

QUADERNS
D'HISTÒRIA LOCAL
DEL MASNOU [3]

República de marins

La vida dels capitans del Masnou del vuit-cents

Segons la documentació de Francesc
Maristany i Ramentol, *Tomàs*

Joan Muray



Ajuntament
del Masnou



QUADERNS
D'HISTÒRIA LOCAL
DEL MASNOU [3]

República de marins

La vida dels capitans del Masnou del vuit-cents

Segons la documentació de Francesc Maristany i Ramentol, *Tomàs*
(el Masnou, 1820-1899). Cinquanta-un anys de vida marinera,
vuitanta viatges en quaranta-set anys (de 1834 a 1885)
d'un pilot i capità mercant

Joan Muray

Edició:

Ajuntament del Masnou. Arxiu Municipal

Carrer de Sant Francesc d'Assís, 28. 08320 El Masnou

93 557 18 29

arxiu@elmasnou.cat

www.elmasnou.cat

Direcció: Cristina Espuga Condal

Coordinació: Carles Pino Andújar

Autor: Joan Muray i Rubió

Correcció de textos: Mònica Clotet Seral

Disseny i maquetació: Josep Puig Marcos

Producció: Ramon Ruiz Bruy

1a edició: juny 2018

Dipòsit legal: B 13248-2018

©Ajuntament del Masnou

Imatge de la coberta: Bergantí goleta *Paula*, del capità Francesc Maristany. Fragment de l'aquarel·la de Josep Pineda (1884). Museu Municipal de Nàutica del Masnou, M-545.

PRESENTACIÓ

Arribem al número tres de la col·lecció «Quaderns d'Història Local», aquesta vegada, amb una publicació lligada a la història de la marina local. No podem continuar avançant, amb totes les publicacions que hem fet darrerament des de l'Ajuntament, sense un número dedicat al nostre passat vinculat al mar, a la història dels nostres capitans, i escrit pel nostre historiador i cronista local Joan Muray.

Muray té una extensa obra publicada i mensualment escriu articles a la revista de *Gent del Masnou*. Ell, amb la seva tasca de recerca, ens ha permès conèixer una part del nostre passat i tot un seguit d'històries de la nostra vila. Bona part de la feina que ha fet Joan Muray està dedicada a la recerca de dades i informació de la història de la nostra marina i els nostres capitans.

Aquesta publicació ens explica el comerç amb les Amèriques, ja iniciat al segle XVIII, la importància del conreu de la taronja a la nostra comarca, les escoles de nàutica existents a la nostra vila i la duresa de la vida vinculada a la navegació. El nostre segle XVIII és un segle de reactivació econòmica, en què destaca el sector vinícola i de l'aiguardent, amb el comerç amb Amèrica, però també a la Mediterrània.

Aquesta publicació amb aquest títol tan suggeridor tret de les cròniques de Víctor Balaguer, que fa referència a la nostra vila com a *república de marins*, ens permet conèixer el cas del capità Francesc Maristany i Ramentol (1820-1899). Sens dubte, el cognom Maristany és el més freqüent entre els capitans del Masnou. Un cognom que apareix ja a mitjan segle XVII, provinent de Tuïr, a la comarca del Rosselló de la Catalunya Nord. Jo mateix comparteixo aquests orígens i avantpassats vinculats a la marina del Masnou.

Gaudim d'aquesta publicació de l'amic Muray i continuem amb el compromís d'anar aprofundint en la història del nostre municipi i la seva vinculació amb el mar.

Jaume Oliveras i Maristany

Alcalde

ÍNDIX

Introducció	7
Capítol 1	
Context del Masnou del segle XIX	11
L'activitat industrial i comercial de 1845	12
Capítol 2	
La marina de vela vuitcentista	14
El llançament	16
Donar l'empenta	17
Capítol 3	
Estudis de nàutica	18
Escoles de nàutica	19
Capítol 4	
Llista de viatges	21
El romanticisme dels nostres marins	23
Capítol 5	
La vida a bord	25
L'aventura de navegar	26
Provisions per al viatge	27
Mercaderies que transportaven	28
Capítol 6	
La compravenda de naus i els parçoners	30
La reunió de naviliers de 1879	30
Retirada i vida a la vila	32
Epíleg	35
Bibliografia	36
Addenda	37

Introducció

Aquesta història d'un capità de la marina mercant masnovina del vuit-cents no pretén ser el model de tots ells, fet impossible, no sols per la quantitat que n'hi va haver, sinó també pel fet que, de la mateixa manera que cadascun de nosaltres té les seves particularitats, ells també.

Els nostres capitans, com a homes de mar, bregaven amb tota mena de problemes, naturals i humans, i tenien un caràcter fort i força singular, si no, no haurien sobreviscut gaire temps en el seu dur ofici.

Deia al començament que al Masnou del segle XIX hi va haver una gran quantitat de capitans. Fins ara en tenim comptabilitzats 785, una xifra altíssima per una població que aleshores només tenia entorn de quatre mil habitants. Per tant, un de cada cinc habitants era o havia estat capità.

D'altra banda, molts masnovins anaven als vaixells enrolats en les diferents feines de bord, com a nostramos, mestres d'aixa, cuiners, etc., i d'altres treballaven a terra però per la marina, com els que ho feien a les quatre drassanes que hi hagué al Masnou, com a mestres d'aixa, calafatadors, etc. També hi havia set tallers de boters, on es fabricaven botes que majoritàriament servien com a recipients per a mercaderies. A més, cal esmentar els que es preparaven estudiant a les dues escoles nàutiques i els que treballaven en les dues fàbriques de veles d'aleshores.

En aquell Masnou del vuit-cents, entre els capitans que he esmentat, la majoria es podien agrupar per cognoms, ja que n'hi havia uns quants que dominaven, i amb escreix, per sobre de la resta. Entre els més destacats pel nombre tenim, primer, els Maristany, dels quals n'hi hagué cent tres, un nombre tan elevat que, per distingir-se entre ells, hagueren d'adoptar motius o sobrenoms, fet que donà quaranta branques o famílies.

El segon lloc l'ocupava el cognom Pagès, que en va tenir cinquanta-nou d'agrupats en vint-i-tres motius. I el tercer lloc fou per al cognom Millet, amb cinquanta-tres d'agrupats en catorze motius. Entre aquests darrers hi havia els capitans Millet *Xiquet*, família a la qual pertanyia el mestre Lluís Millet i Pagès, fundador i director de l'Orfeó Català. Hi ha una fotografia familiar seva en què es veu ell de menut amb els pares i germans i en la qual es poden comptar fins a cinc capitans de vuit persones que surten a la imatge.

He triat com a model de capità Francesc Maristany i Ramentol, *Tomàs*, no pel seu cognom, ni per qualsevol particularitat o fet remarcable de la seva vida de marí, sinó pel fet que la seva documentació m'ha arribat pràcticament íntegra, si més no pel que fa als anys de navegació, fet poc usual.

De totes maneres, i en ser un Maristany, la investigació que s'ha de fer per saber qui era, a quina de les branques pertanyia, els anys que va viure, etc. dona un plus, diguem-ne, d'intriga, i alhora suposa un veritable problema, especialment en el seu cas, perquè no va tenir descendència, ni ell ni cap membre familiar proper, i perquè és d'una època força reculada.

Perquè veieu com és la recerca d'un Maristany en aquest maremàgnum de branques familiars dins una mateixa població, a continuació us faig una mena de sinopsi sobre la seva recerca que he titulat: *Tràngols que aporta la recerca d'un Maristany*.

Tràngols que aporta la recerca d'un Maristany

- D'entrada, i tenint en compte que en aquells anys del segle XIX, en molts papers, només hi constava el primer cognom, ja tenim el primer tràngol, ja que aquest cognom era un dels que més abundava.
- Penseu que, tan sols de capitans amb aquest cognom, en aquell segle n'hi hagué cent tres i pertanyien a quaranta branques diferents.
- El Registre Civil fou instaurat l'any 1871. Per tant, abans d'aquesta data, on el cerques? Podria ser al registre de la parròquia, si no l'haguessin cremat.
- Si es tracta de capitans, pots cercar al Registre de Marina, això si en saps el segon cognom, tot i que en aquell temps no s'acostumava a posar. A més, a causa de l'endogàmia que hi havia per l'acumulació interessada en els vaixells, es casaven Maristany amb Maristany i, si no ho saps o en desconeixes el motiu, també pots naufragar en l'intent.
- A més, per la mateixa raó, la de la possessió de més parts d'un vaixell, els Maristany, com altres cognoms, s'encreuaven amb els altres, com: Maristany-Pagès, Pagès-Maristany, Maristany-Millet, Millet-Maristany, etc.
- Si pots salvar aquests obstacles, passem al següent, el lloc de mort, ja que alguns moriren fora de la vila, a mar o en terres llunyanes.
- Un altre entrebanc és que, cap a finals del segle XIX, amb la decadència de la marina de vela, molts emigraren a Amèrica, on tenien parents o amics, i s'hi establiren. Per tant, s'hi casaren i hi tingueren fills. Alguns retornaren, però, com saps on es casaren o on naixeren? Ja t'has escorat per la borda.

En fi, com deien ells (mal dit) del fet de passar els temporals que es produïen als equinoccis: «Et fan passar un *quinoci*.»

