

Pròleg per Josep Azuara.

La marina mercant del vuit-cents al Masnou: antecedents.

Els patrons masnovins a través de les patents de sanitat (segles XVIII i XIX)  
per Rosa Almuzara/Jordi Balada/Josep M<sup>a</sup> Balada/Palemó Anglès.

Fitxa tècnica: maqueta del falutx "San Juan" (a) "El Glorioso"  
per Palemó Anglès.



# LA ROCA DE XEIX

Núms. 4, 5 i 6. Juny 1993



R-7352

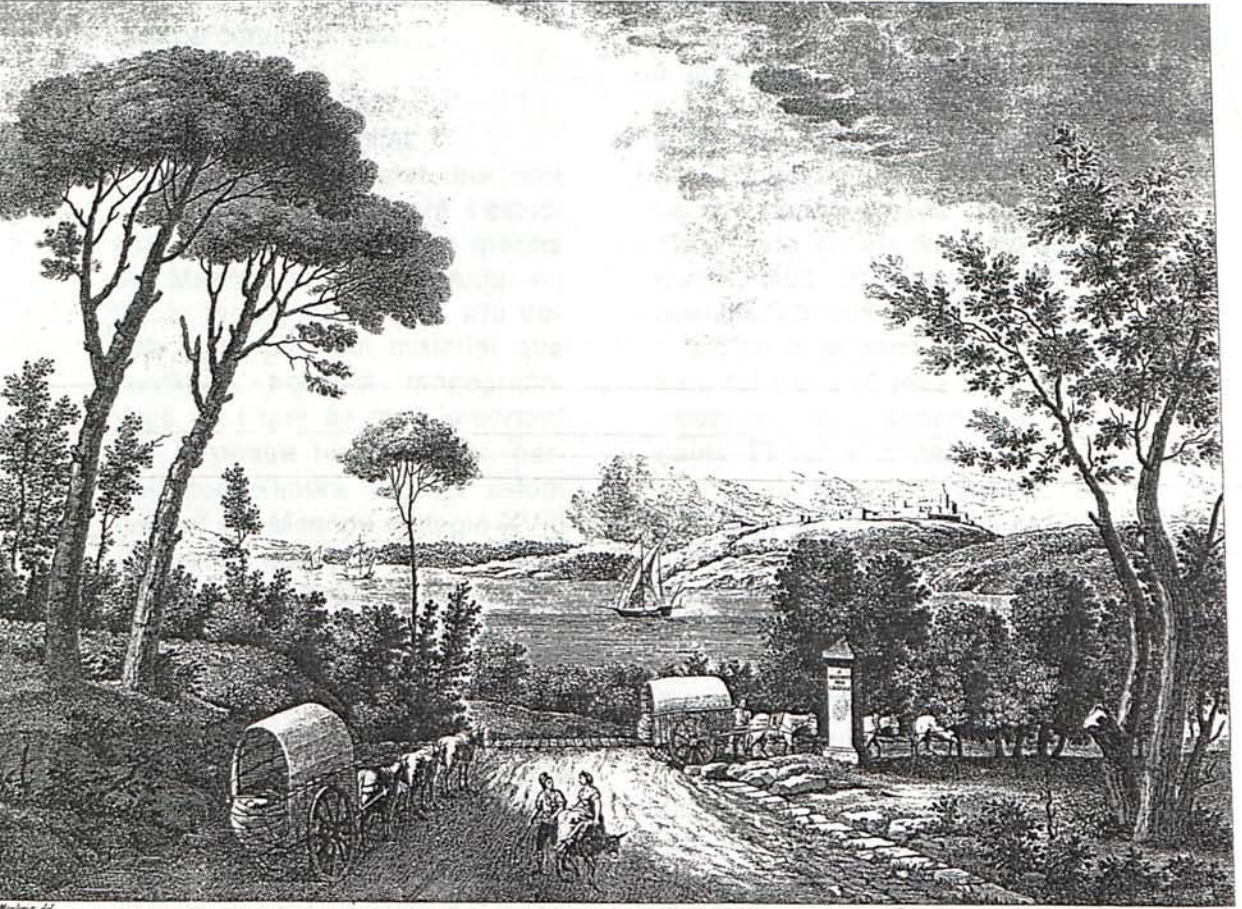
Pròleg per Josep Azuara.

La marina mercant del vuit-cents al Masnou: antecedents.

Els patrons masnovins a través de les patents de sanitat (segles XVIII i XIX)  
per Rosa Almuzara/Jordi Balada/Josep M<sup>a</sup> Balada/Palemó Anglès.

Fitxa tècnica: maqueta del falutx "San Juan" (a) "El Glorioso"  
per Palemó Anglès.

# Introducció històrica



*Gravat corresponent a Vista de Tarragona presa en el camí de Barcelona (dibuixada per Moulinier i gravada per Selma).*

*Es troba en el llibre d'Alexandre Laborde: Voyage pittoresque et historique de l'Espagne. Description de la principauté de Catalogne, París: imprimerie de Pierre Didot, 1806 (vol. I pl. XLVI). Col.lecció: Jordi Estruga.*

*Hem escollit aquesta imatge perquè il·lustra el moment de la transició entre el transport de cabotatge i el dels traginers a través dels camins de carro.*

## 1. INTRODUCCIÓ HISTÒRICA

### 1.0. Consideracions generals

La present monografia tracta sobre els patrons de comerç masnovins a finals del segle XVIII i a començaments del segle XIX, a través de la sèrie documental de les patents de sanitat.

De manera que hi ha una triplicitat de concurrències:

- 1) patrons,
- 2) comerç masnoví,
- 3) patents de sanitat.

Penso que ha estat una sort que mentre preparàvem l'estudi sobre les biografies dels marins del Masnou en el vuit-cents, en l'arxiu municipal de Teià s'hi trobés bona part del material que configura aquesta monografia. Però tot i que és molt important per la nostra història local, perquè per primera vegada estem parlant del Masnou al segle XVIII (1), penso que encara ho és més a nivell d'Història de Catalunya, perquè permet replantejar-se els conceptes existents sobre el comerç marítim.

Precisament en uns moments que abunden els estudis sobre la vessant atlàntica, obviant el Cantàbric, el Golf de Gascunya, el Mar del Nord, la Mediterrània, l'Oceà Pacífic a través del canal de Suez, etc., i endemés amb la tendència de limitar-se al segle XIX. Per això poder parlar de patrons catalans de comerç marítim a l'època moderna (en aquest cas a finals), permet aprofundir en el fet marítim i alhora anar iniciant el necessari replantejament històric dels segles XVI i XVII a Catalunya.

Aquesta introducció l'hem estructurat, a partir dels tres elements que s'interelacionen: les patents de sanitat, els patrons i el poble del Masnou. Finalment hem afegit un apèndix sobre el "Llibre del Consolat de Mar" que creiem que ajuda a clarificar idees.

### 1.1. Les patents de sanitat

El document que certifica l'estat sanitari del territori del port d'on parteix un vaixell és la patent de sanitat. De manera que la seva finalitat és prevenir la salut al territori del port de destinació. El que es tracta és de garantir les possibilitats de contagi per la via marítima, ja que de tot el que arribava per terra, ja se n'ocupaven a porta de muralla. El que succeeix és que també figuren dades sobre el patró, mariners, passatgers, tipus de càrrega, nom del vaixell, tonatge, ports, etc. (2), i d'aquí que en resultin uns documents molt interessants per la quantitat d'informació que recullen.

Els seus orígens es desconeixen, tot i que el més habitual és trobar-ne de l'època del set-cents. El que sí coneixem és que a partir de la Llei de Sanitat (28-11-1855) en compliment de l'art. 17 s'unifica el model d'imprès i sembla que per aquest motiu deixa d'expedir-se en els ajuntaments corresponents, des d'on parteix el patró (3).

