra	Sagetia	<i>Santa Rosalia</i>	??	La Havana		Real Hacienda
1770	Sebastià Torrents i Ros	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Vicenç Ferrer</i>	La Coruña	Barlovent	Cádiz, 166-1771	
1770	Pau Oller	Arenys	Sagetia	<i>San Francesc</i>	??	La Havana	Cádiz, 29-6-1771	
1770	Josep Boter	Mataró	Sagetia	<i>Esperit Sant</i>	Cádiz	Cuba, Yucatán, l'Havana	Cádiz, ??	
1770	Francesc Miró	Vilanova	Sagetia	<i>Santo Ecce Homo</i>	La Coruña	La Havana		
1770	Guerau Vidal	??	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	La Havana		CL/Real Hacienda
1770	Joan Fontrodona	Pineda	Barca/Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent		
1770	Joan Caminada	Mataró	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent		
1770	Josep Casanyes	Sitges	Sagetia	<i>N.S. de Misericòrdia</i>	Barcelona	Barlovent		
1770	Francesc Vidal	??	Sagetia	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Barlovent		
1770	Isidre Millet	Barcelona	Pollacra	<i>Verge de Montenegro i Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Luisiana		
1770	Antoni Vidal	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Antoni de Padua i Sant Francesc Xavier</i>	Barcelona	Barlovent		
1770	Antoni Mora	Mataró	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè i Sant Josep</i>	Barcelona	Luisiana		

1770	Francesc Jubany	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè i Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1770	Pau Oller	Arenys	Sagetia	<i>Sant Francesc Xavier</i>	Barcelona	Barlovent	
1770	Josep Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1770	Pere Esparragó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1770	Pere Martí	Vilanova	Barca/Sagetia	<i>Santíssima Trinitat</i>	Barcelona	Barlovent	
1770	Bartomeu Roger	Barcelona	Pinc	<i>N.S. de Montserrat</i>	Barcelona	Campeche	
1770	Joan Rafols	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1770	Isidre Vigo	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Isidre</i>	Barcelona	Barlovent	
1771	J. Barreda	??	Paquebot	<i>Sant Esteve i Sta. Maria</i>	Cádiz	Santo Domingo	Comp. Barna, propietari
1771	J. Pau Bonavida	Arenys	Fragata	<i>N.S. de Montserrat i Sant Antoni</i>	Cádiz	Cumanà	Comp. Barna, propietari
1771	S. Vilaseca	Mataró	Paquebot	<i>N.S. del Pilar</i>	??	La Havana	Real Hacienda
1771	M. Mont	Tossa	Fragata	<i>N.S. del Carme "pàjaro"</i>	??	La Havana, Honduras	J. F. Canals, propietari/Real Hacienda
1771	Francesc Pruna	Arenys	Sagetia	<i>Verge del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	Prat Martí, Baldrich i Fuster
1771	Antoni Gelpí	Arenys	Barca/Sagetia?	<i>N.S. de Montserrat</i>	Barcelona	Barlovent	
1771	Josep Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1771	Bartomeu Mont	Tossa	Sagetia	<i>N.S. de la Concepció</i>	Barcelona	Barlovent	
1771	Bartomeu Rabassa	Tossa	Pinc	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1771	Sebastià Torrents	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Vicenç Ferrer</i>	Barcelona	Barlovent	
1771	Marià Moré	Tossa	Sagetia	<i>Sant Agustí</i>	Barcelona	La Havana	
1772	J.A. Puig	??	Fragata	<i>Sant Francesc i Santa Eulàlia</i>	Cádiz	Santo Domingo i Cumanà	Comp. Barna, propietari
1772	Pere Esparragó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Isidre Fàbregas	Barcelona	Pinc	<i>Santa Anna</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Joan Baptista Codina	Mataró	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Salvador Julià	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Antoni Mora	Mataró	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè i Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Joan Colomer	Arenys	Sagetia	<i>Sant Jeroni</i>	Barcelona	Barlovent	

1772	Lluís Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Josep Guisart	Blanes	Sagetia	<i>Sant Bru</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Cristòbal Vivó	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Crist</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Josep Malloí	Canet	Sagetia	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Barlovent	
1772	Bartomeu Mont	Tossa	Fragata	<i>Puríssima Concepció</i>	Barcelona	Barlovent	Capità i parçoners de la barca
1772	Francesc Pruna	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	Ramon Pujol i Prunés
1772	Francesc Jubany	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè</i>	Barcelona	La Havana	
1772	Fèlix Graciós	Mataró	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	La Havana	
1772	Bonaventura Bavi	Lloret	Sagetia	<i>N.S. de Montenegro</i>	Barcelona	La Havana	
1773	J. Pau Bonavida	Arenys	Fragata	<i>N. S. de Montserrat i Sant Antoni</i>	Cádiz	Cumanà	Comp. Barna, propietari
1773	J. Barreda	Arenys	Paquebot	<i>Sant Esteve i St. Maria</i>	Cádiz	Santo Domingo	Comp. Barna, propietari
1773	??	??	Paquebot	<i>N.S. del Pilar i del Roser</i>	Cádiz	Nova Orleans	Comp. Barna/Real Hisenda
1773	Isidre Vivó	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Isidre</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Bonaventura Gualba	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Jaume Esparragó	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Tomàs Taxonera	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Joan Carbó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Remei</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Jaume Vilardebò	Mataró	Sagetia	<i>N.S. de Misericòrdia</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Fèlix Grau	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Ignasi Fita	Arenys	Sagetia	<i>Sant Francesc Xavier</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Pere Escardó	Barcelona	Sagetia	<i>Sant Narcís</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Josep Carcasès	Arenys	Sagetia	<i>Verge del Carme i Sant Antoni de Pàdua</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Pere Gatell	Torredembarra	Sagetia	<i>Santa Rosalia</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Joan Font i Puig	Canet	Sagetia	<i>Verge de la Misericòrdia</i>	Barcelona	La Havana	
1773	Bartomeu Rabassa	Tossa	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Jaume Fornells	Mataró	Sagetia	<i>Verge del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Lluís Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Josep Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Jesús, Maria i Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Joan Colomer	Arenys	Sagetia	<i>Sant Jeroni</i>	Barcelona	Barlovent	

1773	Salvador Julià	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Francesc Jubany	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Isidre Fàbregas	Barcelona	Sagetia	??	Barcelona	Barlovent	
1773	Jaume Casanovas	??	Sagetia	<i>Santa Anna</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Joan Puig	Sitges	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Lluís Vidal	Sitges	Sagetia	<i>Concepció</i>	Barcelona	Barlovent	
1773	Joan March	Calella	Sagetia	<i>Sant Quirze i Santa Julita</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	A. Tutzó	Maó	Paquebot	<i>N.S. del Pilar i del Roser</i>	Cádiz	Santo Domingo i Cumanà	Comp. Barna, propietari
1774	Bonaventura Bofill	Calella	Sagetia	<i>Sant Quirze i Santa Julita</i>	Barcelona	Barlovent i Veracruz??	Real Hacienda
1774	Francesc Pruna	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Bonaventura Bavi	Lloret	Pollacra	<i>N.S. de Montenegro i Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Nova Orleans	Fco. Bavi i Cia. de Barna
1774	Josep Ros	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de l'Assumpció</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Antoni Gelpí	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de Montserrat</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Bonaventura Rocosa	Arenys	Sagetia	<i>Sant Jeroni</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Joan Carbó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Remei</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Joan Baptista Codina	Mataró	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Jaume Vilardebò	Mataró	Sagetia	<i>N.S. de la Misericòrdia</i>	Barcelona	Barlovent	
1774	Marià Illa	Blanes	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	Barcelona	Barlovent	Pelai Prat i Cia.
1774	Joan Gualba	Arenys	Sagetia	<i>N^aS^a de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent	Ramon Pujol i Prunés
1775	J. A. Puig	??	Fragata	<i>Sant Francesc i Santa Eulàlia</i>	Cádiz	Cumanà	Comp. Barna, propietari
1775	J. Pau Bonavida	Arenys	Fragata	<i>N.S. de Montserrat i Sant Antoni</i>	Cádiz	Cumanà	Comp. Barna, propietari
1775	Francesc Pruna	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1775	Francesc Serra	Arenys	Sagetia	<i>Dolcíssim Nom de Jesús</i>	Barcelona	Barlovent	Nòlit a conveniència del patró
1775	Josep Gelpí	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Mar</i>	Barcelona	Barlovent	
1775	Joan Puig	Sitges	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1775	Lluís Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	