A les diferents pàgines d'aquest llibre, hi trobareu imatges de l'època de què tracta i, al final, alguns dels documents emprats per a la recerca de la vida de Francesc Maristany i Ramentol.

D'aquest capità, no se n'ha trobat cap imatge, ja que aleshores no hi havia encara fotografies, però s'ha trobat una descripció de com era en un dels documents.

I des d'aquesta introducció, vull donar el meu agraïment, a títol pòstum, a Palemó Anglès i Sala, que, des de les seves pàgines al butlletí *Gent del Masnou* titulades «La Nostra Marina», em feu agafar més afició encara per la marina masnovina. Alguns dels seus escrits han estat una base per a alguna de les pàgines d'aquest llibre.

I, finalment, el perquè del títol *República de marins*. Prové del títol d'un escrit referent al Masnou de l'eminent periodista, escriptor, poeta, dramaturg, historiador i polític del segle XIX Víctor Balaguer i Cirera (Barcelona, 1824 – Madrid, 1901), que deia: «El Masnou, més que un poble, sembla una república de marins.»

L'autor

Capítol 1

Context del Masnou del segle XIX

En aquells anys, entre el primer terç i finals del segle XIX, el poble del Masnou va viure els seus moments àlgids, relacionats amb la seva marina de vela, tant pel que fa al comerç amb les Amèriques —el que més fama li ha donat i que s'ha conegut com la *carrera d'Amèrica*— com, sense oblidar-nos-en, pel que fa a un altre comerç marítim, anterior a l'esmentat i alhora paral·lel, pel Mediterrani. Aquest darrer fou prou important per fer-ne esment explícit. De fet, fou tan important que fins i tot se li ha dedicat un llibre. Es tractava del comerç de les taronges del Masnou i d'una bona part de la comarca del Maresme vers altres ports mediterranis, ports de diverses poblacions de l'anomenada Catalunya del Nord (els comtats del nord) i d'altres d'occitans (tots dins l'Estat francès), des d'on es distribuïen cap al cor d'Europa per mitjà de barcasses que remuntaven canals, com per exemple, el del Migdia (en francès, canal du Midi).

Anem a pams i comencem pel comerç de més volada i envergadura: el dels vaixells que anaven a les Amèriques. En aquell temps, tot i que ja feia molts anys d'aquest comerç amb diferents repúbliques de l'Amèrica llatina, és quan es concentra el nombre més gran de vaixells i capitans que s'hi dedicaven. Amb números rodons, es pot dir que els vaixells foren més de quatre-cents, i els capitans, entorn dels vuit-cents. Hi ha una dada comprovada documentalment que diu que entre els anys 1865 i 1895 hi hagué, en actiu, al Masnou, alhora, uns tres-cents vaixells i, concretament l'any 1876, els vaixells masnovins que hi havia en actiu eren dos-cents. Aquests vaixells produïen uns beneficis a l'Estat superiors als que produïen ports com el de Barcelona o el de Bilbao.

Aquesta ingent flota marítima es dedicava al transport de mercaderies des de ports catalans i europeus cap als de totes les Amèriques, i portaven cap aquí un altre tipus de productes. D'aquí cap allà duïen: oli, vi, fruites seques, materials per a la construcció, teixits, etc. I d'allà cap aquí: fustes, cotó, sucre, petroli, espècies, etc. A més, entre els ports cubans, argentins i uruguaians, encara feien un transport intermitent, el més conegut del qual era el del cèlebre *tasajo* (carn seca i salada), que duïen des del Riu de la Plata fins a Cuba, on es distribuïa per la seva àrea d'influència, especialment per al consum dels esclaus de les plantacions.

Pel que fa al comerç pel Mediterrani, no era menys important, no tant pel nombre de vaixells que s'hi dedicaren, sinó pel tipus de comerç i per la quantitat de collites d'on provenia aquest comerç. Fins fa ben poc, no se n'ha recuperat la memòria per a la majoria, tot i que hi havia una petita part de la població que ho recordava. La majoria, però, com he dit, ho ignorava i, quan es tocava el tema de les taronges, a tothom el que primer li venia a la ment era el País Valencià, sense saber que els pioners del conreu i l'exportació d'aquesta fruita havien estat aquí.

Del conreu de taronges al Maresme n'hi ha constància documentada des de 1771, quan l'erudit viatger valencià Antoni Ponç i Piquer en va parlar als seus escrits, fet que constata que ja a la segona meitat del segle XVIII aquest conreu estava ben consolidat. El conreu de taronges abraçava des de Montgat fins a Canet, i era tal la collita que s'exportaven des del Masnou, Mataró i potser alguna altra població cap a ports del Rosselló i d'Occitània, dins l'Estat francès, des d'on, pels canals, especialment el de Seta, eren introduïdes cap al cor d'Europa. Per tant, el Maresme fou pioner en l'exportació d'aquest cítric.

El 1863, la collita es calcula que, només al Masnou, fou de cinc milions d'unitats, fet que propicià que a la vila es construís un segon magatzem de taronges. Des d'aquests magatzems, es portaven als vaixells per una mena de passeres que feien d'embarcador i es transportaven especialment amb barques de mitjana i xabecs, que en feien el transport fins als ports esmentats.

Aquest conreu i exportació, que durava, com hem vist, des del segle XVIII, va estroncar-se de sobte quan, l'any 1891, es va produir una gran glaçada que havia estat precedida de diverses de petites en anys anteriors d'aquell mateix segle XIX. Aquella gran gelada va fer que la línia latitudinal es retirés cap avall, des de les nostres contrades fins més avall de Tarragona. Des d'aleshores, a les comarques del sud de Catalunya i a tot el País Valencià, i també al sector de Sóller, a l'illa de Mallorca, hi ha hagut conreu de taronges.

L'activitat industrial i comercial de 1845

Al cens industrial i comercial del Masnou de 1845, tot i no ser encara de l'època de màxima esplendor de la marina de vela de la nostra vila i que encara no s'havia incorporat al municipi el veïnat d'Alella de Mar o Cases del Mar d'Alella, cosa que succeí l'any següent, hi havia registrada tota l'activitat generada també per aquest veïnat. Per això crec que és interessant fer-ne un repàs.

Aquest cens té 292 entrades de contribució, 35 de les quals pertanyien a aquest veïnat (aleshores d'Alella). La majoria dels contribuents pertanyia a negocis relacionats amb la marina:

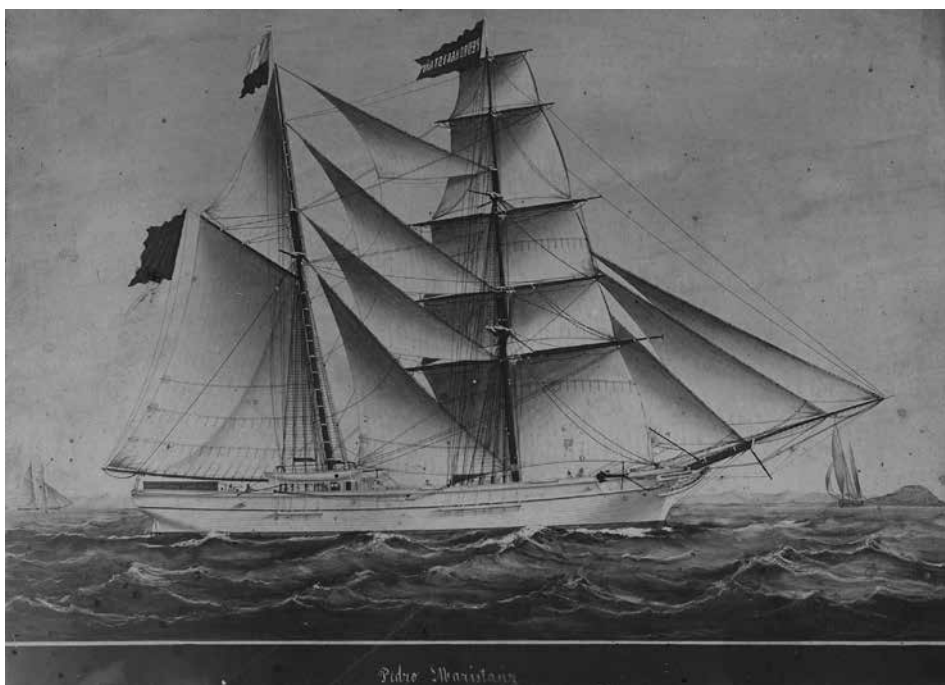
- 145 naviliers, o sigui, capitans i/o armadors de velers
- 11 tallers d'oli i sabó
- 4 calafats
- 4 boters
- 4 xocolaters
- 1 fàbrica (vapor) de filats de cotó, de Josep Sensat (coneguda popularment com a Can Xala).

Com veieu, tot i no estar al punt àlgid de la nostra marina velera, ja hi havia un munt de negocis que hi estaven relacionats i una flota considerable.