Documentalment es tracta d'un full imprès, amb parts manuscrites, tot i que hi ha exemplars rars en què tot el text és manuscrit, com els sis exemplars que presentem (4). Ara bé les patents considerades com un gravat, també són molt interessants, encara que siguin equiparables a l'art popular, tot i que de vegades es tracta de coures de gran interès artístic, tant pel que fa a les imatges com pels motius decoratius. La informació gràfica que conté pot ser molt útil, per exemple si reproduïx la vista de la ciutat d'on s'ha expedit, i no cal dir pels segells oficials que hi porta estampats o adherits (5).

Generalment tota la informació es troba en l'anvers del document, però de vegades hi consta la llista dels mariners, o les escales portuàries; llavors aquestes dades complementàries, figuren en el revers, i sempre manuscrites.

Curiosament tot i el valor històric d'aquests tipus de documents, i les característiques formals —sovint molt estètiques—, resulta que els fons catalans de patents de sanitat estan sense catalogar, a excepció de les inventariades del Museu Marítim de Barcelona, i de les publicades a nivell de descripció catalogràfica que es conserven a l'Arxiu de la Corona d'Aragó.

És per això que és probable que a mesura que es vagin inventariant els fons dels arxius catalans, es trobin patents de sanitat refrides al Masnou. Per ara, en tenim 93 procedents de l'Arxiu Municipal de Teià i del d'Alella, Museu Marítim de Barcelona i Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, que comprenen un període des del 1773 (22 d'agost) fins al 1848 (11 de desembre), i referides a patrons en navegació mediterrània (6).

A part que ens permeten veure quins són els antecedents de la marina mercant masnovina, també ens faciliten estudiar altres aspectes com és l'evolució de la formació del Masnou com a municipi (7) o bé la iconografia hagiogràfica. En aquest sentit tenim, pel que fa a la representació de Sant Pere, la dualitat iconogràfica: una d'origen culta i la pròpia de la imatgeria popular. Ara bé el curiós és que la tipologia de cada una de les representacions, també correspon a una tipologia distinta en la composició del gravat.

Així quan Sant Pere es representa com a un Pare de l'Església de tradició ortodoxa, amb la creu de quatre puntes, (després atribut propi de bisbes i arquebisbes sobretot de l'església ortodoxa), tot el text és orlat, i a cada costat de la figura hi ha dues majestuosos naus de veles quadres.

Mentre que en les patents que la figura de Sant Pere està dins la línia d'imatgeria popular veiem com el seu atribut és la clau (8). El vaixell representat és una barca de vela llatina, i el text no és orlat (9).

Per a veure quin és l'estat de la qüestió sobre els estudis d'aquesta tipologia documental sols cal repassar la bibliografia bàsica sobre el tema (10).

Així doncs, la reproducció d'aquestes 93 patents pensem que és una contribució a la divulgació dels fons arxivístics marítics catalans. Per això volem fer esment de la comprensió demostrada en tot moment per part dels responsables culturals de l'Ajuntament del Masnou per a fer-ho possible. El fet que s'hagin pogut reproduir (11), ha permès que no calgués realitzar una fitxa catalogràfica per a cada document, sinó sols fer-ne una etiqueta identificativa (aquestes dades són les que figuren com a capçalera de pàgina de cada un dels originals reproduïts). De manera que s'ha pogut treballar seguint les darreres tendències d'aplicació de l'ofimàtica als arxius històrics (12).

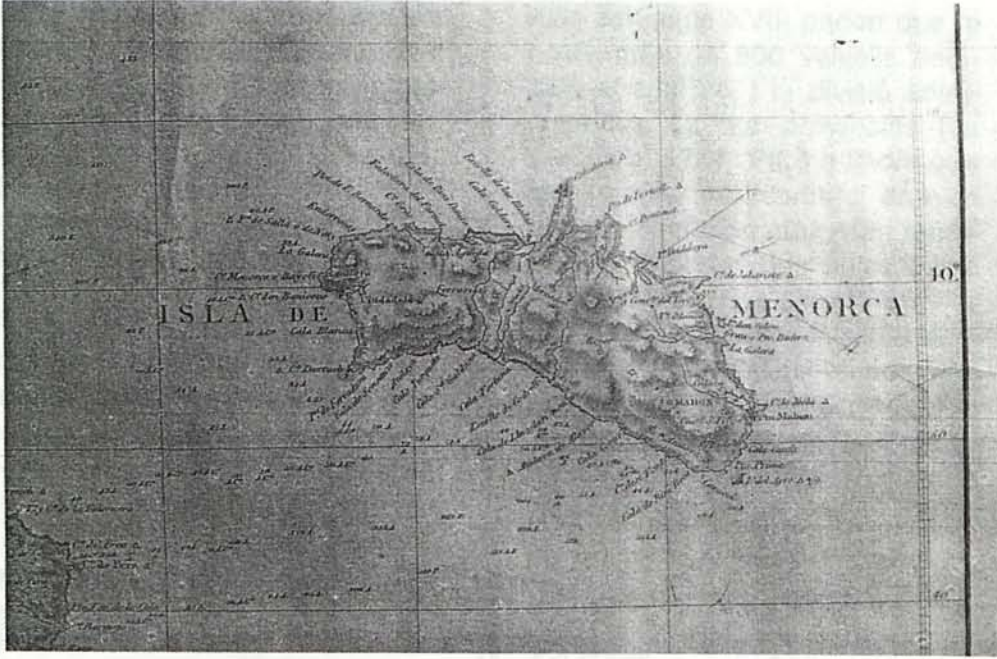
Per últim encara queda una qüestió important a l'entorn de l'estat actual dels estudis sobre les patents de sanitat i és que les sèries documentals conservades són col·leccions fictícies, és a dir que no mantenen l'ordre de procedència segons el procediment administratiu de l'època, sinó que són dipòsits acumulatius segons uns criteris que desconeixem.

L'única bibliografia que tenim recollida sobre registres de patents de sanitat d'un port i d'un període concret (1812-24) és del de Lloret de Mar (13), i encara a través de la informació transcrita en un document conservat en un arxiu familiar (14).

## 1.2. Els patrons

Tot i que el segle XVIII és una de les èpoques més presents en els darrers vint-i-cins anys de la historiografia catalana, els aspectes marítims són els menys estudiats, i dins d'aquests, trobar bibliografia sobre els patrons de comerç resulta difícil (15).

Penso que la manca d'estudis històrics sobre els patrons indica que el comerç de cabotatge ha estat tractat com un tema marginal dins l'economia catalana del set-cents. Potser en sigui la causa els escassos documents sobre la matèria conservats als nostres arxius, de manera que a l'hora de configurar la Història no s'ha con-