1775	Joan Baptista Codina	Mataró	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1775	Josep Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Jesús, Maria i Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1775	Joan Carbó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Remei</i>	Barcelona	Barlovent	
1775	Joan Baptista Xifré	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	Noliejat per molts individus
1776	J. A. Puig	??	Fragata	<i>Sant Francesc i Santa Eulàlia</i>	Cádiz	Cumanà	Comp. Barna, propietari
1776	J. Barreda	??	Paquebot	<i>Sant Esteve i Sta. Maria</i>	Cádiz	Santo Domingo	Comp. Barna, propietari
1776	Francesc Pruna	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Cristòbal Carsi	Vilanova	Paquebot	<i>Sant Josep i Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Bonaventura Baralt	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Josep Compta	Arenys	Sagetia	<i>La Sacra Família</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Joaquim Arnau	Arenys	Sagetia	<i>Sant Àngel de la Guarda</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Pere Fàbregas	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Josep Fàbregas	Barcelona	Sagetia	<i>Santa Anna</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Joan Puig	Sitges	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Salvador Pruna	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	Barcelona	Barlovent + Campeche i Yucatán	
1776	Cristòfor Rossell	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Gaetà i Sant Cristòfor</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Josep Graciós	Mataró	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Marià Illa	Blanes	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	Barcelona	Barlovent	Pons, Gualba, Josep Oliu i ... Sala
1776	Matias Segarra	Barcelona	Bergantí	<i>N.S. de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Joan Farré	Vilanova	Sagetia	<i>Verge del Roser</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Joan Carbó	Mataró	Sagetia	<i>N.S. del Remei</i>	Barcelona	Barlovent	
1776	Josep Gatell	Torredembarra	Sagetia	<i>Santa Rosalia</i>	Barcelona	Tropes a l'Amèrica del Nord	Real Hacienda
1776	Josep Carci	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Salvador Pujals	Barcelona	Sagetia	<i>Santa Eulàlia</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Gualba	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè</i>	Barcelona	Idem	Idem

1776	Joan Baptista Codina	Mataró	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Tomàs Taxonera	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Pere Puig	??	Sagetia	<i>Sant Pere</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Tomàs Famades	??	Sagetia	<i>Santa Juliana</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Marià Fontrodona	Barcelona	Bergantí	<i>Santa Eulàlia</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Rafael Finet	??	Sagetia	<i>Sagrada Família</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Lluís Baralt	Arenys	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Aulet	Canet	Sagetia	<i>Sant Agustí</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Josep Molet	Canet	Sagetia	<i>Sant Francesc d'Assís</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Josep Mallol	Canet	Sagetia	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Rafols	Vilanova	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Cristòbal Amat	Vilanova	Sagetia	<i>Verge de la Concepció</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Pere Escardó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. de la Mercè i Sant Francesc de ??</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Antoni Tutsó	Maó	Paquebot	<i>Verge del Pilar</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Pere Màrtir Senti	Sant Feliu de Guíxols	Pollacra	<i>Verge de la Concepció</i>	Barcelona	Idem	Idem
1776	Francesc Batlle	??	Sagetia	<i>Sant Josep</i>	Barcelona	Idem	Idem
1777	J. Pau Bonavida	Arenys	Fragata	<i>N.S. de Montserrat i Sant Antoni</i>	Cádiz	Cumanà	Comp. Barna, propietari
1777	P. Puig	??	Sagetia	<i>Sant Pere</i>	??	Al Sur	Real Hacienda
1777	J. Vinyals	??	Fragata	<i>N.S. dels Dolors</i>	??	Honduras	Real Hacienda
1777	Josep Antoni Cot	Mataró	Pollacra	<i>Verge de Montserrat</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Bonaventura Pruna	Barcelona	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Josep Compta	Arenys	Sagetia	<i>Jesús, Maria i Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Joaquim Arnau	Arenys	Sagetia	<i>Sant Àngel de la Guarda</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Joan Baptista Xifré	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Joan Maro (Masó?)	Arenys	Fragata	<i>Santa Faç</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Gerard Oligós	Barcelona	Bergantí	<i>Verge del Roser</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Joan Puig	Sitges	Sagetia	<i>Sant Joan Baptista</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Antoni Gulivart	Vilanova	Pollacra	<i>Jesús, Maria i Josep</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Fèlix Catà, menor?	Arenys	Sagetia	<i>Sant Crist del Calvari</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Josep Arnau	Barcelona	Fragata	<i>Santa Eulàlia</i>	Barcelona	Barlovent	

1777	Joan Manjolet	Barcelona	Paquebot	<i>N.S. del Carme i de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Pere Buch	Canet	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	Ribes, Albareda, Colom i Cia.
1777	Dionís Tort	Vilanova	Sagetia	<i>N.S. de la Cinta</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Magí Julià	Barcelona	Sagetia	<i>Santíssima Trinitat</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Antoni Gelpí	Arenys	Sagetia	<i>Verge de Montserrat</i>	Barcelona	Barlovent	Fèlix Prat
1777	Pere Gatell	Torredembarra	Sagetia	<i>Santa Rosalia</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Pelegrí Bori	Sitges	Sagetia	<i>Sant Francesc Xavier</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Jaume Trèmul	Torredembarra	Sagetia	<i>Sant Francesc de Paula</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Bernat Bovera	Barcelona	Pollacra	<i>Verge de la Mercè</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Marià Illa	Blanes	Sagetia	<i>N.S. del Roser</i>	Barcelona	Barlovent	Jaume Sala de Barna, Cristòfol Sans, Benosilllas, Felip Burvet, patró i Cia. de Blanes
1777	Fèlix (Josep?) Graciós	Mataró	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	Fèlix Mayol i Cia. de Mataró, Fc. Camó, Josep Gener, patró i Cia.
1777	Bartomeu Mont	Tossa	Fragata	<i>Puríssima Concepció</i>	Barcelona	Barlovent	Capità i interessats en la fragata
1777	Josep Molet	Canet	Sagetia	<i>Sant Francesc d'Assís</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Gabriel Alsina	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Carme</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Joan Carbó	Arenys	Sagetia	<i>N.S. del Remei</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Pere Mauri	Torredembarra	Sagetia	<i>Verge de la Pineda</i>	Barcelona	Barlovent	
1777	Pere Màrtir Santi	Sant Feliu de Guíxols	Paquebot	<i>Puríssima Concepció</i>	Barcelona	Barlovent	

Taula 3: Expedicions a Amèrica efectuades pels patrons de la Província de Marina de Mataró (1778-1785). Font: AHPB, Escrivania de Marina, Cosme Raurés (1778-1785). Elaboració pròpia.