Capítol 2

La marina de vela vuitcentista

La vila del Masnou bullia d'activitat en aquells temps i entre tots els negocis sobresortien els que es dedicaven a la marina de vela. Hi havia quatre drassanes, distribuïdes al llarg de la platja, on treballaven els mestres d'aixa, com es pot veure a l'única imatge que tenim de l'època, un dibuix de 1846 fet per l'arquitecte municipal masnoví Miquel Garriga i Roca (1804-1888). En aquestes drassanes es construïren unes trenta-vuit naus de la dita *carrera d'Amèrica*, més les que feien el servei de cabotatge, de les quals no es té constància. Pot semblar poc si ho comparem amb els més de quatre-cents vaixells propietat de masnovins, o comandats per ells, però hem de tenir en compte que el procés de construir vaixells era llarg.



Bergantí goleta *Pedro Maristany*.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

De boters, molt necessaris no sols per al transport de vi, sinó també d'altres mercaderies, n'hi havia quatre a mitjans del segle XIX. De calafats, que eren els encarregats de calafatejar els nous vaixells sorgits de les drassanes, se'n compten també quatre.

De fàbriques de veles, a mitjans del segle XIX, n'hi havia dues, la de Josep Sensat, el Vapor Sensat, fundada el 1841, que durà fins al 1883, quan es va fusionar amb la de Gerard Estapé, que existia des del 1851. Des d'aleshores i fins a la seva desaparició, el 1989, tot i canviar de propietaris i noms, es va conèixer popularment com a Can Xala. El 1877 fou creada la de la família Maristany, coneguda com a Cal Soberano.

Una altra conseqüència d'aquest ingent tràfec marítim i terrestre de la vila en aquell segle XIX fou el fet que, una vila de l'entorn de quatre mil habitants, pràcticament dedicada en exclusiva a la marina, tingués també premsa periòdica. Fou entre els anys 1879 i 1881, en què hi hagué quatre setmanaris: *El Escudo del Masnou* (del juny a l'octubre de 1879), *El Heraldo del Masnou* (de l'agost al



Bergantí goleta *Paula*, del capità Francesc Maristany. Aquarel·la de Josep Pineda (1884).

MUSEU MUNICIPAL DE NÀUTICA DEL MASNOU, M-545

novembre de 1879), *El Eco del Heraldo* (del gener al maig de 1880) i *El Pampero* (del maig al setembre de 1880).

En aquests setmanaris hi escrivien també alguns capitans masnovins i d'aquí sorgeixen anècdotes curioses, com ara una en què un d'ells (*heraldista*) publicà una crítica a l'Escola de Nàutica i a l'Ajuntament, enviada des de Manila, que va tenir la rèplica d'un altre (*pamperista*), enviada des de Montevideo, Matanzas o Mobile —com veieu, des d'un extrem del món a l'altre i en un temps en què no hi havia la tecnologia actual.

El llançament

El llançament és l'acció d'avarar la nova nau, des de la drassana fins al mar. Era una operació delicada i calia calcular bé el pes de la nau, la resistència dels materials, els possibles accidents, etc. El treball de força temps podia anar-se'n en orris en un no res.



Reconstrucció històrica d'unes drassanes del Masnou de mitjans del segle XIX.

FETA PER JOAN R. CASALS

Es feia per mitjans mecànics, com argues o grills, moguts a força de braços, per una mena d'escala de fusta, per on lliscava l'anguila on reposava la nau. Quan es tenia tot preparat, el cap de la drassana cridava: «Vara!». Aleshores començaven a fer voltar els grills i era empesa l'anguila, mentre dues fileres d'uns cinquanta homes estiraven cordes llargues i gruixudes, que abraçaven el cos de la nau, en direcció a mar per ambdós costats. Primer anava a poc a poc, i després agafava més empenta, fins a arribar a la platja i, finalment, al mar, on s'endinsava a l'aigua enmig d'onades i escumeralls.

Hi havia diverses maneres d'avarar un vaixell: arborats del tot, a mig arborar o sense cap pal. Abans, però, d'aquesta operació, calia telegrafiar a Barcelona perquè enviessin un remolcador per traslladar-lo fins al seu port, on s'acabava la feina, com ara completar l'arboradura, folrar de coure l'obra viva, pintar l'obra morta i proveir-lo de la resta d'aparells necessaris, com àncores, cabrestant, material de salvament, molinet de les xigres, etc.

Donar l'empenta

Aquesta operació es feia un cop enllestida la nau i abans de salpar en el seu primer viatge. Hi participaven tant el capità com la resta de mariners, així com llurs famílies. Tots plegats es reunien a bord en un àpat que es feia a coberta.

Un cop finit, els convidats tornaven a terra, mentre els tripulants es preparaven per a la primera travessia. Uns i altres, des de la nau o des de terra, feien voleiar els mocadors mentre cridaven: «Bon viatge!».

Capítol 3

Estudis de nàutica

Aquests estudis consistien en assignatures com: àlgebra, aritmètica, geografia física i política, dibuix lineal i topogràfic, trigonometria, física, cosmografia i pilotatge. Com és natural, es feien escrits en lletra anglesa, sobre paper de barba. En cada un dels fulls, un cop revisats, s'hi estampava un timbre que deia «examinat», fulls que posteriorment, si s'aprojava, eren reunits en tres volums enquadernats i amb tapes, sobre les quals es posava el títol, que acostumava a ésser daurat al foc. Els estudis nàutics dels masnovins estaven a l'altura dels de qualsevol país europeu.



Escola de Nàutica dels Mestres Villà.

ARXIU MUNICIPAL DEL MASNOU, COL·LECCIÓ ARTURO PASCUAL, FOTOGRAFIA 19313

Escoles de nàutica

La nostra vila tenia dues escoles de nàutica. La primera fou fundada l'any 1860 pels germans Josep i Jaume Villà, i era coneguda popularment amb el nom d'Estudi de Vilassar, per la procedència dels germans Villà. Aquesta escola disposava d'una fragata en miniatura anomenada *Masnou*, per instruir els alumnes.

Anys més tard, el consistori va sol·licitar tenir una escola municipal, la qual es va dir Escola Oficial de Nàutica, conferida el 9 de febrer de 1875, però hagué de tancar al cap de pocs anys, el 23 de novembre de 1881, a causa de la decadència de la navegació de vela. Aquesta escola va tenir com a model per als estudis un bergantí goleta anomenat *Villa de Masnou*.

Com és natural, altres poblacions marineres també tenien les seves escoles, com la de Barcelona, Mataró o Arenys de Mar.

Capítol 4

Dins d'aquest capítol, veurem els anys de navegació del capità que ens ha servit de patró per a aquest estudi de la nostra marina de vela del vuit-cents, Francesc Maristany i Ramentol, *Tomàs*, (el Masnou, 1820-1899), primer com a pilot i després com a capità.

En fer l'examen de pilot i aprovar-lo, se'ls entregava, juntament amb les notes i el nomenament, un quadern, en la primera pàgina del qual hi havia el nomenament i la nota obtinguda a l'examen i, a continuació, un munt de fulls en blanc, fulls que servien per fer les anotacions oportunes de tots els viatges que realitzarien al llarg de la seva vida.

En el cas del quadern de Francesc Maristany, abans de fer-hi constar el primer viatge com a pilot, hi havia una nota amb data de Barcelona, del 23 de juny de 1838, que indica que el número de foli on està inscrit és el 310.

A continuació, ja hi ha l'anotació que consta com a número 1 de la llista de viatges que teniu a continuació.



L'entrada al port de l'Havana.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

Llista de viatges

- | | | | |
|-----|---|---|--------------------------|
| 1. | 10 d'agost de 1838 | - de Barcelona a l'Havana | - berg. <i>Vigilante</i> |
| 2. | 13 d'octubre de 1838 | - de l'Havana a Marsella i Barcelona | - ídem |
| 3. | 5 de febrer de 1838 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| 4. | 2 de maig de 1839 | - de l'Havana a Marsella i Barcelona | - ídem |
| 5. | 10 d'agost de 1839 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| 6. | 4 d'octubre de 1839 | - de l'Havana a Montevideo | - ídem |
| 7. | | - retorn a l'Havana | |
| 8. | 1 de juny de 1840 | - de l'Havana a Nova Orleans | - ídem |
| 9. | | - retorn a l'Havana | |
| 10. | 3 de juliol de 1840 | - de l'Havana a Vigo | - ídem |
| 11. | | - de Vigo a Barcelona | |
| 12. | 12 de desembre de 1840 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| 13. | 23 de març de 1841 | - de l'Havana a Marsella | - ídem |
| 14. | | - tornada a Barcelona | |
| 15. | 6 d'agost de 1843 | - de Barcelona a Montevideo | - ídem |
| 16. | | - anada a l'Havana | |
| 17. | 22 d'abril de 1842 | - de l'Havana a Marsella (de capità) | - ídem |
| 18. | | - anada a Barcelona | |
| 19. | 24 d'octubre de 1842 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| 20. | 3 de febrer de 1843 | - de l'Havana a Marsella | - ídem |
| 21. | | - anada a Tarragona | |
| 22. | 25 d'abril de 1843 | - de Tarragona a l'Havana | - ídem |
| 23. | 22 de juny de 1843 | - de l'Havana a Barcelona | - ídem |
| 24. | 28 de desembre de 1843 | - de Barcelona a Montevideo | - ídem |
| 25. | | - anada a Santander | |
| 26. | 9 de setembre de 1843 | - de Santander a l'Havana | - ídem |
| 27. | 8 de novembre de 1844 | - de l'Havana a Buenos Aires | - ídem |
| 28. | | - anada a Barcelona | |
| | 17 de febrer de 1846 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| | (viatge no vàlid, es va posar malalt a Màlaga el 14/3/1846) | | |
| 29. | 30 de juliol de 1846 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| 30. | | - anada de l'Havana a Santander i Barcelona | |
| 31. | 4 de gener de 1847 | - de Barcelona a l'Havana | - ídem |
| 32. | 13 d'abril de 1847 | - de l'Havana a Barcelona i Marsella | - ídem |
| 33. | | - anada a Barcelona | |