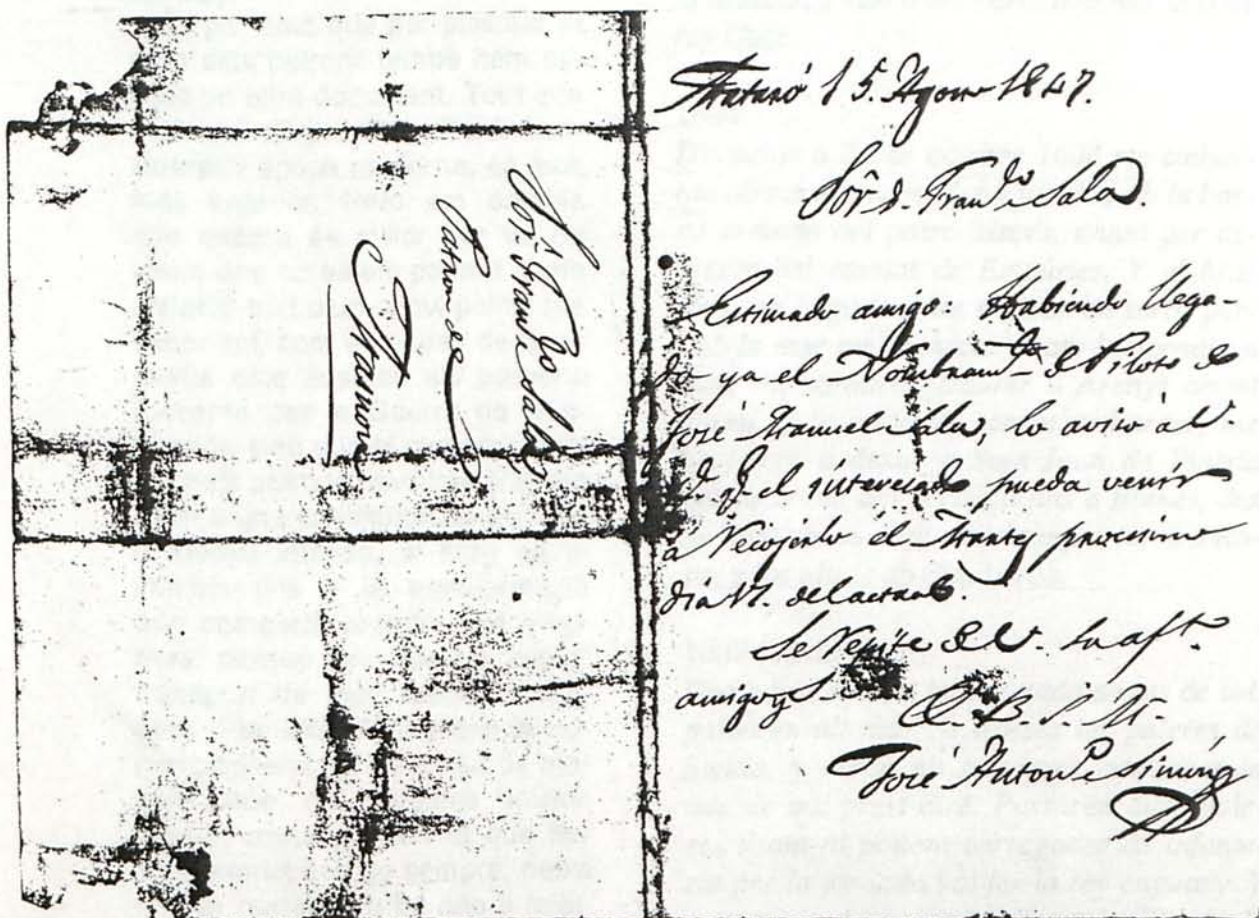


Cartel·la i fragment de carta nàutica, probablement procedent del patró Gerardo Maristany (patent núm. 30, vegeu pàg. 86), pare del capità Gerardo Maristany i Sala (Can Xaret) i avi dels capitans Bonaventura, Josep i Gabriel Maristany i Ramèntol. Mapa conservat en l'arxiu familiar d'Eulàlia Roca i Maristany. (Fotos: Jordi Balada).

siderat una dada significativa. Però, penso que hi ha un altre factor que condiciona l'absència d'estudis i és la creença portada a nivell axiomàtic, que el litoral català estava deshabitada a l'època moderna a causa dels atacs dels "moros" (16), de manera que la gent vivia en els pobles de l'interior, (precisament si hi havien molts atacs pirates, era perquè hi havia botí, tant en el mar com en la costa). Un segon factor que pot haver influït a no tenir en compte el comerç de cabotatge, pel desenvolupament econòmic de Catalunya en l'època moderna és la manca aparent de ports (17). Diem "manca aparent", perquè efectivament en un sentit actual del terme, s'aprecia l'absència d'infraestructures portuàries, però cal pensar que el concepte port estava associat a una zona costanera que permetés desembarcar mercaderies o resguardar els vai-

xells (18). I per altra banda tenim una visió actual dels ports lligada a un calatge profund, i és clar el medi natural de la costa catalana, majoritàriament és poc fondo i amb abundants bancs de sorra.

D'ací que, per exemple, Mataró no es tingui per una població marinera, però llavors: —Com és que fou cap de *Província Marítima*? (19). Doncs bé, fonts de finals del segle XVIII parlen que hi havia més de 800 vaixells dedicats al comerç, i la divisió administrativa de les *províncies* fou creada el 1737. Però a l'hora que les pautes del comerç anaven cap a vaixells de més gran tonatge, els impediments físics de la costa mataronina feren que la ciutat no pogués evolucionar econòmicament envers el comerç marítim (20), però mantingueren la capitalitat dels afers administratius del territori comprès en la *província*.



Reproducció de carta comunicant al patró Francesc Sala Dorca l'obtenció del títol de pilot al seu fill José Manuel Sala Valdeneu, pare del capità Josep Sala i Sensat. (Arxiu familiar de Palermó Anglès i Sala).

Per tal d'il·lustrar l'aspecte dels ports catalans del segle XVIII hem escollit un fragment del manuscrit de Josep Aparici (21) que a ben segur ajuda a copsar quina era la situació portuària de l'època:

*"Los puertos de mar mas principales son Los Alfaques ... Port-nou (una legua más aca de la Torre de Cap del Riu Ebre. Cap Roig dos leguas mas aca de la punta del golfo de Ampolla ... Salou es el mayor puerto de Cataluña, como no aya vientos de medio dia. Barcelona es buen puerto, si se continua el limpiarle de la arena, ... Sanfeliu de Guixols tiene una pequeña bahia, y Palamos un buen abrigo para el levante que ordinariamente es el viento que mas daña en los mares de estas costas. Rosas tiene buen golfo es el ultimo de Cataluña despues que Port Vendres es dela obediencia de Francia..."*

Em sembla força allunyada del que a simple vista se sol interpretar (22).

És per això que per plasmar el món dels patrons també hem escollit un altre document. Tot i que està cronològicament dins la considerada època moderna, és molt més anterior. Però em sembla que encara és millor per tal de veure que no estem parlant d'una situació fruit d'un canvi polític tan important, com és el pas de la dinastia dels àustries als borbons (passant per la Guerra de Successió), sinó que el comerç realitzat pels patrons marítims (23), ha estat d'una continuïtat, si bé més o menys intensa, al llarg de la història fins a la transformació que comportà el món dels traginers, perquè permetia un "ràpid" transport de mercaderies i viatgers. Per això s'anirà cap al comerç oceànic (al Masnou) de manera que els catalans inicien aquest comerç, quan el que havien exercit des de sempre, deixa de ser rentable, o bé cap a la industrialització (a Mataró).

El text que hem escollit és del *Dietari* (25) de Jeroni Pujades (26), els tres fragments transcrits

estan referits a les activitats d'un patró: guarda de moll, transport de viatgers i transport de mercaderies.

I també parla dels parsoners, (vol dir la importància que tenien en el sistema econòmic del comerç), apareix citat El Masnou al segle XVII (27), i la descripció d'un atac pirata. Per tant em sembla que a través de les seves vivències, en Jeroni Pujades, dóna una visió molt completa de l'entorn socio-econòmic del que estem tractant (28).