PATRÓ	MATRÍCULA	TIPUS DE VAIXELL	ANY	NOM	ARQUEIG	DESTINACIÓ	NÒLITS
Fàbregas Pere	Arenys	Sagetia	1778	Ntra. Sra. de la Mercè	180 t.	Barlovent	11 1/2 pesos forts de 128 q./pipa + 8% de capa
Arnau Joaquim	Arenys	Sagetia	1778	Sant Àngel de la Guarda	5.000 q.	Barlovent	8.000 lliures, rodó
Llauger i Coll Joan	Canet	Sagetia	1778	Sant Joan Baptista	180 t.	Barlovent	8.500 lliures, rodó
Marxuach Joan	Mataró	Sagetia	1778	Puríssima Concepció	6.000 q.	Barlovent + Veracruz	9.000 pesos de 128 q, anada. De vuelta lo que Dios quiera
Rius Tomàs	Caldes	Sagetia	1778	Ntra. Sra. del Roser	4.000 q.	Barlovent	12 pesos de 128 q/pipa + 8% de capa
Taxonera Francesc	Arenys	Sagetia	1778	Ntra. Sra. del Carme	150 t.	Barlovent	12 pesos de 128 q/pipa + 6%
Vilardebó Jaume	Mataró	Sagetia	1778	Ntra. Sra. de la Misericòrdia	160 t.	Montevideo + Buenos Aires	19 pesos de 128 q./pipa
Buch Pere	Canet	Sagetia	1778	Ntra. Sra. del Carme	3.000 q.	Barlovent	5.500 lliures, rodó + 7%
Pruna Francesc	Arenys	Fragata	1778	Ntra. Sra. del Carme	200 t.	Barlovent	Sou
Compta Josep	Arenys	Sagetia	1778	Jesús, M ^a i Josep	159 t.	Buenos Aires	12.700 lliures, rodó
Illa Marià	Blanes	Sagetia	1778	Ntra. Sra. del Roser	90 t.	Barlovent	??
Gelpi Antoni	Arenys	Sagetia	1778	Ntra. Sra. de Montserrat	150 t.	Buenos Aires	13.000 lliures, rodó
Colomer Francesc	Arenys	Sagetia	1778	Sant Geroni	130 t.	Barlovent	12 1/2 pesos de 128 q/pipa + 7%
Soler Fèlix	Arenys	Sagetia	1778	Ntra. Sra. del Carme	150 t.	Barlovent	8.000 lliures, rodó
Sagrera Bonaventura	Canet	Sagetia	1778	Ntra. Sra. de la Misericòrdia	100 t.	Barlovent	12 pesos/pipa + 6%
Botet Salvador	Lloret	Sagetia	1778	Verge del Carme i Sant Antoni de Paula	200 t.	Montevideo + Buenos Aires	20 pesos/pipa + 7% de capa
Candera Francesc	Arenys	Sagetia	1779	Dulcíssim Nom de Jesús	109 t.	Santa Marta	6.633 lliures, rodó
Finet Rafael	Arenys	Sagetia	1779	Jesús, M ^a i Josep	167 t.	Barlovent	9.600 lliures, rodó
Pruna Francesc	Arenys	Sagetia	1779	Sant Àngel de la Guarda	5.000 q.	Barlovent	9.600 lliures, rodó
Barrera Josep	Arenys	Sagetia	1779	Ntra. Sra. del Remei	4.000 q.	Barlovent	

Colomer Francesc	Arenys	Sagetia	1779	Sant Geroni	130 t.	Cartagena d'Índies	14 pesos/pipa + 7%
Doy Josep	Arenys	Sagetia	1779	Sant Joan Baptista	160 t.	Barlovent	12 1/2 pesos/pipa + 7%
Llauger i Coll Joan	Canet	Sagetia	1779	Sant Joan Baptista	180 t.	Barlovent + Cartagena d'Índies	10.700 lliures rodó + 10% de capa
Cot Josep Antoni	Mataró	Sagetia	1779	Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep	5.000 q.	Buenos Aires	13.840 lliures, rodó + 10% de capa
Ros Josep	Canet	Sagetia	1779	Sant Vicenç Ferrer	5.000 q.	Barlovent	9.250 lliures, rodó + 7% (+ 3.750 lliures per Guerra)
Carnesoltes i Amat Jaume	Canet	Fragata	1779	Ntra. Sra. de la Mercè	4.000 q.	Barlovent	15.000 lliures, rodó + 7% sobre 305 pipes
Llenas Josep	Arenys	Barca	1779	Verge dels Desamparats	220 t.	Cumanà	
Mont Bartomeu	Tossa	Fragata	1779	Puríssima Concepció	200 t.	Cumanà	
Bonavida Josep Pau	Arenys	Fragata	1779	Sant Francesc de Paula	300 t.	Veracruz	Sou
Comas Desideri	Mataró	Sagetia	1779	Verge del Bonviatge	140 t.	Barlovent	22 pesos/pipa
Catà Fèlix	Arenys	Sagetia	1779	Sant Crist del Calvari	100 t.	Barlovent	22 pesos/pipa
Vila Pere	Arenys	Sagetia	1783	Verge del Carme	160 t.	Barlovent	35 pesos forts/pipa + 10%
Muní Joan	Canet	Sagetia	1783	Ecce Homo	180 t.	Montevideo	50.000 lliures, rodó + 10%
Font i Puig Joan	Canet	Sagetia	1783	Ntra. Sra. de la Misericòrdia	150 t.	Barlovent	35 pesos forts/pipa + 10%
Bofill Bonaventura	Calella	Sagetia	1783	Sant Quirze i Santa Julita	198 t.	Montevideo	14.034 lliures, 18 s, 10 d, rodó + 10% de capa
Illa Marià	Blanes	Sagetia	1783	Ntra. Sra. del Roser	130 t.	Barlovent	17 1/2 pesos forts/pipa + 10%
Oliver Bonaventura	Calella	Barca	1783	Sant Quirze i Santa Julita	160 t.	Cartagena d'Índies + Havana	18 pesos forts/pipa + 10%
Bori Isidre	Calella	Sagetia	1783	Puríssima Concepció i Sant Josep	180 t.	Montevideo	20 1/2 duros forts/pipa d'anada i 19 1/2 pesos de tornada
Roger Jaume	Mataró	Pollacra	1783	Ntra. Sra. del Carme	170 t.	Barlovent	20 pesos forts/pipa d'anada + 10%
Ros Josep	Arenys	Sagetia	1783	Assumpció de Ntra. Sra.	150 t.	Barlovent	16 pesos forts en plata/pipa + 7 1/2 %
Pujals Tomàs	Arenys	Sagetia	1783	Sant Ecce Homo	164 t.	Barlovent	13 3/4 pesos de 128 q/pipa

Comas i Roger Desideri	Mataró	Sagetia	1783	Ntra. Sra. del Bonviatge	200 t.	Montevideo	20.700 lliures, rodó + 7 1/2 % de capa
Barrera Josep	Arenys	Sagetia	1783	Sant Josep	160 t.	Barlovent	8.500 lliures, rodó
Doy Josep	Arenys	Sagetia	1783	Sant Joan Baptista	172 t.	Barlovent	13,5 pesos de 128 q/pipa
Xifré Joan Baptista	Arenys	Bergantí	1783	Sant Ramón Nonat	166 t.	Barlovent	Sou
Bofill Sever	Arenys	Sagetia	1783	Ntra. Sra. del Roser	3.400 q.	Barlovent	9.900 lliures, rodó + 7% de capa
Colomer Francesc	Arenys	Sagetia	1783	Sant Geroni	130 t.	Barlovent	230 pipas a 14 pesos/pipa + 7% de capa
Alsina Gabriel	Arenys	Sagetia	1783	Ntra. Sra. del Remei	180 t.	Barlovent	
Fornells Josep	Mataró	Sagetia	1783	Ntra. Sra. del Carme	200 t.	Buenos Aires	16 pesos/pipa anada
Berenguer Joan	Arenys	Paquebot	1784	La Divina Pastora	267 t.	Barlovent	220 pipas a 14 pesos/pipa + 7% de capa
Sagrera Bonaventura	Canet	Sagetia	1784	Ntra. Sra. de la Misericòrdia	83 tones	Barlovent	13 pesos y un quinto/pipa en plata efectiva + 7% de capa
Parés Bartomeu	Lloret	Sagetia	1784	Sant Narcís i Ntra. Sra. dels Desamparats	140 t.	Barlovent	13,5 pesos/pipa + 7% de capa
Llenas Raimon	Arenys	Sagetia	1784	Divina Pastora	130 t.	Barlovent	7.000 lliures, rodó + 7% de capa (250 pipas)
Ros Joan	Canet	Paquebot	1784	Els Tres Reis	225 t.	Buenos Aires	Sou
Bavi Joan	Lloret	Pollacra	1784	Sant Francesc de Paula	170 t.	Barlovent	12,5 pesos/pipa + 8% de capa (70 pipas)
Llauger Joan	Canet	Sagetia	1784	Sant Joan Baptista	160 t.	Barlovent	14 pesos/pipa + 10% de capa (120 pipas)
Pastor Joan	Canet	Sagetia	1784	Jesús Natzarè	4.000 q.	Barlovent	11 pesos forts/pipa + 7% de capa
Vinyals Llorenç	Mataró	Sagetia	1784	Sant Joan Baptista	160 t.	Barlovent	14 pesos/pipa + 10% de capa (120 pipas)
Rius Tomàs	Mataró	Sagetia	1784	Ntra. Sra. del Roser	3.000 q.	Barlovent	Sou
Cruanyes Joan	Canet	Sagetia	1784	Sant Joan Baptista	170 t.	Barlovent	13,5 pesos de 128 q/pipa + 7% de capa
Granell Miquel	Calella	Sagetia	1784	Ntra. Sra. del Roser	3.000 q.	Barlovent	14,5 pesos/pipa + 7% de capa
Roura Bonosi	Blanes	Fragata	1784	Santa Anna	150 t.	Barlovent	13, 5 pesos/pipa anada