34.	31 de juliol de 1847	- de Barcelona a Marañón	- ídem
35.		- anada a l'Havana	
36.	3 de desembre 1847	- de l'Havana a Charleston i Barcelona	- ídem
37.		- anada a l'Havana	
38.	10 d'abril de 1848	- de l'Havana a Màlaga i Barcelona	- ídem
39.	14 de juliol de 1846	- de Barcelona a Lima	- ídem
40.		- anada a Cadis	
41.	7 de març de 1849	- de Cadis a l'Havana	- ídem
42.		- anada a Barcelona	
43.	16 de novembre de 1849	- de Barcelona a Valparaíso	- un altre vaixell
44.		- anada a l'Havana	
45.	15 de juliol de 1850	- de l'Havana a Marsella	- un altre vaixell
46.		- anada a Barcelona	
47.	16 de novembre 1852	- de Barcelona a l'Havana	- un altre vaixell
48.	4 de març de 1853	- de l'Havana a Marsella	- un altre vaixell
49.		- anada a Barcelona	
50.	14 de maig de 1853	- de Barcelona a l'Havana	- berg. <i>Vigilante</i>
51.		- anada a Matanzas	
52.	15 de juliol de 1853	- de Matanzas a Barcelona i Marsella	- ídem
53.		- anada a Barcelona	
54.	24 de novembre de 1854	- de Barcelona a Rio de Janeiro	- poll. <i>Paula</i>
55.		- anada a l'Havana	
56.	6 d'octubre de 1855	- de l'Havana a Nova Orleans i Barcelona	- ídem
57.	9 de novembre 1857	- de Barcelona a Buenos Aires	- ídem
58.		- anada a Matanzas	
59.	12 de juliol de 1859	- de Matanzas a Vigo i estranger	- ídem
60.		- anada a Santander	
61.	1 d'octubre de 1859	- de Santander a l'Havana	- ídem
62.	26 de març de 1860	- de l'Havana a Charleston i Barcelona	- ídem
63.	17 d'abril de 1860	- de Charleston a Barcelona	- ídem
64.	31 d'agost de 1860	- retorn de l'Havana a Barcelona i tornar-hi	- ídem
65.	13 d'abril de 1861	- ídem	- ídem
66.		- anada a Matanzas	
67.	10 de juliol de 1861	- de Matanzas a Vigo i estranger	- ídem
	3 de gener de 1862	- de Barcelona a l'Havana	- ídem
	11 de gener de 1862 (?)	- viatge suspès	- ídem
	1862	- presentat en derrota anual	- ídem

68.	11 de setembre de 1862	- de Barcelona a Buenos Aires	- ídem
69.		- anada a Cárdenas	
70.	10 de juny de 1863	- de Cárdenas a Barcelona	- ídem
	7 de gener de 1864	- de Barcelona a Buenos Aires	- ídem
	30 de gener de 1864	- presentat a Barcelona de Cadis, per malalt	- ídem
	1864	- presentat en revista de 1864	- ídem
71.	14 d'octubre de 1873	- de Barcelona a Buenos Aires	- ídem
72.	22 d'abril de 1874	- viatge de retorn a Barcelona	- ídem
73.	6 de juny de 1874	- de Barcelona a Buenos Aires	- ídem
74.	21 de gener de 1875	- viatge de retorn a Barcelona	- ídem
75.	14 de juliol de 1875	- de l'Havana a Baltimore	- poll. <i>Nueva Paula</i>
76.		- anada a València	
77.	26 de desembre de 1877	- de València a Buenos Aires	- ídem
78.	1 d'agost de 1879	- viatge de retorn a Barcelona	- ídem
79.	20 d'agost de 1881	- de Barcelona a Montevideo	- ídem
80.	3 de setembre de 1885	- retorn de Montevideo a Barcelona	- ídem

Aquestes són les dades dels vuitanta viatges fets en quaranta-set anys:

- 62 vegades va travessar l'Oceà Atlàntic en una direcció o altra.
- 4 vegades va travessar el cap d'Hornos fins a Xile i Perú pel Pacífic.
- 17 foren viatges només americans.
- 9 foren entre ports europeus.
- 2 vegades va suspendre el viatge per malaltia, l'una a Màlaga i l'altra a Cadis.
- 26 viatges més foren entre ports no consignats.
- Al primer viatge tenia 18 anys i al darrer, 65 (va viure fins als 79 anys).

El romanticisme dels nostres marins

La majoria dels vaixells duïen noms patronímics, sovint dels familiars dels capitans i armadors, però n'hi hagué uns quants que foren romàntics i posaren noms poètics i evocadors als seus vaixells, com ara:

- *Safo i Lira* de *Safo*. Poetessa grega dels segles VI i VII aC.
- *Vestal*. Sacerdotessa verge de l'antiga Roma.
- *Amaltea*. Cabra que alletà el déu Zeus.
- *Urània*. Una de les nou muses, a la qual assignaren l'astronomia.

- *Diana*. Divinitat romana dels boscos i de la natura feréstega.
- *Ondina*. Ésser femení que habita a l'aigua, meitat dona i meitat peix.
- *Traviata*. Òpera de G. Verdi, iniciadora d'un canvi estilístic.
- *Perla*. Una de les peces més estimades en joieria.
- *Esmeralda* (maragda). Mineral d'un color verd brillant, ja coneguda pels egipcis.
- *Astrea*. Espècie submarina dels mars tropicals que forma barreres.
- *Dulcinea*. Personatge de ficció que apareix al Quixot.
- *Numantina*. Relatiu a Numància, ciutat ibera famosa per la seva resistència.
- *Araucana*. Referent als pobles de la serralada andina famosos per la seva resistència als castellans.
- *Caupolicán*. Cabdill d'aquests pobles que derrotà els castellans, però que fou traït i executat.
- *Atalia*. Reina de Judà del segle IX aC.
- *Huracán*. Nom dels ciclons tropicals al Carib.
- *Eclipse*. Fenomen astronòmic.
- *Estrella de la Mañana*.
Nom popular del planeta Venus.
- *Céfiro*. En meteorologia, és el nom d'un vent que bufa suau de ponent.

Aquest estol de noms tan evocadors demostra que els capitans de l'època tenien uns coneixements amplis.



Daguerreotip del capità Jaume Mitjans, *Ranxero*.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

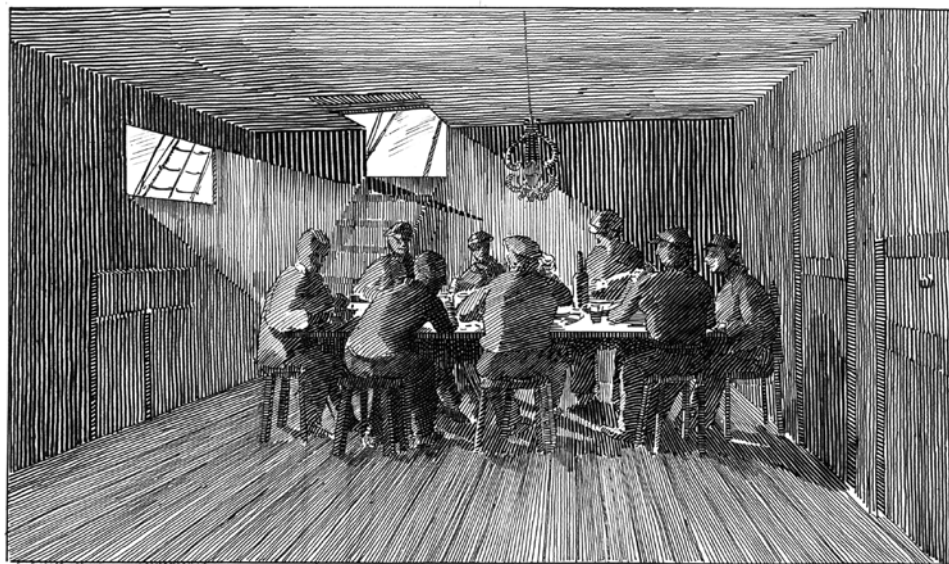
Capítol 5

La vida a bord

La vida de la tripulació, en general, era monòtona, especialment en dies de travessia i mar calmada, molt rutinària. Els problemes venien quan hi havia algun temporal o bé algú de la tripulació es posava malalt, ja que a bord només portaven una mena de farmaciola molt minsa i, a més, no hi havia metge, només la pràctica que pogués tenir el capità.

Un viatge mitjà podia durar, entre Barcelona i els punts més usuals al Carib, com l'Havana i altres ports de Cuba, uns trenta dies, això si tot anava bé, ja que si hi havia la temuda *calma chicha*, que és com anomenaven la mar encalmada del tot, sense ni un bri de vent, aleshores tot es dilatava.