1603 (17 d'agost)

*Dissapte a 17 lo patró Marés, guarda del moll, aportà nova als consellers, que estavan al offici a Sant Roch, com avia vingut vaxell de Alicant qui portava nova com a 10 del corrent partí de Carthagen a la galera de Santa Bàrbara qui aportava lo virey de Mallorca y lo fill del rey Cucó, acompanyats de tres mosqueters que se avança de la armada y van a Berberia a donar avís al rey Cucó.*

1604

*Diumenje a 24 de octubre 1604 me embarquí ab ma mara, muller y família, ab la barca armada del patró Marés, anant per assessor del comtat de Empúries. Y al Mas Nou me hagueren de trauer en terra perquè la mar me provava. Y après, tornat en mar, me tornaren trauer a Arenys ahont dormí, y lo endemà, tornat embarcar, me hagueren a dexar a Sant Joan de Pineda des de ahont aní a cavall fins a Blanes, des de hont ab un criat me n'aní per terra a Rosas y los altres ab dita barca.*

1608 (18 de juliol)

*Divendres a 18, a la matinada abans de sol, passaren alt mar de Rosses les galeres de Sicília, y veren ab banderes cristianes la nau de qui prest diré. Passaren dites galeres tirant al ponent carregades de infanteria per la jornada vol fer lo rey enguany. Y poc après de passades entre la illa de la Meda y lo cap de Bagur, estant en calma, una nau catalana de T. Paladell, de Barcelona, y hereus de March, de Gerona, la qual*



*aquest abril se era varada en Barcelona y tornava de Canet de Rossellò de carregar ferro, portant per patró o de sobrecàrrech a Gabriel Marés, mariner de Barcelona, fou investida alt a mar per tres galeotas de moros de Biserta, las quals la combateren desde punta de alba fins entorn de mig dia. Apenas se veja de terra sinó lo fum y's sentian los tirs clarament. No se ha sabut més de ella. Creu-se és presa o enfondada. Era bell vexell.*

Tambe caldria poder analitzar quines conseqüències té la supressió dels Consolats de Mar (29) a rel de la implantació del Decret de Nova Planta (1716), ja que fins a la Real Ordenanza de

la Armada (1748) es continuaven regint per la legislació del "Llibre del Consolat de Mar" (vegeu apèndix), però la institució havia estat suprimida, de manera que a ben segur aquest desgavell havia de transcendir en la pràctica del comerç durant el segon quart del segle XVIII.

Per acabar aquesta ràpida visió sobre els patrons i per tal de poder establir un paràmetre que ens permeti tenir una referència dels trajectes que realitzaven els patrons masnovins hem confeccionat una llista de ports hispànics durant els s. XVIII-XIX, a partir de les patents conservades al Museu Marítim de Barcelona (30).

#### QUADRE SINÒPTIC DE LES PATENTS DE SANITAT DEL FONS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

PORTS ORIGEN	CRONOLOGIA			
	1700-1750	1751-1799	1800-1850	1851- ...
Hispanics	14	81	270	2
Altres països	24	84	142	3
TOTAL:(618)	38	165	412	3

PORTS HISPÀNICS (segle XVIII)	PORTS HISPÀNICS (segle XIX)
La Jonquera	Cadaqués
Llançà	Port de la Selva
L'Escala	L'Escala
Lloret de Mar	Begur
Blanes	Palafrugell
Canet de Mar	Palamós
Arenys de Mar	Lloret de Mar
Mataró	Blanes
Barcelona	Malgrat de Mar
Cambrils	Calella
Peníscola	Canet de Mar
Maó	Arenys de Mar
Palma de Mallorca	Caldes d'Estrac
Eivissa	Mataró
Dènia	Badalona
Alacant	Barcelona
Cartagena	Cambrils de Mar
Almeria	Peníscola
Màlaga	Maó
Algecires	Ciutadella
Càdis	Palma de Mallorca
Ayamonte	Alcúdia
	Eivissa
	Castelló de la Plana
	Dènia
	Benidorm
	Alacant
	Cartagena
	Mazarrón
	Àguilas
	Almeria
	Adra
	Nerja
	Màlaga
	Algecires
	Càdis
	Puerto Santa María
	Huelva
	Isla Cristina
	Ayamonte

### 1.3. El Masnou i el context històric de l'època

L'aportació documental per part d'en Jordi i en Josep M<sup>a</sup> Badalada d'aquestes 93 patents de sanitat dels patrons masnovins representen una fita important per a la història local, ja que permet començar a parlar dels antecedents de la marina mercant al Masnou, de tan important volum al segle XIX. Tot i que encara desconeixem quins són els orígens del Masnou en quant a nucli de població, si bé sembla que ho fou entorn a un mas de la costa del territori jurisdiccional de Teià.

Però ja hem avançat una mica ja que sempre es donava com a cert, que abans d'iniciar el comerç oceànic, la font principal de l'economia era la pesca. Fet que ho havia posat en dubte per moltes raons, i que les més relacionades amb el tema d'aquest monogràfic, ja les començaré a exposar, perquè si bé penso que la pesca era una activitat que es realitzava al Masnou, (això passa a tots els pobles costaners), no podia ser la causa de la formació del capital que després s'invertiria en la carrera americana (31).

Deixant de banda totes aquestes apreciacions economicistes, transcriu un text d'època (32) que ho il·lustra:

#### *Resposta de la pregunta 130*

Qué viajes hacen estas embarcaciones, de cuenta de quién y si las de pescar se ocupan también en otros trabajos.

*Los viajes de las embarcaciones grandes de Barcelona todos son a América, a excepción de uno u otro a Rusia, Génova, Marsella, o Inglaterra e Italia.*

*Dichos viajes los hacen por cuenta de varios particulares, y a veces de uno solo o del patrón. Las embarcaciones pequeñas se emplean en conducir leña, carbón y otros géneros de la costa de Cataluña.*

*Las de pescar no se emplean en otra cosa.*

També d'aquest mateix autor (33) he seleccionat un fragment del seu *Dietari* que a part que recull la possibilitat d'un atac pirata a finals del segle XVIII (13-8-1787), ens dóna idea de com els conceptes sobre el territori poden ser molt distints en cada una de les diverses èpoques històriques:

Día 13 de agosto de 1787

*Salimos de Barcelona preparados con las noticias para un viaje más largo que lo que hemos hecho hasta aquí, dirigiéndonos por la Torre de Romá donde se halla el Señor Obispo de Barcelona, de quien fuimos a despedirnos. Dicha torre está situada en una pequeña eminencia del término de Badalona, dominando el mar y la llanura, con unas vistas excelentes desde Montgat a Monjuic. Había a la vista de ella tres jabetes argelinos, y tenían miedo los naturales. A la tarde pasé por bajo del fuerte de Montgat. Allí cerca se hace cal y yeso que se conduce a Barcelona. A la mano derecha hay unas casitas que llaman de Montgat. Dejamos el camino de Mataró y tomamos a la izquierda, pasando por el término de Alella, desde cuyo pueblo se ha propuesto hacer un camino para Granollers, Vique y Olot, cuya obra sería muy interesante porque facilitaría a aquellos pueblos de la montaña llegar a la marina por la parte más corta.*

Encara que no podem estendre'ns a analitzar aquest text veiem com tot i les dificultats de pas pel coll anomenat Font de Cera quan era un camí muler, ja deuria ser molt utilitzat, i d'aquí la conveniència de convertir-lo en un camí de carro per a traginers.

Pensem que en la majoria de patents figura "llast" com a càrrega en el port d'origen, és a dir, a la sortida del Masnou (platja d'Alella i Teià), vol dir que s'importava més que no pas s'exportava, i tampoc era una zona tan poblada com per arribar a tenir tant de consum. Per això la lectura d'aquest text fa pensar amb la possi-

bilitat que les mercaderies fossin transportades amb mules cap a l'interior.

Una altra qüestió que cal plantejar és que la part de litoral compresa entre el Mas Antich (extrem sud d'Alella de Mar) i el carrer Adra (nucli antic d'Ocata) s'hi troben sis torres de defensa documentades, i probablement Can Casas (conegut pel Mas Nou) abans de la reforma romàntica, també en tingués una (34).