Cot Antoni	Mataró	Sagetia	1784	Ntra. Sra. de Montserrat	170 t.	Montevideo	16 pesos de 128/ pipa que se embarque
Mont Gerard	Tossa	Pollacra	1784	Mare de Déu dels Dolors	200 t.	Cumanà, La Guaira	21 pesosde plata/pipa anada i 16 pesos a la tornada
Muní Joan	Canet	Sagetia	1784	Santo Ecce Homo	180 t.	Montevideo	15 pesos/pipa + 7% de capa (307 pipes de còmput)
Arnau Joaquim	Arenys	Sagetia	1784	Santo Angel de la Guarda	172 t.	Barlovent	13 pesos de 128 q/pipa + 10% de capa
Font i Puig Joan	Canet	Sagetia	1784	Ntra. Sra. de la Misericòrdia	200 pipes	Barlovent	13,5 pesos (50 pipes), resta a 14 pesos/pipa
Fàbregas Joan	Canet	Bergantí	1784	Sant Francesc de Paula i Ntra. Sra. de Misericòrdia	4.500 q.	Barlovent	14 i 1/4 pesos/pipa + 10% de capa
Reynals Joan	Calella	Fragata	1785	Ntra. Sra. del Carme i Sant Antoni de Pàdua	200 t.	Veracruz	
Ros Josep	Arenys	Sagetia	1785	L'Assumpció	170 t.	Barlovent	13 pesos /pipa de 4 cargass
Barrera Josep	Arenys	Sagetia	1785	Sant Josep	150 t.	Barlovent	13 pesos/ pipa de 4 cargass + 7,5% de capa
Doy Josep	Arenys	Sagetia	1785	Sant Joan Baptista	320 pipes	Cumanà	8.000 lliures, rodó + 7% de capa
Casanovas Fèlix	Arenys	Sagetia	1785	La Divina Pastora	200 t.	Barlovent	14,5 pesos/pipa + 7% de capa
Pujals Tomàs	Arenys	Sagetia	1785	Ecce Homo	130 t.	Barlovent	7.560 lliures, rodó + 7% de capa
Mayol Joan	Calella	Bergantí	1785	Ntra. Sra. de Misericòrdia i Sant Pere	150 t.	Montevideo	12 duros en plata/pipa + 7% de capa
Marxuach Francesc	Mataró	Pollacra	1785	Sant Francesc de Paula	250 t.	Montevideo	Sou
Carbonell Salvador	Canet	Sagetia	1785	San Francisco Javier	150 t.	Montevideo	
Illa Marià	Blanes	Sagetia	1785	Ntra. Sra. del Roser	120 t.	Barlovent	14 1/4 pesos/pipa + 10% capa
Carnesoltes Josep	Canet	Fragata	1785	San Diego	200 t.	Barlovent	14 pesos/pipa + 7% de capa
Rafart Miquel	Mataró	Sagetia	1785	Sant Bonaventura i Sant Antoni	200 t.	Montevideo	14 pesos/pipa + 7% de capa
Alsina Gabriel	Arenys	Sagetia	1785	Ntra. Sra. del Remei	180 t.	Barlovent	`14 pesos/pipa + 7% de capa
Escardó Pere	Arenys	Sagetia	1785	Sant Francesc de Paula	170 t.	Montevideo	15 1/2 pesos/pipa + 7% de capa
Bofill Bonaventura	Calella	Sagetia	1785	Sant Quirze i Santa Julita	200 t.	Montevideo	
Compte Josep	Arenys	Sagetia	1785	Jesús, Maria i Josep	170 t.	La Guayra	10.000 lliures inclosa capa, rodó

Carreras i Misser Pau	Canet	Bergantí	1785	Santa Teresa de Jesús	200 t.	Barlovent	13 pesos/pipa + 7% de capa
Clausell Francesc	Canet/Mataró	Pollacra	1785	Sant Josep	150 t.	Montevideo	15 pesos/pipa + 7,5 % de capa
Gelpi Joan	Arenys	Bergantí	1785	Ntra. Sra. de Montserrat	150 t.	Barlovent	13 pesos/pipa + 7% de capa
Colomer Francesc	Arenys	Sagetia	1785	Sant Geroni		Barlovent	13 1/2 pesos/pipa
Serra Francesc	Arenys	Sagetia	1785	El Dulcíssim nom de Jesús	5.000 qts.	Barlovent	14 1/4 pesos/pipa
Codina Joan Baptista	Mataró	Sagetia	1785	Sant Josep	150 t.	Veracruz (Llovet, p.179)	
Comas Desideri	Mataró	Sagetia	1785	N ^a S ^a del Bon Viatge	150 t.	Veracruz (Llovet, p.179)	

Taula 4: Contractes Reial Hisenda (1766-1777). Font: Escrivania de Marina de Barcelona, Cosme Raures (1766-1777)/ Oliva Melgar, «El comercio colonial de Cataluña», *Pedralbes*, núm 8, 1988, pp. 447-468. Elaboració pròpia.