No sols es podia fer malbé la càrrega, sinó que també podien faltar els aliments. Una altra cosa, també molt temuda, eren les avaries, ja que no duien gaires materials per fer reparacions. D'això se'n cuidava el mestre d'aixa que duien a bord.



La comida

El dinar a bord. Dibuix del capità Gerard Pla i Mora.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

També es trobaven, no sempre, que, quan arribaven a destí no tenien càrrega per tornar a partir tot seguit i havien d'esperar que n'hi hagués, i a voltes no era cap a Barcelona, sinó cap a algun altre port de la Península, i d'aquest de nou partien cap a Amèrica. Aquest fet els feia estar molt de temps fora de casa, des de mesos fins a un any o més, i encara era pitjor si aquesta absència els agafava en festes assenyalades. Aleshores la travessia es feia carregosa.

Un fet també important de la vida a bord eren els àpats. Als ports europeus, africans o americans, hi compraven aliments frescos, com ous, verdura o fruita, que només els duraven uns dies, i aleshores havien de tirar del que tenien al rebost. Es podria dir que els àpats eren un xic deficientes.

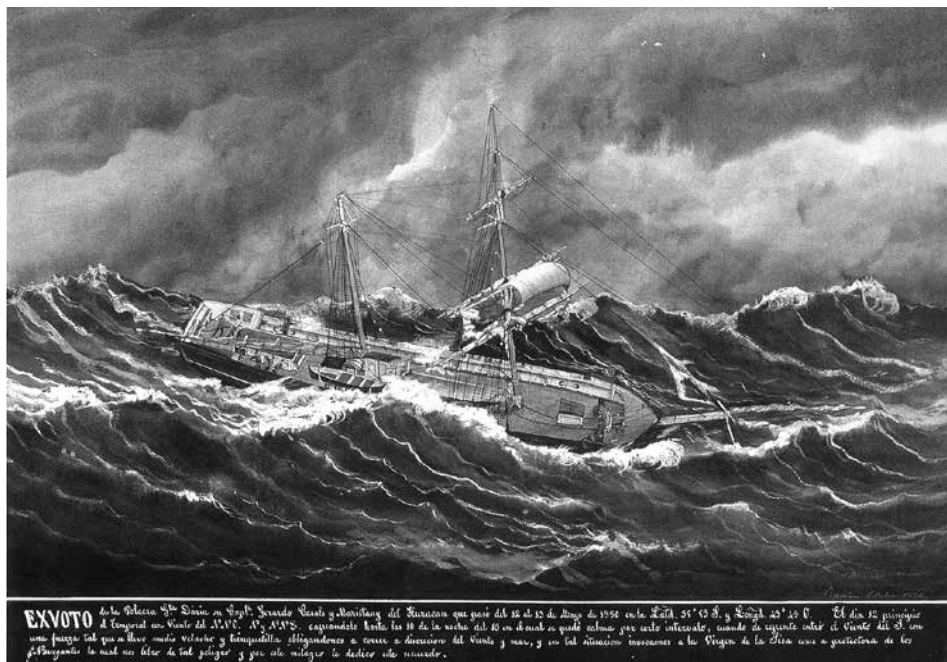
L'esmorzar el feien a les vuit del matí i era més aviat minso, tot i que els oficials hi podien afegir algun extra, com galetes o mel. El dinar era a les onze i normalment consistia en escudella i carn d'olla (*tasajo*, patates, ceba, fesols i cigrons), menja que feien a coberta durant l'estiu i a l'entrepont a l'hivern o en mal temps. Els mariners feien un petit berenar, quatre galetes. El sopar el feien abans de la posta de sol i era més frugal: menjaven pèsols, ceba bullida, bacallà i patates, i els oficials hi podien afegir ous, fruita, bunyols, etc. En dies assenyalats, ho celebraven matant una gallina o amb peix escabetxat, del qual aprofitaven les espines per donar gust a l'arròs. Tot s'aprofitava.

L'aventura de navegar

Tot i que l'aventura de navegar podria estar inclosa a l'apartat anterior, crec que val la pena fer-ne un esment a part, ja que aventurar-se pels oceans amb uns vaixells que feien de mitjana uns trenta metres d'eslora realment era tot una proesa. La navegació en aquells temps era, vist des de l'òptica actual, una gran aventura, però els nostres marins hi estaven avesats i no coneixien altra cosa.

Podien trobar-se forts temporals o uns huracans que podien fer-los naufragar, com havia passat tantes vegades. Al llarg del segle XIX i part del XX, naufragaren seixanta-set vaixells masnovins. Només en set va morir tota la tripulació, si més no dels que tenim documentats.

Per il·lustrar altres casos, he triat viatges de diferents capitans, per veure amb quins entrebancs es podien trobar. Un vaixell havia sortit de Barcelona el 9 de desembre i arribà al seu destí, Trinidad de Barlovento (l'actual Trinitat i Tobago), un arxipèlag del Carib sud, el 13 de gener de l'any següent, després de trenta-tres dies, cosa força normal, tot i que passaren les festes nadalenques



L'exvot del naufragi de la pollacra goleta *Daria*, del capità Gerard Casals i Maristany.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

fora de casa. El viatge de tornada, però, no fou tot seguit, i hagueren d'esperar a trobar càrrega, i no fou fins al 15 de setembre que arribaren a Barcelona. Mentrestant, per no estar desvagats, havien fet alguns viatges curts per aquella àrea. En total van estar fora de casa nou mesos.

Un altre dels nostres vaixells sortí de Barcelona en direcció a Montevideo (Uruguai), però, en arribar-hi, no els deixaren entrar. Era una mesura preventiva perquè hi havia possibilitats que portessin alguna malaltia infecciosa i els enviaren a una mena de llatzeret, a l'illa de Flores. Per sort, només hi estigueren quatre dies, però a voltes eren molts més i, aleshores, es podien malmetre les mercaderies.

Provisions per al viatge

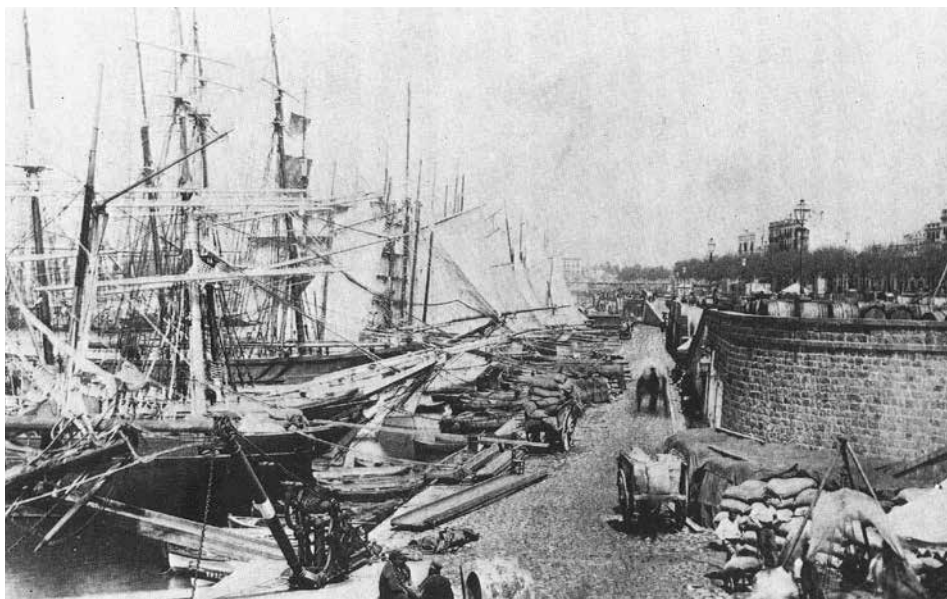
Consistien en queviures que duressin temps sense fer-se malbé, com ara galletes, peixopalo, bacallà, patates, fesols, cigrons, arròs, vi, sucre i ous. La carn

pràcticament mai no era fresca. Acostumaven a menjar *tasajo* (carn o peix sec i salat) i, com ja he dit, al darrer port que tocaven abans de fer el gran salt, compraven verdures i fruites.

També havien de portar altres provisions, no comestibles, però totalment necessàries per a la vida a bord, com sabó, espelmes, cordes, bossells, quadernes i lones. L'aigua la duïen en uns dipòsits sota coberta, però era un bé molt preuat i s'havia de racionar. A més, en temps de calor es feia malbé. I altres coses que també podien ser necessàries eren: pintura, aparells òptics i objectes de llauna.

Mercaderies que transportaven

Les mercaderies que acostumaven a dur eren molt variades, segons la demanda, però les més corrents eren: materials per a la construcció, sal, teixits, fruita seca, oli, arròs, farina, fideus, cebes, sabó, etc. Tots aquests productes, que ara ens poden semblar senzills, es portaven cap a ports americans, ja que allà no es produïen. D'aquells ports cap a Europa, els productes més comuns que es portaven eren: *tasajo*, fustes, dogo, cotó, sucre, cafè, cacau, melassa, petroli, etc.