Per ara, no he trobat cap altra zona de la costa catalana que tingui sis torres defensives en un espai comprès en dos quilòmetres i mig. Això evidencia que l'origen del Masnou no és sols d'un barri de pescadors i que hi deuria haver molt trànsit a la platja, com també ho indica que s'hagin conservat 93 patents de sanitat de patrons. El fet de ser una zona pràcticament fortificada podria explicar que davant la seguretat del desembarc, fos inclòs en els mapes generals de Catalunya, d'aquí que *Masnou* aparegui indicat des del primer mapa imprès de Catalunya (1603), (35).

A l'igual que Mataró, tot i la importància de la economia marítima a finals del segle XVIII, a causa de les condicions geològiques del seu litoral, no pogué afrontar la reconversió de les naus de major tonatge. D'aquí que s'hagin conservat patents de patrons en navegació mediterrània (tot i que en alguna hi figura "capità") expedides en la primera meitat del segle XIX, a Alella, Teià i el Masnou, i en canvi en els fons consultats no es trobin les del comerç oceànic ja que els vaixells del Districte Marítim del Masnou salpaven des d'altres ports (36).

El fet de no tenir port habilitat, fou una reivindicació al llarg de tot el segle XIX. Però llegint el *Derrotero* de Vicenç Tofiño (37), veiem que és comprensible que no es concedís, per raó de la configuració del seu fons marí. Tot i que en la diferència de tractament del litoral masnoví que

dóna en la primera edició de 1787 i en la tercera de 1847, podem deduir que s'havia intensificat molt el trànsit marítim en el Masnou (com en les altres poblacions de l'entorn) ja que, en la primera, sols surt el nom del Masnou citat, i en l'edició de 1847, gairebé hi dedica pàgina i mitja.

1a edició (1787)

*Antes de Mataró en el espácio de playa comprendido desde Mongat, estan casi iguales distancias de la orilla del mar las Villas de Masnou, Premia y Vila Sar.*

*Villas de Caldetas, Areñs del Mar y Canet, Calilla.*

*Corre desde Mataró al N. 65º 30' E. la Costa baja de playa á la marina cerca de 11 millas de distancia en donde está la Villa de Calilla; pero antes estan las de Caldetas, Areñs del Mar y Canet, todas en playa sin fondeadero ni resguardo alguno. Al S. de Areñs del Mar distancia como 1 milla hay una Restinga de piedras tendida del E. á O. con 6 brazas de fondo.*

3a edició (1847)

*Desde la citada playa de Mongat corre la costa baja para Alella y Masnou al N. 40º E., distancia 2 millas con fondo de 5 á 6 brazas arena á 1/2 milla de distancia á tierra, pero sin abrigo.*

*Masnou y su bajo.*

*A la parte del E. de Masnou 1/2 milla de distancia hay un banco de arena que se extiende hasta mas al E. de la rambla de Tayá, que tiene 1 milla de E. á O. y 1/2 ó poco mas de N. a S. Se conoce que se está al O. del bajo cuando la iglesia de Masnou demore al N., y el punto superior del monte San Mateo, que es alto y largo con una ermita en su cumbre al NNE.: pueden pasar sin peligro por la parte de tierra del bajo embarcaciones que calen 20 pies ó menos de agua, estando N. S. con dicha iglesia á menos de 1/2 milla de tierra por fondo de 5 brazas, y navegando en la direccion de la costa. Para zafarse por la parte de afuera hallándose N. S. con dicha iglesia á mas de 1 milla de distancia, se ha de navegar en la direccion de la costa pasando por fondo de 5, 6 ó 7 brazas.*

Viniendo de la parte del E. se conocerá que se está al principio del bajo cuando el punto mas alto del monte San Mateo demore al N., y la iglesia de Masnou al N. 50º O., y para zafarse se tomarán las mismas precauciones que viniendo de la parte del O. El bajo tiene 4 brazas de agua, excepto la parte comprendida delante de la rambla de Tayá que tiene de 3 á 3 1/2 brazas de fondo. Pueden fondear algo abrigadas embarcaciones de poco porte á la parte de tierra del bajo con vientos fuertes del SE. al SO. Cuando reinan los vientos fuertes del segundo cuadrante, el bajo es peligroso porque la mar rompe mucho y se eleva considerablemente; pero en tiempos bonancibles es engañoso; por caer prontamente en fondo de 4 y 3 brazas, sin dar tiempo á las embarcaciones de mucho porte el maniobrar para evitarlo, de modo que en 1811 encalló una fragata inglesa, y en 1823 otra francesa, ambas de guerra.

De 6, 7 ú 8 brazas de fondo para mar adentro en toda la costa de este pueblo y su inmediato, á 1, 2 y 3 millas de distancia, hay de 10, 20 y 30 brazas de fondo fango, buen tenero aunque sin abrigo, por agarrar bin las anclas, de manera que se han aguantado varias veces con vientos fuertes del segundo y tercer cuadrantes, fondeados navios y fragatas de guerra a 1 1/2 ó 2 millas de tierra.

#### Premiá de Mar.

Desde Masnou hasta Premiá corre la costa al N. 75º E., distancia de 1 1/2 milla, todo playa, y con fondo de 2 brazas piedra de 15 á 40 brazas de distancia á tierra, hasta la de 1, 2 y 3 cables que se encuentran a 2 1/2 á 4 brazas de fondo arena, y así sucesivamente, pudiéndose fondear sin peligro por 4, 5 y 6 brazas en toda esta costa á distancia de 3 á 4 cables por ser el fondo de arena, y á 1, 2 y 3 millas se hallan 10, 20 y 30 brazas de fondo fango.

#### Vilasá de Mar.

Desde Premiá corre la costa á los 80º del primer cuadrante, distancia 2 millas hasta Vilasá, todo playa, y á la mitad de distancia hay una gran piedra inmediata á tierra llamada la Ballena. En toda la playa de Vilasá y su costa inmediata se encuentran 2 1/2 brazas de fondo sobre arena, á 1 cable

de distancia á tierra, y 4 brazas de 2 á 3 cables, pudiéndose fondear por 10, 20 ó 30 brazas fango á la distancia de 1 á 3 millas.

#### Ciudad de Mataró. Su fondeadero.

Al E. de Vilasá a 1 1/2 milla está la ciudad de Mataró en la orilla del mar. Aquí se hubiere de ir por algun accidente, no obstante de ser playa descubierta, será necesario tener cuidado al fondear en la inmediación á tierra, porque hay una cordillera de piedras en figura circular, que sale desde la playa por la parte del E. y finaliza en la del O., dejando por esta parte solo un canalizo para embarcaciones de poco porte que fondean á la parte de tierra de estas piedras, y quedan algo resguardadas de las mares gruesas de los vientos del golfo. Los que provisionalmente fueren á esta playa, bastará la precaucion de fondear á una milla al S. de la ciudad, y estarán zafos de todos los peligros.