ANY	PATRÓ	ORIGEN	TIPUS	NOM	SORTIDA	DESTINACIÓ	TORNADA	NOLIEJADOR
1766	Joan Pau Font	Mataró	Sagetia	Sant Josep	Cádiz	La Havana	Cádiz, 11-6-1767	Real Hacienda (anada)
1766	J. Escardó	Barcelona	Sagetia	Sant Narcís	??	Cartagena, Campeche		Real Hacienda
1767	M. Carbó	Arenys	Sagetia	N ^a S ^a del Roser	??	Buenos Aires		Real Hacienda
1767	Joan Beltran	??	Sagetia	N ^a S ^a del Carme	Cádiz	Barlovent	Cádiz, 19-1-1768	Real Hacienda
1767	Joan Caminada	Mataró	Sagetia	Sant Joan Baptista	Cádiz	La Havana	Cádiz, 30-3-1768	Real Hacienda
1768	Jaume Esparragó	Arenys	Sagetia	Sant Crist del Calvari	Cádiz	La Havana	Cádiz, 16-9-1768	Real Hacienda
1768	Josep Ros	Canet	Sagetia	Sant Vicenç Ferrer	Cádiz	La Havana	Cádiz, 18-10-1768	Real Hacienda i particulars
1768	Gabriel Sixtares	??	Fragata	N ^a S ^a de Montserrat	El Ferrol	La Havana	Cádiz, 23-11-1768	Real Hacienda
1768	Bartomeu Rabassa	Tossa	Sagetia	Senyor Sant Josep	Cádiz	La Havana	Cádiz, 8-3-1769	Real Hacienda
1768	Fèlix Misser	Canet	Sagetia	Sagrat Naixement	Cádiz	La Havana	Cádiz, 18-4-69	CL/Real Hacienda
1769	Josep Ros	Canet	Sagetia	Sant Vicenç Ferrer	Cádiz	La Havana	Cádiz, 20-2-1770	Real Hacienda
1769	Gabriel Sixtares	??	Fragata	N ^a S ^a de Montserrat	Cádiz	La Havana	Cádiz, 27-2-1770	Real Hacienda
1769	Simon Aliet	Barcelona	Sagetia	Sant Antoni de Pàdua	??	La Havana	Cádiz, 9-10-1770	Real Hacienda
1769	Sebastià Carsi	Vilanova	Sagetia	N ^a S ^a de la Mercè	Barcelona	Barlovent/Cartagena/ Nova Orleans		CL/Real Hacienda/C ^a Barna
1770	S. Vilaseca	Mataró	Paquebot	N ^a S ^a del Pilar	??	La Havana		Real Hacienda
1770	Jaume Passi	Canet	Sagetia	Sant Miquel	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 17-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Francesc Milans	Canet	Sagetia	Sant Jaume	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 17-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Joan Clausell	Canet	Sagetia	Sant Joan Baptista	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 17-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Jaume Gual i Catà	Canet	Sagetia	Sant Jaume	Cádiz	Cartagena i l'Havana	Cádiz, 18-3-1771	CL/Real Hacienda
1770	Josep Mallol	Canet	Sagetia	Sant Francesc de Paula	Cadiz	Puerto Rico		Real Hacienda
1770	Bartomeu Mont	Tossa	Sagetia	N ^a S ^a de la Concepció	Cádiz	Puerto Rico	Cádiz, 25-2-1771	Real Hacienda

1770	J. Vilardebò	Mataró	Sagetia	Verge de la Misericòrdia	Cádiz	Puerto Rico	Real Hacienda
1770	P. Escardó	Barcelona	Sagetia	Sant Narcís	??	La Havana	Real Hacienda
1770	J. Nonell	??	Sagetia	Ecce Homo	??	La Havana	Real Hacienda
1770	P. Gatell	Torredembarra	Sagetia	Santa Rosalia	??	La Havana	Real Hacienda
1770	Guerau Vidal	??	Sagetia	N ^a S ^a del Carme	Barcelona	La Havana	CL/Real Hacienda
1771	M.Mont	Tossa	Fragata	N ^a S ^a Carme "pájaro"	Cádiz	Nicaragua	Real Hacienda
1771	S. Vilaseca	Mataró	Paquebot	N ^a S ^a del Pilar	??	La Havana	Real Hacienda
1773	??	??	Paquebot	N ^a S ^a del Pilar i del Roser	Cádiz	Nova Orleans	Comp. Barna/Real Hacienda
1774	Bonaventura Bofill	Calella	Sagetia	Sant Quirze i Santa Julita	Barcelona	Barlovent i Veracruz??	Real Hacienda
1776	Josep Gatell	Torredembarra	Sagetia	Santa Rosalia	Barcelona	Tropes a l'Amèrica del Nord	Real Hacienda
1776	Josep Carci	Vilanova	Sagetia	Sant Francesc de Paula	Barcelona	Idem	Idem
1776	Salvador Pujals	Barcelona	Sagetia	Santa Eulàlia	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Gualba	Arenys	Sagetia	N ^a S ^a de la Mercè	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Baptista Codina	Mataró	Sagetia	Sant Josep	Barcelona	Idem	Idem
1776	Tomàs Taxonera	Arenys	Sagetia	Sant Crist	Barcelona	Idem	Idem
1776	Pere Puig	??	Sagetia	Sant Pere	Barcelona	Idem	Idem
1776	Tomàs Famades	??	Sagetia	Santa Juliana	Barcelona	Idem	Idem
1776	Marià Fontrodona	Barcelona	Bergantí	Santa Eulàlia	Barcelona	Idem	Idem
1776	Rafael Finet	??	Sagetia	Sagrada Família	Barcelona	Idem	Idem
1776	Lluís Baralt	Arenys	Sagetia	Sant Joan Baptista	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Aulet	Canet	Sagetia	Sant Agustí	Barcelona	Idem	Idem
1776	Josep Molet	Canet	Sagetia	Sant Francesc d'Assís	Barcelona	Idem	Idem
1776	Josep Mallol	Canet	Sagetia	Sant Francesc de Paula	Barcelona	Idem	Idem
1776	Joan Rafols	Vilanova	Sagetia	Sant Joan Baptista	Barcelona	Idem	Idem

1776	Cristòbal Amat	Vilanova	Sagetia	Verge de la Concepció	Barcelona	Idem	Idem
1776	Pere Escardó	Arenys	Sagetia	N ^a S ^a de la Mercè i Sant Francesc de ??	Barcelona	Idem	Idem
1776	Antoni Tutsó	?? (Maó)	Paquebot	Verge del Pilar	Barcelona	Idem	Idem
1776	Pere Màrtir Senti	Sant Feliu de Guíxols	Pollacra	Verge de la Concepció	Barcelona	Idem	Idem
1776	Francesc Batlle	??	Sagetia	Sant Josep	Barcelona	Idem	Idem
1777	P. Puig	??	Sagetia	Sant Pere	??	Al Sur	Real Hacienda
1777	J. Vinyals	??	Fragata	N ^a S ^a dels Dolors	??	Honduras	Real Hacienda

Document 1: Patrons i barques de Canet (1728). Font: AHAM, Notaria de Canet, Bernat Nualart, S-1186, 1728, f.109



Document 2: Transcripció del primer contracte registrat de tripulació a Barlovent.
Font: Escrivania de Marina, Vicens Simon, 17-2-1767.

«El patrón Manuel Martí vecino de la villa de Villanueva de Cubellas del Corregimiento de Villafranca, Antonio Amat escribano vecino de esta ciudad y Miguel Cabot contramaestre de la de Mataró, d. Juan Grau piloto de la de Palma Reyno de Mallorca, Agustín Ferrer pilotin vecino de esta dicha ciudad, Andrés Girona, Joseph Solà, Juan Canellas, Pedro Guasch, Sebastián Selles, Joseph Viñals, vecinos de la expresada villa de Villanueva, Silvestre Llançà de la de Calafell, Raymundo Cabot, Juan Pablo Gener?, Francisco Coll de la ciudad de Mataró, Francisco Gispert de la villa de Cambrils todos marineros, Josep Escardó, Juan Domenech vecinos de la expresada villa de Villanueva y Francisco Salamó de la referida ciudad de Mataró, muchachos; Por ante mi el escribano... con motivo de estar para hacer viaje a las Islas de Puerto Rico y Cuba con el barco nombrado la Santísima Trinidad... han hecho y firmado entre las mismas partes la Contrata con el Vistobueno de d. Vicente de Bedoya comisario y Ministro de Marina de esta ciudad y su Provincia es del tenor siguiente: **Contrato o convenio y firmado segun lo dispuesto por S.M. en el Capítulo noventa y quatro, Título 3º, Tratado 10º de las Ordenanzas de la Real Armada** entre yo Emanuel Martí de nación español, el Barco la Santísima Trinidad y la tripulación que consta en la lista certificada y firmada nos entrega el Sr. Vicente de Bedoya Ministro de Marina de esta Provincia de Barcelona para hazer viaje a las Islas de Puerto Rico y Cuba con los pactos y condiciones siguientes:

- 1.-Que este viage se emprende a la parte o compañía formada entre el Buque, Patrón y Marineros y las partes de dinero que se necesitarán para el fondo, habilitación de víveres y demás competente del común.
- 2.-Que será del cargo del Patrón... habilitar el referido Barco con los arreos y respectos necesarios al viage de la naturaleza que se emprende y el de la marineria trabajar en la composición y situación de ellos segun prácticas en las embarcaciones de este Pahís que navegan a flete.
- 3.-Que el Patrón Manuel Martí ayudará de buscar las partes de dinero que considerará necesarias para el viage y las empleará en lo que tenga por oportuno para dicho efecto como y en las Provisiones conducentes con la obligación de manifestar a la marineria antes de salir a navegar el número de partes que ha tomado y que corren para el referido viage.