Càrrega al port de Barcelona.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY



Vaixell navegant per l'Atlàntic.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

Capítol 6

La compravenda de naus i els parçoners

Per il·lustrar aquest apartat, prendrem com a mostra la documentació que va generar la construcció, compra i venda, etc. referents a la pollacra goleta *Nueva Paula*, prou demostrativa de com eren en la majoria dels casos aquests afers.

Fou construïda l'any 1879, per encàrrec de la companyia Hijos de J. Jover y Serra, que el 1884 la vengué al capità masnoví Francesc Maristany i Ramentol, *Tomàs*, per l'import de 4.000 pesos forts (o sigui, 20.000 pessetes). Abans de morir i deixar-la en herència als seus fills, en vengué la meitat a Pere Grau Maristany i Oliver. El preu que en pagà fou d'11.250 pessetes el 20 de gener de 1900. El 1902, les tres parts es posaren d'acord i vengueren de nou el vaixell per 22.500 pessetes. El comprador, aquest cop, ja no era del Masnou, sinó de Torrevella (Alacant).

Aquest fet era corrent a la nostra marina i a la d'altres llocs, i encara, en aquest cas, no eren més que tres propietaris, però en d'altres, el vaixell es venia en moltes parts, i els diferents propietaris eren dits *parçoners*. Això feia que una persona pogués tenir 7/16 parts d'un vaixell, i una altra, 5/16 parts, per exemple, i ja tenim que entre totes dues juntes sumaven 12/16 parts, de manera que, si s'ajuntaven, tenien pràcticament el domini del vaixell.

Aquest cas portava a fets curiosos, com ara que si un tenia un fill i l'altre una filla, si els casaven, dominarien l'empresa, i això no hauria estat res si no fos perquè en aquell Masnou molts dels capitans estaven emparentats, i així es produïa una endogàmia notable, tal com ja he esmentat a la introducció. És conegut un cas al Masnou del segle xx d'un senyor amb dos cognoms Maristany, i el seu pare també els tenia, i la seva mare igual, així com el seu avi matern. Per això deia que aquí, al Masnou, si no saps el motiu familiar dels quatre avis d'aquest senyor, és molt difícil saber a quina casa pertanyia cadascú.

La reunió de naviliers de 1879

El 9 de febrer de 1879 va tenir lloc una reunió de naviliers als locals de la societat Circo, que després seria La Calàndria. El motiu era que el Govern de l'Estat



Dibuix d'Apel·les Mestres del banquet celebrat per l'Associació de Naviliers de Barcelona al Circo del Masnou l'any 1879.

GRAVAT D'E. GÓMEZ. LA ACADEMIA, TOM V, P. 172. ARXIU DE L'ATENEU BARCELONÈS.

havia suprimit el privilegi dels nostres vaixells a transportar mercaderies cap a on fos. Com a conseqüència, vaixells d'altres estats tenien els mateixos drets que els nostres i aquí s'inicià la decadència: minva del comerç, de vaixells, desaparició de drassanes, etc.

En aquella reunió hi assistiren naviliers, economistes, capitans i pilots (sembla que foren més de tres-cents), comerciants i financers. Fou el que ara en diríem una reunió d'alt nivell, i el fet que tingués lloc al Masnou demostra la puixança marítima i econòmica de la nostra vila. De totes maneres, no se'n va treure res i la llei, feta des del centralisme de l'Estat, no es va retocar. I, per a més inri, la màxima autoritat municipal va enviar una carta de total vassallatge al rei i el seu govern.

Retirada i vida a la vila

Els capitans, quan es retiraven, segons haguessin pogut, més o menys, fer-se un racó per anar tirant, vivien de renda. Quan anaven a treure diners, es deia allò de tallar el cupó. Cadascú, segons les aficions que tingués, feia una vida tranquil·la, que acostumava a incloure estones al Casino, o bé llegir el diari o fer-la petar amb altres capitans. Com que molts lluïen llargues patilles (anomenades *garrofes*) i/o barbes, la gent va batejar la sala rodona de lectura del Casino com la *gàbia dels ossos*.

Quan la temperatura ho permetia, també tenien costum d'asseure's arran de la reixa del Casino, en filera, i la gent també va batejar el fet de passar pel seu davant com a *passar per les baquetes*, per les crítiques que feien ells. En fi, eren uns temps en què les distraccions eren molt minses i cadascú es distreia com podia.

N'hi havia un que tenia una particular manera de passar l'estona. Es feu construir darrere de casa seva, i damunt d'un gran dipòsit d'aigua de mina, una mena de talaia. En realitat era una estança quadrada, com una saleta d'estar, on tenia una taula i unes cadires amb braços i on, mentre menjava xocolata amb melindros, observava amb l'ullera de capità els vaixells que entraven o sortien del port de Barcelona. Pobre home, ara ho tindria difícil, ja que la seva talaia està envoltada de pisos!

Hi ha una anècdota curiosa relacionada amb els capitans, quan encara estaven en actiu. Resulta que, quan arribaven a casa, penjaven la jaqueta blava, impregnada d'humitat marina, al pom de l'escala que menava al pis de dalt i,

com que aquests poms acostumaven a ser rodons, a causa de la salinitat que duia la jaqueta hi quedava un bony a la part alta. Per aquest motiu els van batejar, en to despectiu, com els *geperuts*, especialment els veïns d'Alella i Teià, que en aquells anys estaven ofesos perquè el Masnou s'havia independitzat (de Teià, el 1825, i d'Alella, el 1846).

Tot i amb això, també, per sort, n'hi hagué que es dedicaren a recopilar dades i dates sobre la història marinera de la vila. Un Maristany, de can Carló, va fer un llistat exhaustiu dels vaixells masnovins que navegaven alhora aquells anys (1876) i en deixà una llista d'uns dos-cents. Algun altre es va dedicar a fer un llistat de tots els capitans que va tenir el Masnou amb tota mena de detalls, a partir del qual l'arquitecte municipal, Pere-Jordi Bassegoda i Musté, va poder fer dos llibres dedicats al Masnou.

Aquests capitans, ara venerables avis de patilles i barbes contundents, també havien fet de les seves en terres llunyanes. Per això es deia que els marins tenien un amor a cada port. Un d'aquests capitans es veu que, a més d'amor, i havia deixat la llavor, i li va passar un fet força compromès. Resulta que ell

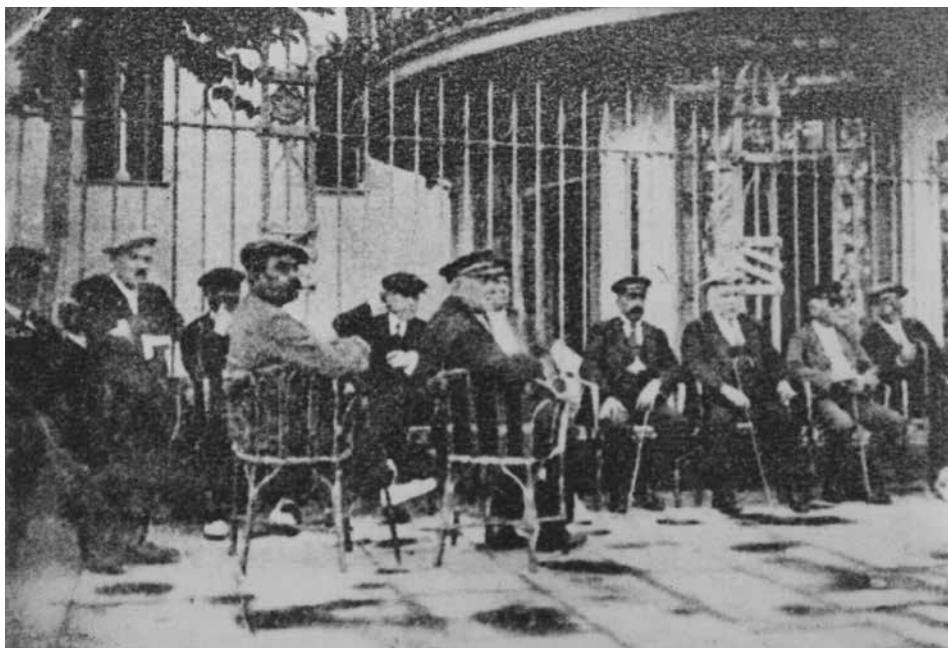


Interior de la casa dels capitans Millet Fita.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

estava tranquil·lament llegint el diari al Casino quan va entrar un altre capità i li va dir: «Noi, aquí fora, al baixador d'Ocata, hi ha una *mulatita* amb unes criatures, que pregunta per tu.» El pobre home es va esverar i, com que no va saber com resoldre el problema, va anar a casa seva, va agafar la pistola i es va suïcidar a la porta del cementiri.

Aquest fou un cas extrem. La majoria vivien plàcidament fins que els arribava l'hora —en aquells anys, la mitjana de vida era força curta. Veient el llistat de capitans, la majoria moria entre els seixanta i els setanta anys.



Capitans davant del Casino.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

Epíleg

La marina de vela del vuit-cents va ser excepcional a la nostra vila, com heu pogut comprovar, no sols per la quantitat de capitans (785) i pel nombre de vaixells (411) que foren propietat dels capitans i armadors masnovins, sinó també per tot l'entorn industrial i comercial que generà, com drassanes, boters, fàbriques de lones, o tallers de xocolaters, de sabó o d'oli, sense oblidar els mestres d'aixa, calafats, etc. També hem de tenir present que hi hagué dues escoles de nàutica, una de privada i una de municipal, així com una duana. Per tant, més personal que depenia de la marina. A més, s'ha de tenir en compte que no només hi havia capitans masnovins a bord dels vaixells, sinó que també s'hi enrolaven cuiners, fusters, nostramos i mariners.