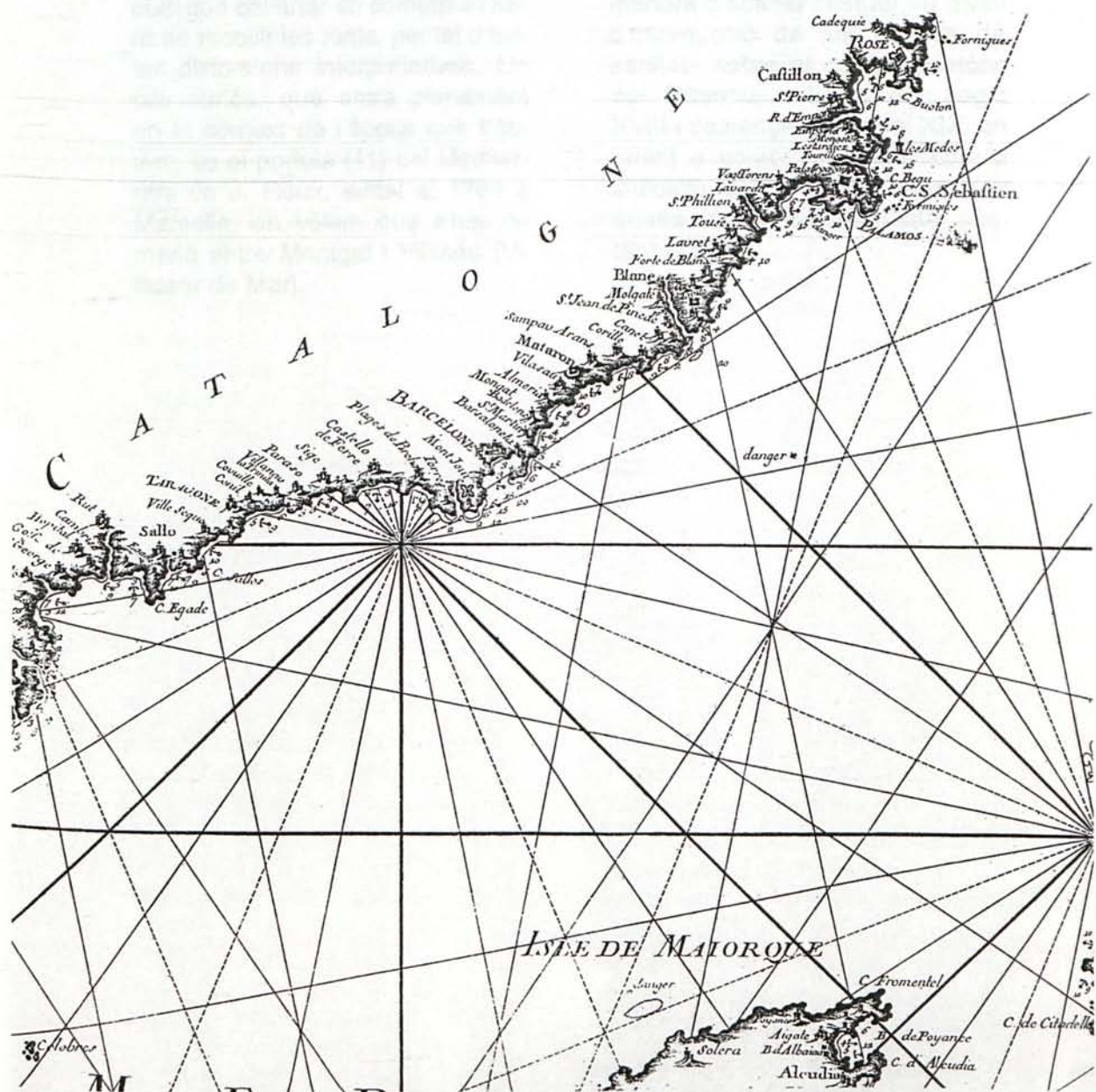
#### Villas de Caldetas, Areñs del Mar.

Corre desde Mataró al N. 65º 30' E. la costa baja de playa á la marina, cerca de 11 millas de distancia en donde está la villa de Calella; pero antes se encuentran las de Caldetas, Areñs del Mar, y Canet, todas en la playa sin fondeadero ni resguardo alguno. Al S. de Areñs del Mar, distancia como 1 milla, hay una restinga de piedras tendida de E. á O. con 6 brazas de fondo.

Em sembla que aquest fragment del *Derrotero* de l' eminent hidrògraf Vicente Tofiño (38) clarifica molt la qüestió del port al Masnou en èpoques històriques, i per això l'hem transcrit, ja que és un error, que sovint es va repetir, que el Masnou tenia port. Fins i tot es parla de vaixells que hi atracaven, i d'altres que preferien estar fora port. Ja vegeu que tots els vaixells de tonatge habitual en el comerç oceànic (bergantins, pollacres, goletes, pollacres-goletes, bricbarques o fragates) calia que amarressin a mínim d'una milla de la costa, cosa que dificultava la càrrega i descàrrega de les mercaderies, endemés a línia de platja s'hi podien formar onades altes.

Per estudiar l'economia marítima del segle XVIII, una font fins ara considerada bàsica són les *Revistes de Matrícula de Mar* (39) que es conserven dels anys 1726, 1737, 1754, 1765 i 1796, és a dir abarquen tot el segle, però a mesura que es van analitzant, veiem que contenen moltes contradiccions, fet que s'explica perquè amb aquestes estadístiques, el nou estat sorgit de la implantació del *Decret de Nova Planta*, volia exercir el control absolut sobre el territori. Per això és possible que les respostes al qüestionari estatal no corresponguin a la realitat. De manera que

les dades que se'n poden extreure de les *Revistes* cal estudiar-les dins el context, i sovint el desconeixem. Per exemple en la de l'any 1796, diu que al Masnou hi havia 70 aprenents de mestre d'aixa, i en canvi no comptabilitza cap mestre d'aixa. Sembla improbable que els aprenents es trasl·ladessin cada dia a altres poblacions, però tampoc coneixem cap mestre d'aixa que treballés al Masnou al segle XVIII, fèt que no vol dir que no hi fos. És clar que una altra possibilitat fóra que els aprenents estessin treballant a una altra població en règim d'interns (40).



Fragment de la carta nautica de J. Roux: Carte de la Mediterrané (II) (Marsella 1764).  
Col.lecció Jordi Estruga.



Un altre aspecte que pot desorientar són les estadístiques sobre pescadors i patrons. Sembla que la gent de mar catalana en edat de lleva, era molt apreciada com a guardiamarina, i per tal d'evitar que els reclutessin, preferien considerar-se pescadors, generalment mancats d'estudis en aquella època, de manera que l'armada ja no comptava amb ells.

A aquestes dificultats d'interpretació, en el cas del Masnou cal afegir que a vegades les dades es troben quantificades conjuntament amb Alella, Teià o Tiana (Montgat), i a vegades apareix sota el sol l'epígraf del Masnou. És per això que cal anar en compte a l'hora de recollir les fonts, per tal d'evitar distorsions interpretatives. Un cas curiós, que entra plenament en el context de l'època que tractem, és el portulà (41) del Mediterrani de J. Roux, editat el 1764 a Marsella, on veiem que situa Almeria entre Montgat i Vilasau (Vilassar de Mar).

Suposem que es tracta d'una errada, però es l'únic que he detectat entre la cartografia nàutica històrica, que fins i tot la manuscrita d'època medieval és molt rigorosa.

El que sí sembla que hi havia és molta relació entre el Masnou i Màlaga-Almeria (concretament a Adra), però és clar, d'aquí ve que es pogués establir una confusió a l'hora d'indicar el topònim "Almeria" en un mapa de les característiques del realitzat per Roux, es fa difícil de creure.

Tot i així la reproducció d'aquest fragment de carta nàutica m'ha semblat que era una bona manera d'acabar l'estudi —a nivell d'introducció de les patents de sanitat— sobre el context històric del Masnou a finals del segle XVIII i començaments del XIX, en quant a comerç marítim, com a indicatiu de la molta feina que queda per fer, per tal d'anar aco- tant el tema.

## Notes

(1) I a mesura que anirem aprofundint en la història a ben segur, reculem en els segles.

(2) Potser per això s'ha creat la confusió que les patents eren per garantir la qualitat de les mercaderies transportades i la salut dels passatgers.

(3) No cal tenir port per expedir-ne. Per exemple Narbona n'expedeix.