4.-Que cada parte de dinero se compone de 350 libras barcelonesas en las que deberan preferir a los Interesados del Buque y a la marineria y quando las que dieren unos y otros no fuesen suficientes podrá tomarles a los que le pareziere.

5.-Que no sea permitido a ningun marinero ni otro alguno de la tripulación el introducir ningún género a bordo baxo la pena de el de comiso y de perder su parte el que lo executare y ahun de maior castigo según las circunstancias del caso.

6.-Queda la marineria obligada todos y cada uno por si a solas durante el presente viage o Compañia a obedecer puntualmente al expresado Patrón o a su lugartheniente sin repugnancia alguna así dentro y fuera del Buque sin poder disputar ejecutarlo pues todo lo que tendrá utilidad de la Compañia por norma estan obligados a practicarlo tanto en mar como en tierra sin salario ni remuneración alguna.

7.-Que sea a cargo del Patrón o su lugartheniente el dar a cada marinero lo que le corresponda de parte según su trabajo y merecimientos no pudiendo ningun marinero pretender cosa alguna de su parte hasta su retorno de viage en Barcelona.

8.-Luego de executada la última descarga en la Mérica y vendidos los géneros manifestará el Patrón a la marineria el estado de la Compañia y lo que habrá producido el negocio.

9.-Que podrá el Patrón rehesmercar el fondo de la Compañia con los géneros de las Islas o con los que en ellas se encontraren para cargarlos de retorno.

10.-Que si para facilitar la salida de los géneros de la primera carga fuese necesario o juzgase el Patrón conveniente algún trueque o Gambalatxo con los de las Islas o que se hallaren en ellas para ejecutarlo y concluirlo

11.-Que vendidos ya los géneros pertenecientes a la Compañia y concluido el viage en el Puerto de Barcelona deberá contarse y repartirse los caudales en la forma siguiente: se sacará el importe de las partes para que el Patrón lo restituya a sus propios dueños y del restante que sobraré se haran tantas partes como de marineros consta en la licencia del referido Sr. Ministro de Marina incluso el Patrón otras tantas iguales para la Saetia y las del dinero que en el viage huviesen corrido segun estilo.

12.-Que respecto que el Patrón deberá cuydar de buscar el dinero, emplearlo y del principal cargo de la Compañia y de que no parece justo gane parte igual a la de un ordinario marinero se ha considerado y pactado que el Patrón Emanuel Martí tenga y gane ademais de la parte referida la comisión de dos por ciento de el valor de todos los géneros que se venderan en la Mérica como igualmente otros dos por ciento de

todo lo que se comprará allá para el regreso en Barcelona que en todo, tanto de la venta de los géneros en América como de la compra de ellos para su retorno como queda dicho los quatro por ciento sin otra cosa más y que dicha comisión se haya de satisfacer del cuerpo y común de dicha compañía.

13.-Queda convenido que a d. Juan Garau piloto del referido Buque se le de por su trabajo de el fondo de la Compañia como a tal piloto lo que pueden producir quatro partes de marinero como y también al pilotin Agustín Ferrer se le consigne solamente una parte sin otra cosa más ni poder llebar pacotilla baxo...comiso como los demás.

14.-Queda igualmente convenido que en el caso que durante el viage muriera el referido Patrón Manuel Martí deverá toda la tripulación reconozar por tal a Antonio Amat como a más inmediato a este encargo y en su defecto al que entrase en su lugar y así mismo cumplir en la misma forma todo lo que arriba se ha estipulado.

Baxo cuyos pactos y condiciones ofrecemos todos los interesados en esta contrata a cumplir en la parte que a cada uno respectiva toque baxo las penas correspondiente a las circunstancias del asunto; El Patrón con el buen trato a la tripulación y esta en la debida obediencia y así lo firmamos todos en esta ciudad de Barcelona a los diez y siete dias del mes de febrero del año de mil setecientos sesenta y siete... Por dicho patrón que no sabe escribir firmo yo Antonio Amat su escribano [segueixen els noms dels tripulants i el «visto bueno» de Bedoya].

Document 3: Embarcacions noliejades per la Reial Hisenda que salparen del Ferrol cap Amèrica entre 1764 i 1771. Font: AGS, Secretaria de marina, navegació de particulars, lligall 519, 4-09-1776.

t

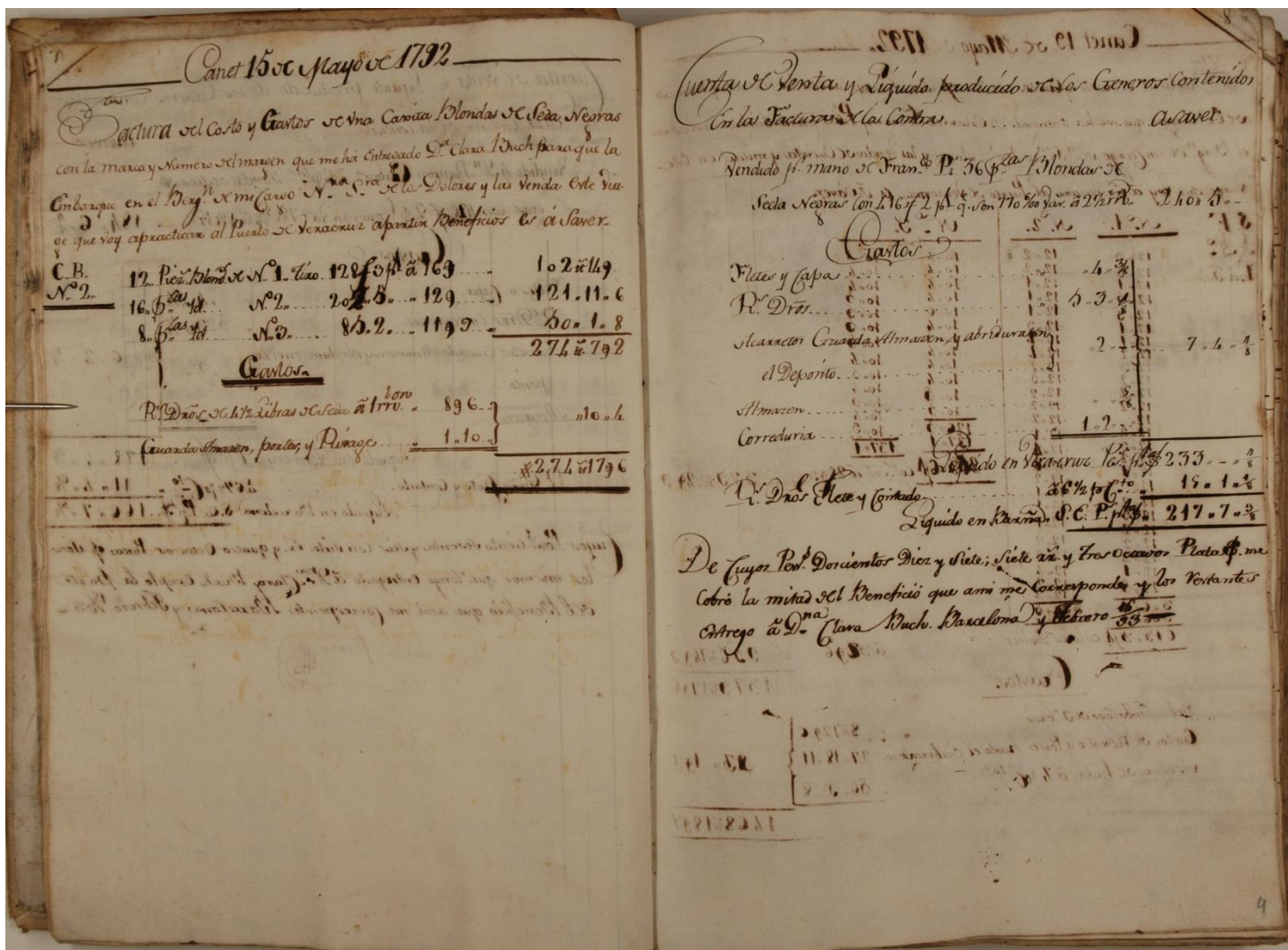
Noticia, q manifestada el Costo, q mensuallm^{te} han tenido ala Pl^a Estacion de los fletes de diferentes Embarcaciones, q salieron desde este Puerto de Ferrol los Dominios de America con transporte de tropa, marineria, y portrechos, y con expresion de lo que corresponde a cada tonelada.