Si féssim un cens de tot-hom qui treballava, directament o indirectament, per la marina, comprovaríem que, dels habitants que assenyalen els censos de l'època, que eren entorn d'uns quatre mil, una part importantíssima s'hi dedicava o en depenia, com les dones i els fills dels mariners. Per tant, no és gens forassenyat el títol d'aquest treball, *República de marins*, ja que això era aquell Masnou de fa més de cent anys, durant més o menys tot el segle XIX, no sols per la gent que s'hi dedicava, sinó també pel seu potencial econòmic.



Eixida de la casa dels capitans Millet Xiquet.

ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

Bibliografia

Arxiu/Biblioteca. Joan Muray. El Masnou.

ANGLÈS, Palemó. «La nostra marina». Articles publicats al butlletí *Gent del Masnou*.

MASRIERA, Artur. *Oliendo a brea*. Barcelona: Editorial Políglota, 1926.

MURAY, Joan. *Històries de la vila... del Masnou*. Vilassar de Mar: Oikos Tau, 1999. Volum I.

MURAY, Joan. *Històries de la vila... del Masnou*. Mataró: Editorial Davinci, 2005. Volum II.

MURAY, Joan. *Històries de la vila... del Masnou*. Vilassar de Mar: Katelani 2000, SL, 2015. Volum III.

ROIG, Emerencià. *La marina catalana del vuit-cents*. Barcelona: Editorial Noray, SA, 1996.

ADDENDA

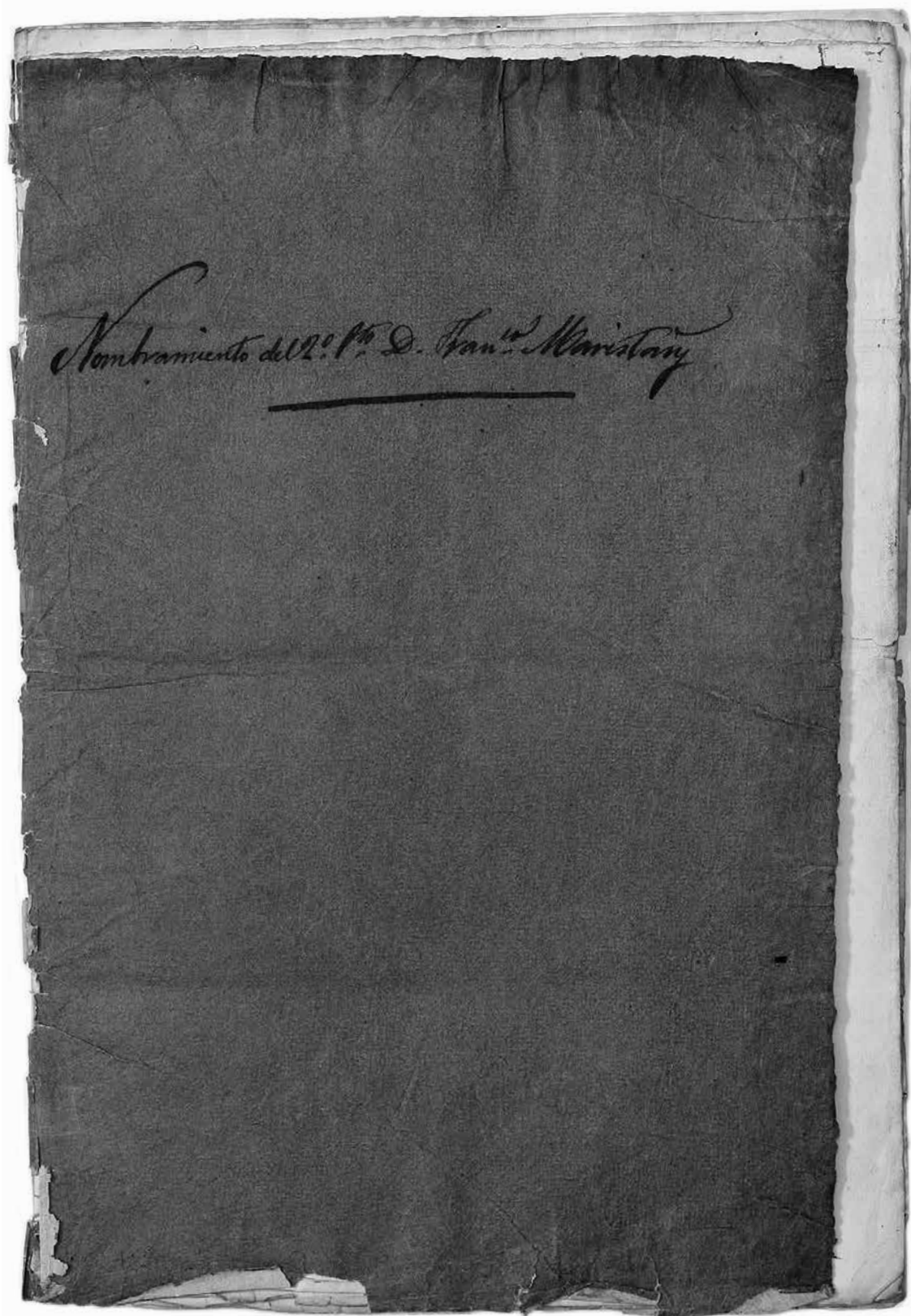
Ego *Joseph Serra* Presb. et *Rector*
Parochialis Ecclesiae S. *Petri del Masnou*

Dioecesis. Barcin.; eoque nomine, Autoritate Ordinaria, Notarius Publicus dictae Parochiae: Universis ac Singulis hujusmodi seriem lecturis, pariterque auditoris attestor et fidem facio, quod in quodam Libro in Scribania dictae Rectoriae fideliter recondito in quo nomina ac cognomina *Baptizatorum* continuantur invenitur inter alias partita quaedam thenoris sequentis.

"*Als diuets diaj del Mes de Janer de mil vuyt cent,*
"*y vint en la Font de Baptismals de la Parròquia d'Espòria*
"*de S. Pere del Masnou Bisbat de Barcelona: Jo lo bany*
"*firmat pector de dita Parroquia de baptizat a Francisco,*
"*Antoni, Joseph, nat lo dia antey, p. de Thomas Maristany,*
"*Pablo mariner,* de *Rosa Recreantel Conyuger: Foren Pa-*
"*ndins Francisco Bosch, y Lluys Bertran, tots de la*
"*present Parroquia = Ha est. Joseph Serra P. de Rector.*"

Quibus ut hisce dictis ubi oportuerit indubia fides adhibeatur ego idem *Joseph Serra* Presb. et *Rector* prae-
fatus hic me subscribo die *prima* mensis *Martii*
anni á Nativ. Dom. millessimi octingentessimi *trigesimi*
et meum quo in similibus claudendis utor appono

Sig. S. S. m.



Portada del nomenament de 2n pilot de Francesc Maristany i Ramentol, any 1838. ARXIU/BIBLIOTECA JOAN MURAY

N.º Nab.º Lib.º 13. de 2.º Pilot.º p.º 89.
Casi al p.º 179. p.º 13. de 1.º

DON CASIMIRO VIGODET

Y GARNICA SALLA Y SOLLOSO, CABALLERO CRUZ Y PLACA de la Real y Militar orden de S. Hermenegildo, y de la de Cristo de Portugal, Brigadier de la Armada Naval, Comandante General de este Departamento, Presidente de sus Juntas, é Inspector General de su Arsenal y Matriculas, Sub-Inspector de las tropas del Cuerpo de Artillería de Marina en él, y Juez de arribadas de Indias &c. &c.

Lib.º 3.º de 2.º
F.º 298.

Por cuanto en atención á la suficiencia é idoneidad que concurren en el *Don Francisco Maristany y Ramentol* *de la Provincia de Barcelona* y á que segun certificacion *Antigua para el p.º 179. p.º 13. de 1.º* ha sido ecsaminado y aprobado en la clase de *segundo* Piloto del Comercio para navegar en mares de *América*, con sugestion á las reglas establecidas para estos casos, y con arreglo *de la Real cédula de 1835* y demas que tratan del particular.

Por tanto le espido el presente Nombregimiento, firmado de mi mano, sellado con el Escudo de mis armas y refrendado del Ayudante Secretario de esta Comandancia General, en virtud del cual, se pondrá en posesion de la referida plaza de *segundo* Piloto del Comercio para navegar en *todos* mares, al indicado *Don Francisco Maristany y Ramentol*, á fin de que la sirva con las mismas esenciones que los demas de su clase. Debiendo presentarlo en la Comandancia Militar de dicha Provincia de *Barcelona* para su anotacion y demas que corresponda. Dado en Cartagena á *diez y seis* de *Mayo* de mil ochocientos treinta y *ocho*.

Vigodet



F. de S. S.º

El 1.º Ayud. de la
Comandancia Genl.