(4) Podem veure que les 4 patents manuscrites de Teià són escrites en català i les 2 d'Alella en castellà. Mentre que quan estan impreses sempre ho són en castellà. Aquest cas, és prou significatiu i creiem que és un factor a tenir en compte a l'hora de replantejar l'època moderna a Catalunya.

(5) Aquests documents expedits en el moment de la configuració del municipi del Masnou ens han permès conèixer quin era el primer segell municipal.

(6) 81 estan referides a comerç, 4 a pesca i 5 de personals referides a viatgers. Hi ha 3 exemplars de documents inconclusos.

(7) Vegeu apartat 3.5.

(8) La clau es tracta d'un atribut de tradició popular, que fa referència com a guardià del cel. A la mà dreta porta un llibre que es fa difícil identificar, tret que vulgui significar els escrits de *Les cartes de Sant Pere*, o bé pel tipus de relligat, al registre de patents de sanitat.

(9) En el cas d'una patent de sanitat de Begur, veiem que la figura de Sant Pere és idèntica, tret del detall de l'aurèola. Es troba reproduïda en el Programa de Festa Major d'Arenys de Mar (1990).

(10) La bibliografia bàsica que hem recollit és:

1. MATEU IBARS, M<sup>a</sup> Dolores: *Patentes de Sanidad del Mediterraneo Occidental en el Archivo de la Corona de Aragón*, en "Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya", Barcelona 17-21/XII/1984. (És la catalogació de 111 patents conservades a l'Arxiu de la Corona d'Aragó. Les aportacions bibliogràfiques de les notes són molt interessants). Anteriorment havia publicat dos articles:

2. *Patentes de Sanidad de Peñíscola y Puerto de Dénia procedentes del Archivo de la Corona de Aragón* en "Valencia Atracción". València, 1974 y 1975, núm. 478, pl. 16 i núm. 485, pl. 10.

3. *Cançó de mariners*, en "Festes de Sant Zenon". Ajuntament Arenys de Mar, 1990. Per tal d'il·lustrar els pobles que van apareixent en la cançó, es reproduïxen 20 patents de diversos pobles de la costa. Procedència: Arxiu Fidel Fita (Arenys de Mar).

4. També en el programa de "Festa Major de Sant Martí". Teià, 1983, per a il·lustrar l'article *El passat mariner de Teià* de Josep M<sup>a</sup> Balada, es reproduïx una patent de sanitat.

5. En el catàleg de l'exposició *L'aventura americana* del Maresme. Mataró: Museu Comarcal del Maresme, 1985. Es parla sobre les patents de sanitat.

6. En el díptic de l'exposició *La marina a casa nostra* celebrada el desembre-gener (1991-92) i organitzada pel Museu de Can Margarola (Alella), es publicà la patent de sanitat que es conserva a l'Arxiu Municipal d'Alella.

7. La primera vegada que hem vist la utilització de la vista de la ciutat reproduïda en una patent per tal d'il·lustrar la fisonomia de la població representada, és en Carles Móra: *Salvador Espriu i Sinera*. Argentona: L'Aixernador Edicions, 1992 (pl. 87).

8. Anteriorment cal esmentar el projecte de F. Carreras Candi so-

bre un estudi de *Las patentes de sanidad marítimas* (el fulletó de propaganda es troba a la Biblioteca de Catalunya). Tenint en compte que l'autor consta com a President de l'Academia de Buenas Letras de Barcelona, i que ho fou de 1918-31 i de 1934-37, en estar escrit en castellà creiem que correspon al primer període.

(11) Gairebé totes a mida original.

(12) Encara que en el material informàtic resultant, no estiguin reproduïdes les imatges documentals.

(13) VILÀ I GALÍ, Agustí M<sup>a</sup>: *La marina mercant de Lloret de Mar segles XVIII i XIX*. Ajuntament: Lloret de Mar, 1992, pl. 58-67. Creiem que és el millor estudi marítim global sobre una població catalana.

(14) Arxiu d'Àngel Martínez de Laguàrdia.

(15) Recentment Mario Zucchite-llo ha publicat *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1459-1703)*. (Tossa: Centre d'Estudis Tossencs, 1991, 291 pp.). A partir de les dades extretes dels llibres coneguts popularment a l'època com "Llibres del Peatge de Mar". Es tracta d'una sèrie documental de 158 volums de 400 folis cada un, entre 1451 i 1703. I és la més completa que hi ha sobre un port mediterrani. Estudi important, tant per Tossa, com pel comerç dit de cabotatge, com perquè fa palesa la necessitat del replantejament urgent de la història de Catalunya a l'època moderna.

(16) Terme emprat col·loquialment per a definir els actes pirates a la costa catalana. Caldria estudiar l'origen de les naus que s'hi dedicaven.

(17) Sovint les anàlisis històriques es fan seguint els paràmetres actuals, d'aquí que els resul-

tats a vegades resultin distorsionats, ja que cal tenir present l'esperit i la realitat conceptual de l'època estudiada en la mesura que sigui possible.

(18) No calia que sempre es pogués fer. És a dir hi havia zones que sols es podien utilitzar en determinades estacions de l'any o quan els vents ho permetien.

(19) En canvi a Arenys de Mar se la té considerada per una població especialment marinera. Això és gràcies al port, però tinguem present que fou construït el 1922.

(20) Al litoral mataroní s'hi troben els bancs de sorra següents: Roquer de Terra, Forsa, Cap d'en Boet, Matella, Limermat gran i Limermat petit, els tres darrers separats per un canal amb els quatre primers que permetia la navegació.

(21) Manuscrit de la Biblioteca de Catalunya (arxiu 516).

(22) Tot i el Tractat dels Pirineus (1659) que comportà l'actual divisió fronterera entre França i Espanya, es continuava associant Portvendres a la costa catalana.

(23) Tampoc s'ha estudiat ni la navegació ni el comerç fluvial a Catalunya.

(24) Es comença la construcció a partir dels inicis del segle XIX, però cal pensar amb la interrupció que suposa la Guerra de la Independència i la inestabilitat política del regnat de Ferran VII.

(25) *Dietari de Jeroni Pujades (1601-1630)*, a cura de Josep M<sup>a</sup> Casas Homs, Barcelona: Fundació Salvador Vives Casajuana, 1975-76, 4 vols. També és interessant per replantejar-se la llengua catalana en el període anomenat "la decadència". Conceptualment m'atreveixo a classificar-lo de *proustià avant-la-lettre*,



per l'estil emprat a explicar les seves vivències.

(26) Barcelona, 1568 - Castelló d'Empúries, 1635. Advocat i cronista. Casat en primeres núpcies amb la mataronina Elisabet Roig. Autor de la *Crònica universal del Principat de Catalunya*.

(27) Vegeu Rosa Almuzara: *El Masnou: exemple d'asincronia entre la seva aportació a la Història general de Catalunya i la seva representació cartogràfica als mapes antics* (Ajuntament : Programa de Festa Major del Masnou, 1992).

(28) Hem interpretat que els tres fragments pertanyen al mateix patró Marés, que com que el coneixia sabia tantes coses: quan la barca estava a port, parsoners, el relat de l'atac, etc. Veiem com introdueix el terme "sobrecàrrec" emprat actualment per a definir l'encarregat de la càrrega i funcions administratives de la naviera. S'introdueix en el *Código Especial de Comercio* (1885). Art. 644-651.

(29) A excepció del de Barcelona i Mallorca.

(30) No donem la llista de ports d'altres països, ja que es tracta de referenciar els viatges masnovins, i sols n'hi ha una que estigui expedida al port de Gènova amb destinació Mataró i escala a Portvendres.

(31) Parlo del comerç amb Amèrica per simplificar, com ja he dit que navegaven per tots els mars.