Año	Embarcaciones fletadas con transporte de Tropa a Buenos Ayres.	Suporte en toneladas.	De Almas incluido el 100. de Capa, y Sombrero. de vellon.	Los corresponden de cada tonelada de v.
1764	Gaetia S. Antonio de Padua	200	140908	74.18%
	Idem S. Luviero	200	140908	74.18%
	Idem S. Josef	200	140908	74.18%
	Idem Sra. del Buen Viage	140	140908	106.16%
	Idem con transp. de Tropa, marin ^a , y portrechos ala Havana, y Puerto Rico.			
1767	Gaetia S. Vicente Ferrer	228	130251	58.4%
	Idem S. Fran. de Paula	166	120423	74.28%
	Idem Sra. de la Concepcion	269	140800	52.11%
	Gaetia S. Christo del Calvario	184	120423	67.17%
1768	Quinta Sra. el Gran Almirante	550	240750	45.
	Uaca Olandesa el Groenborg	279	180180	65.5%
	Gaetia S. Josef	228	120423	54.16%
	Idem S. Vicente Ferrer	228	130251	58.4%
	Paquetos Olandes Coropayfen	166	120423	74.28%
	Idem Olandesa el Nipiteno	452	240750	54.25%
	Gaetia S. Juan Baptista	160	120423	77.22%
	Idem S. Christo del Calvario	174	120423	71.13%
1769	Idem S. Antonio	140	110595	81.2%
	Idem S. Viz. Ferrer	136	110595	85.8%
	Idem Sra. del Buen Viage	134	120375	92.11%
	Paquetos Frances la Princesa	221	120423	56.7%
	Gaetia S. Fran. de Paula	156	120375	79.11%
	Idem Sra. de los Remedios	180	120375	68.25%
1770	Idem Sra. de la Victoria	294	140250	47.23%
	Idem Sra. de la Victoria	300	140850	49.17%
1771	Gaetia S. Bruno	140	120375	88.10%
	Idem S. Jeronimo	120	110550	96.8%

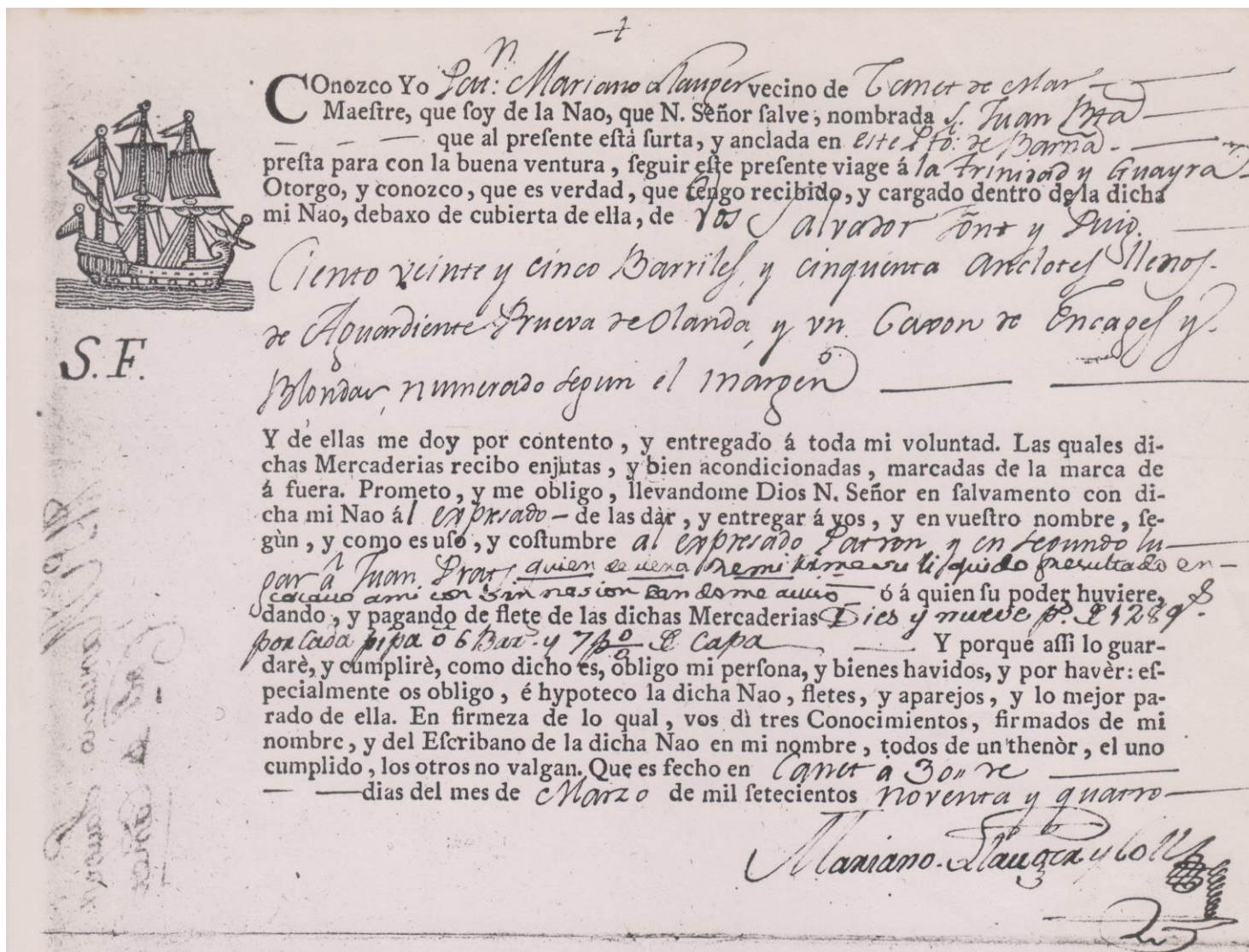
Contad. p^{al} de Marina del departam^{to} de Ferrol 4 de Sept^{re}, de 1776.

J. M. de la Haza

Document 4: Compte de les blondes de la canetenca Clara Buch venudes a Veracruz l'any 1792. Font: CEC, Llibre de comptes del patró Salvador Ferrer i Goday (1792-1808), 004.



Document 5: Pòlissa de càrrega del patró Marià Llauger per compte de Salvador Font i Puig (any 1794). Font: CEC. Donació d'un particular.



Document 6: Compte del resultat de venda a Cadis pel patró Fèlix Llauger i Clausell.
Font: BC, Fons del baró de Castellet, Arx. 337, 1729 (full solt).