Enando Orjano

N^o 13. Para hacer viage á Marsella en el
mismo buque con iguales cargos Habana
23 de Marzo de 1841

N^o 14. Para hacer viage á Montevideo en dicho buque
y con los mismos cargos. Habana 6 de Agosto de 1841.

N^o 15. Para hacer viage á Marsella en el B. Berenguer
teniente de Capitan y Piloto de guerra. Habana
22 de Abril de 1842

N^o 16. Para hacer viage á la Habana en el mismo buque y
con iguales cargos. Habana 4 de Mayo de 1842

N^o 17. Para hacer viage á Marsella en el mismo
buque de Capitan y Piloto de guerra. Habana 9 de Febrero
de 1843

N^o 18. Para hacer viage á la Habana con el mundo y cargo de los
denotas del Berenguer. Carragoma 25 de Abril de 1843.

Leonís

N^o 19. Para

hacer viage a Barcelona en el Bengamín Vi-
gote de Capitan y Piloto de Puerto Aba-
na 22 de Junio de 1843

Vto. p^{no}
para hacer viage a Montevideo en el m. buque y con
iguales cargos. Barcelona 28 Diciembre de 1843.

Vto. p^{no} Para hacer viage a la Habana en el mismo buque y cargo, Santander 9 de Septiembre
de 1844.

Francisco J. Corbala

Vto. p^{no} Para hacer viage a Buenos Aires en el mis-
mo buque y cargo. Habana 1 de Noviembre de 1844

Vto. p^{no} para hacer viage al p. Habana en dicho bu-
que y con los mismos cargos. Barro 17 de Feb^{ro} de 1846.

Francisco J. Corbala

Vto. p^{no} No tiene efecto el anterior Vto. p^{no} mediante anulación conti-
nuada el viage por haberse quedado enfermo. Mataga 14 de
Marzo de 1846

Vto. p^{no} para hacer viage a la Habana en el

Nº 1º de haber regresado del viaje que se
expresó en el anterior

Barcelona 22 de Mayo del 1876

Manjón

Yo, D. Juan, para hacer viaje a Buenos Ayres con el mercader
y cargo a bordo de la Polaca Golata Paula.

Barcelona 21 Junio 1876.



Manjón

Nº 1º de haber regresado del viaje que se
pudo en la noche anterior - Barcelona 21 Junio de
1876

Manjón

COMANDANCIA DE MARINA

Y CAPITANIA DEL PUERTO

DE VALENCIA.

Nº 1º para hacer viaje a Buenos Ayres
como piloto a bordo de la Polaca 3ª Nueva
Paula Valencia 26 Dto 1877

P. V.

Lama

Nº 1º de haber regresado del viaje que se

Del 6 Sábado al 7 Domingo de Mayo 80 al medio día.											
H.	M.	D.	Proa.	Viento.	Abat.°	H.	M.	D.	Proa.	Viento.	Abat.°
1	/	"	N 6 1/2 E	3 de	00	1	3	"	N 6 E	3 de	00
2	/	"				2	3	"			
3	/	"				3	3	"			
4	/	"				4	3	"			
5	/	5	N 6 E	"	"	5	4	"	N 6 1/2 E	3 de	00
6	/	5				6	4	"			
7	/	5				7	4	5			
8	/	5	"	"	"	8	4	5			
9	/	5				9	5	5			
10	/	5				10	5	5			
11	/	5				11	5	5			
12	/	5	"	"	"	12	5	5	"	"	"
Variacion al N 1/4 E. 1/4 gs. 00 ms.											

ACACIENCIAS.

Sigue la mil veces mal
 esta calma. A noche to
 mismo cielo clarísimo.
 a media noche parece que quise
 entrar al N. O. cuantas horas sopla
 ra? ... Amaneció cielo claro y lte
 idem al N. O. con algunos
 de proa. en Gopa Redondo.
 Llegamos al med. que ob. en
 lat. $26^{\circ} \frac{2}{11}$ $28^{\circ} 29'$.

Long. or. $40^{\circ} 05'$

TERCIO NAVAL DE BARCELONA, CORRESPONDIENTE AL DEPARTAMENTO DE CARTAGENA.

DON JOSÉ GARCIA DE SANTAMARIA,

Brigadier de la armada Nacional, Condecorado con la Cruz y Placa de la Real y militar orden de San Hermenegildo, Comandante militar de Marina del Tercio de Barcelona, compuesto de esta Provincia y de las de Palamós, Mataró y Tarragona, Juez privativo de Naufragios, pesca, navegacion y tráfico, y Juez de arribadas de Indias, etc.

N.º

FILIACION.

Edad *27 años*
Corporatura *alta*
Ojos *pardos*
Cejas *cast. claro*
Pelo *cast. claro*
Frente *pequeño*
Nariz *recta*
Lábios *regulares*
Boca *regulares*
Barba *clara*
Color *moreno*
Otras señas visibles en la persona.

Certifico que el hombre de mar

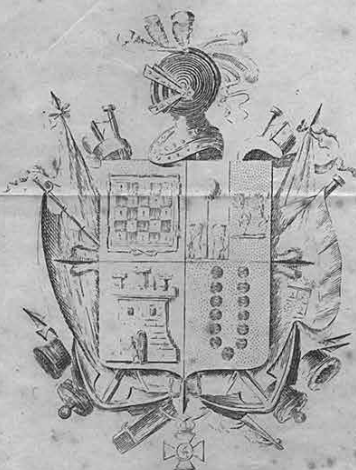
D. Fr. Maristany y Ramentol hijo de *Tomás* y de *María* natural de *Marina* se halla matriculado desde el día *27* del mes de *enero* del año de *1844* en el folio *30* de la lista de *Pilotos de esta Capital*

en clase de segunda para una vez en todas mares.

en cuya virtud debe gozar los fueros y privilegios concedidos por S. M. á los Matriculados de Marina, segun lo previene la Ordenanza militar de Matriculas, órdenes, etc. comunicadas á todas las Jurisdicciones, á las cuales pido y encargo se los guarden y hagan guardar; como y asimismo que si del cotejo que se haga en la Filiacion espresada al márgen con el individuo á quien está concedida resultase fundada sospecha de ser falsa, ó no señalada y entregada á el que la presentase, ruego se le detenga y conduzca á la Comandancia, ó Ayudantia militar de Marina mas inmediata, para que allí pueda procederse á tenor de lo prescrito en la indicada Ordenanza, ó como se crea mas conveniente al mejor servicio.

Barcelona *13 de febrero* - de *1846*.

Jos. Garcia de Santamaria



EL REY.

Por cuanto en atencion á que en el segundo Piloto de la matricula de Barcelona Don Francisco Maristany y Ramentol, concurren los requisitos prefijados en el artículo Sesto de mi Real Decreto de veinte y seis de Abril del corriente año: He venido en concederle graduacion de Teniente de navio de la Armada, por Real orden de treinta y uno de Agosto del año actual

Por tanto mando á los Oficiales generales y particulares de la Armada y á los de todas las armas é institutos del Ejército, así como á todos los demas funcionarios á quienes tocara, que, previo el juramento á la Constitucion, si ántes no lo hubiese prestado, reconozcan al referido Don Francisco Maristany y Ramentol, por tal Teniente de navio, graduado de la Armada

á fin de que se le guarden y hagan guardar todos los honores, preeminencias y exenciones que segun esta clase le corresponden; y que presentado que sea este Despacho con el Cúmplase del Vicepresidente del Almirantazgo, al Jefe de la Seccion de Contabilidad, disponga éste se tome razon en la Intervencion del ramo.

Dado en Palacio á diez de Octubre de mil ochocientos setenta y uno

[Faint signature]



El Marqués de San Rafael

V. M. Confere graduacion de Teniente de navio Don Francisco Maristany y Ramentol.

Escritura

de

Venta de la pollacra goleta "Nueva Paula"

— otorgada por —

Don Juventino Catalan y Riera en calidad de apoderado de la Sociedad "Hijos de J. Jover y Serra"

— a favor de —

Don Francisco Maristany y Ramentol.

Autorizada

por

D. Martin Abarca y León

Notario

con residencia en la ciudad de Barcelona

Carmen, 7, pral.



N. 0.319.178

Don Joaquín Rovira y Rovira
Capitán de fragata de la Armada y Segundo Co-
mandante de Marina de esta Provincia de la que
es Comandante el Barco Sr. Capitán de navío
de primera clase Don Eugenio Vallerino y Co-
brasco

Certifico: Que al folio 255 de la pri-
meralista de embarcaciones del distrito
de esta Capital consta el asunto siguiente
te que copiado a la letra dice así:
Folio 255 = Pollastra goleta de tres palos
nombrada "Nueva Paula" de la propiedad
de D. Juan Jover y Serra del Comercio de es-
ta plaza cuyo buque tiene las dimensio-
nes siguientes: Calora 26' 46 metros = Man-
ga 8' 54" = Puntal 4' 06" = Baulaje total
Trescientas treinta y tres toneladas cua-
renta y tres centésimas = Baulaje neto
Trescientas diez y seis con setenta y seis cen-
tésimas = Descuento = Diez y seis con se-
senta y siete = Formose este asunto en 29
de Noviembre de 1877 según asenturas de pro-
piedad actuada ante el Notario de esta Ciudad



Ajuntament del Masnou



Diputació
Barcelona