MD Cadix y 8^{ta} de A 15 de 1729 Son p^{da}

Compta y Gastos per lo Sr. Miguel Alegria
de Baza de 9 p^{as} Arg^{to} proua del odi las
quals sean deudas per Son compta es
Lo modo Seg^{to}

Sumo 9 p ^{as} Arg ^{to} proua del odi @ 96 p ^{as} n ^{as}	Gastos	Son p ^{da}
per los notis de 9 p ^{as} Arg ^{to} 4 p ^{as} n ^{as}	36 ¹¹ 11	
per lo dret del Estanca @ 9 p ^{as} 4 p ^{as} n ^{as}	85 ¹¹ 4 ¹¹	
per los drets menors de duana	11 ¹¹ 2 ¹¹	162 ¹¹ 6 ¹¹
loca s ^{ta} 2 p ^{as} n ^{as} per pipa son...	8 ¹¹ 3 ¹¹ 1/2	
per las desmone ^{as} de diraz p ^{as} @ 7 p ^{as} 1/2	21 ¹¹ 4 ¹¹ 1/2	
per la comicio y coratadura @ 17 1/2 p ^{as}		
Restant Saluo error		701 ¹¹ 2 ¹¹

Felix Llauger

Document 7: Transcripció del contracte de nòlits de la fragata *La Perla de Catalunya* per anar a Veracruz, atorgat pel capità Francesc Milans de Canet al comerciant Tomàs Prats veí de Cadis. Font: AHPC, Protocol 766, 1749, f.154.

«Fletamento de Francisco Milans a Tomas Prats. Capitan de la nave Ntra. Sra. de Montserrate y Sant Antonio de Padua, alias la Perla de Cataluña propio de Josep Puiguriquer y Clarina del comercio de Barna del qual navio soy administrador en virtud de escritura pública que se me otorgó que para los efectos de la presente se insertará a la letra y se me devolverá: y D. Tomàs Prats vecino y del comercio de esta ciudad de Cadiz decimos que tenemos hecho convenio, trato y ajuste de fletamento del citado navio para hacer viaje al puerto de Veracruz en la Nueva España de que yo el dicho D. Tomás he obtenido Real permiso para cargarlo con arreos, abarrotes y ropas y de vuelta a este puerto con la carga y demás que por conveniente se tenga... sobre lo qual estamos acordes en las condiciones, precio y circunstancias que estipulamos y firmamos el dia 18 de marzo pasado.

Las condiciones de fletamento que tenemos estipuladas son las siguientes:

1.- Lo primero yo el dicho D. Francisco Milans expreso y manifiesto que dicho navio es su buque de 7.500 qs. y se compone de 24 cañones de artillería que solo me obligado para el prenotado viaje a montar 14 y con todos sus peltrechos y demás armas blancas y de fuego necesarias para la defensa y con prevención de pólvora y balas: y su fletamento a favor del dicho D. Tomás se entiende del todo de su buque libre y dessembarazado de ida al puerto de Veracruz como de su regreso a España: exceptuándose de dicho buque el que irá señalado para uso y aprovechamiento mio; y ha de correr y principiarse este fletamento ocho días después que se haga el fondeo del expresado navio, que se halla surto y anclado entre Puntales de la Bahía de esta ciudad para recibir la carga desde cuyo tiempo principiaran a correr las mesadas y pago de la mitad del fletamento que serán 840 ps. al mes hasta el dia que se haga la vela dicho navio y desde este para seguir su viaje a Veracruz he de percibir para el pago 1.600 ps. del cuño mexicano por cada un mes de los del viaje de ida y estada en dicho puerto de Veracruz por razón de flete y ochenta ps. mas en cada un mes por capa sombrero y gratificación que me compete. Y desde el dia

que se hiciese a la vela para el tornaviaje solo he de percivir como capitán por razón del flete 1.680 ps. de 128 qts. por mes con lo que es de mi cargo pagar la tripulación y cuanto sea necesario de avios y peltrechos hasta que haya cumplido el registro del tornaviaje. Advirtiéndole que la media paga de 800 ps. cada mes se entiende para el predicho pago y los 40 más por mitad de capa sombrero y gratificación.

2.- Item es condición que por via de gratificación yo el capitán Milans solo he de poder embarcar para mi y mi tripulación 80 barriles regulares de carga con vino o aguardiente por razón de pacotilla libres de flete.

3.- Item es de cargo de mi D. Tomas Prats, todas las visitas, fondeos , contribuciones, gastos de práctico, Maestranza, real Casa de Contratación, como también todas las que se originaren en las entradas y salidas de puertos, durante la navegación de ida, estada en Veracruz y vuelta a España.

4.- Item es condición que todo el buque y aprovechamiento es propio de mi D. Tomàs Prats, sin que el expresado capitán pueda tener ni pretender interés alguno más que el del flete, capa sombrero y gratificación y los 80 barriles concedidos.

5.-Item yo Tomàs Prats me obligo entregar a D. Francisco Milans el valor de tres mesadas corrientes anticipadas de 1.680 ps. de 128 qts. como también las medias mesadas que devengare antes de la salida y una y otras mesadas se han de descontar del pago que se haya de hacer en el Puerto de Veracruz ...

6.-Item yo el dicho capitán estoy obligado a poner de mi cuenta el dicho navio bien aparejado para la practica de la navegación y el cumplimiento de las operaciones de carga y descarga.

7.-Item se obliga el capitan a hacer y ejecutar las obras que por Maestranza sean precisas e indispensables y de tripulación con 50 hombres incluso los oficiales como también de los víveres correspondientes para estar preparado y bien pertrechado para poder navegar cuando le convenga al fletado.

8.-Item, como capitán del navio ha de ser obligación mia de forrar la bodega para precaver cualquiera averia como también el encapar las fogonaduras de los palos, limera del timón, etc. el dicho navio a el mismo fin de que no resulte averia y executado asi el forro como el encapado y si resultase averia en

cualquier puerto o paraje de las Indias esto ha de ser de cuenta de mi D. Tomàs Prats...

9.-Item ha de ser de cuenta de mi el fletador poner en dicho navio arrumbador para el buen comportamiento de la carga.

10.-Item será cuenta del fletador pagar a el piloto primero y segundo asi como al escribano que pusiere el tribunal del consulado de contratación sin que yo el dicho D. Francisco Milans por esta razón pague cosa alguna.

11.-Item el capitan estara obligado a seguir les indicaciones del piloto en todas las maniobras. Es de cuenta de mi D. Tomàs Prats poner maestro encargado de mis dependencias...

12.-Item el capitan habra de tener a la mesa primera els pilots i persona que D. Tomàs haya encargado de sus dependencias, en segunda mesa a dos personas que estarán a su servicio.

13.-Item el capitan se compromete a cargar completamente el navio hasta donde buenamente se pueda y el recibo y percepción para la carga ha de ser con papel del maestro de que dara otro igual recibo de quedar a bordo el contramaestre del navio.

14.-Item yo el fletador Tomàs Prats consiento que el capitán en su camarote pueda poner su baul y fresqueras siendo de mi el capitán el cargo de hacer uno o dos camarotes dentro de la cámara principal.

15.- Ni fletador ni capitan pueden admitir passageros sin consentimiento mutuo. El producto del passage ha de repartirse per tercios correspondiendo 2/3 al capitán con conceptos de comida y bebida i 1/3 al fletador.

Hipoteca. *hipotecamos por expressa y especial hipoteca yo el dicho D. Francisco Milans en fuerza de la escriptura que queda inserta del dueño de dicho navio, este su casco, peltrecho, fletes y aprovechamiento; y yo Tomàs Prats los mismos fletes, aprovechamiento y utilidades que me competan en dicho navio y toda la carga que de mi cuenta fuere y viniere en el y nos obligamos a no disponer ni enaxenar cosa alguna hasta haver cumplido la obligación respectiva de cada uno...*