(32) Respuesta al interrogatorio del Sr. D. Francisco de Zamora por lo concerniente al Corregimiento de Barcelona (6-2-1790). Edició a cura de Ramon Boixareu dins el *Dietario de los viajes hechos en Cataluña de Francisco de Zamora* (Barcelona: Cu-

rial, 1973). La resposta del Corregiment de Mataró no s'ha conservat.

(33) Vegeu nota anterior.

(34) Masia enderrocada per a fer el subterrani de comunicació amb el port (corresponent als núms. 10 al 12 del Passeig Prat de la Riba). Les 6 torres documentades són el Mas Antich, Can Teixidor, casa del carrer de Barcelona núm. 47 (aprox.), plaça de la Llibertat, Can Fontanills (Casino), torre de l'Anglada (carrer Adra).

(35) Vegeu nota 27. La hipòtesi sobre el perquè de la possible inclusió dels mapes de Catalunya ha estat suggerida per l'erudit de cartografia, Sr. J. Estruga.

(36) Molts ho feien des de Barcelona, però he trobat importants relacions de marins del Masnou amb el districte Marítim de Lloret de Mar.

(37) L'autor del primer aixecament científic de la costa espanyola és de 1783 a les Balears. Després treballà en la costa compresa des del Cap de Creus fins a Oropesa.

(38) Vicente Tofiño de San Miguel: *Derrotero de las costas de España en el Mediterraneo...*, Madrid: Impremta V.T.de S.M.: *Derrotero...*, Madrid: Impremta Nacional, 1847. (3<sup>a</sup> edició).

(39) La Matrícula de Mar era el llibre on calia estar inscrit per a realitzar qualsevol tasca marítima.

(40) En algunes escoles nàutiques hi havia dormitoris per als interns, com en el cas de la dels mestres Villà del Masnou.

(41) Tot i que pròpiament és una carta nàutica, es denota la tradició portolana de la mediterrània occidental.

## 1.4. Apèndix sobre el "Llibre del Consolat de Mar"

### 1.4.0. Marc històric

La compilació del conjunt d'ordinacions, usos i costums marítics a la Corona catalana, és el que coneixem pel "Llibre del Consolat de Mar".

És curiós veure com la institució del "Consolat de Mar" estava tan inserida dins l'estructura socio-econòmica catalana que el recull jurídic que emprava se'l coneixia pel seu nom, i no amb el propi d'un text legislatiu.

Potser per això amb la precisió característica de l'escriptura de l'època tardo-medieval, veiem que quan s'edita com a llibre, el títol diu: "Llibre apelat Consolat de Mar".

De fet, de *consolat de mar* catalans van a arribar a instituir-se a 89 ciutadans de la mediterrània, entre els segles XII i XVI (1). Aquesta institució a on s'hi exercia la jurisdicció dels afers marítics estava composta per dos *cònsols de mar* i un *jutge d'apells*.

Els tres més característics establerts són: Barcelona (1282), València (1283) i Mallorca (1326), i tenen els seus orígens en les baralles entre el municipi i la gent de la Ribera de Barcelona. De manera que per tal d'evitar-les, el 7 de gener de 1258 Jaume I concedeix el privilegi que, els temes marítics a Barcelona, es regiran per les "Ordinacions de la Ribera".

Els principals consolats de mar a mesura que van unificant els cri-

teris d'aplicació de les ordina-cions, van recopilant per escrit la jurisdicció utilitzada. Per això en el propi manuscrit en el capítol 41 defineix el text com a *costumes escrites de la mar* i en el 46 parla d'*usatges de mar*.

El text manuscrit més antic conservat és del 1385, pertanyent al Consolat de Mar de Mallorca, però és el text que s'aplicava al Consolat de València (2).

En quant a edicions, la primera és la catalana de 1484 (3), segueixen: la italiana (1519), la castellana (1539), la francesa (1577), l'holandesa (1704), l'alemanya (1790) i finalment l'anglesa que és del 1874 (4). En ser un text que s'anà emprant a totes les nacions marítimes, es va arribar a convertir en la font principal de l'actual dret marítim internacional (5). Una de les fons consultades, mentre buscava informació per tal d'aclarir els orígens conceptuals dels termes *patró*, *pilot* i *capità* i la seva aplicació al llarg de la història, va ser el "Llibre del Consolat de Mar" (6). Després d'intentar analitzar cada un d'aquests tres termes, em va semblar que la confecció de la llista de cada una de les tasques nàutiques que hi figuren, podia ajudar a clarificar idees, tenint en compte que aquest monogràfic són els antecedents sobre el comerç marítim del Masnou, per tant, la terminologia ressenyada pot ser útil per a tots els monogràfics futurs que versin sobre el fet marítim, per això hem cregut convenient incloure-hi aquest apèndix (7).

1.4.1. Funcions contemplades en el "L.C.M." (8)

CAPÍTOLS:

1	<b>prohòmens navegants</b> <b>patrons</b> <b>mariners</b> <b>cònsols</b>
3 a 8, 10, 19, 21, 22, 23, 31, 36, 37, 39	<b>cònsols</b>
15, 20, 38, 40	<b>jutge</b>
27	<b>patró de nau</b>
28, 124 a 134, 136 a 139, 141 150, 153 a 158, 161 a 182	<b>mariner</b>
31	<b>cònsols de la mar (variant)</b>
34, 273	<b>servicials</b> <b>jornalers (de drassana)</b>
35	<b>patró de vexel (variant)</b>
45, 61	<b>senyor de la nau (sinònim de patró)</b>
46 bis, 76, 77, 78, 80 bis, 81, 82, 83, 84, 85, 102 a 106, 108, 110, 111	<b>mercader</b>
47	<b>senyor de la nau o del leyn</b> (variant)
47, 48, 51, 55	<b>personers</b> (cada persona que té participació econòmica en el vaixell).
52	<b>mestre d'axa</b>
53	<b>calafats</b>
54	<b>mestre d'axia (variant)</b> <b>senyor de l'obra (sinònim de mestre aixà)</b>
57, 58, 59, 60	<b>scriva</b> <b>escriva (variant)</b>
61, 113, 117, 118, 123	<b>pelagrins (passatgers)</b>
61	<b>penesés (estibadors)</b>
62	<b>nautxer</b> (s'encarrega de tot el referit a la nau. Des de la tala de la fusta per construir-lo, fins a pagar els mariners).
75	<b>hòmens qui sàpien estibar</b>

119	<b>hom qui vaja per viatges</b> (introdueix el viatge de plaer)
176, 198, 199	<b>barquer</b> (porta els homes de la nau a terra)
204	<b>estiba de botes</b>
221, 213, 214, 216, 217	<b>comendatari</b> (els que coneixien encàrrecs de necessitats de marcaderies. Es venien la informació, això permetia fer <i>viatge cert o loch sabut</i> )
236	<b>estibadors de gerram</b> (sembla que era per transportar vi)
250	<b>pilot</b> (per navegar per llocs desconeguts pel patró)
251	<b>guaytes</b>
279	<b>comendador</b> (el que dóna la comanda al comendatari)
301, 328	<b>almirayl</b>
302	<b>armadors</b> (qui patrocina les naus, ja sigui el municipi, Baró, Virrei, Comte, etc.)
304	<b>mariners</b>
307	<b>nautxers</b> ( <i>pot manar totes coses que fassen fer en la nau</i> )
308	<b>prohers</b> ( <i>deuen esser a comendament de aquels de popa, dels nautxers, e deuen salvar e guardar tota la exàrcia</i> )
309	<b>balesters</b>
310	<b>homens d'armes</b>
311	<b>gabiers</b> (no creiem que estiguin relacionats amb feines de veles anomenades gàbies)
313	<b>sobreguardians</b>
314	<b>timoner</b>
315	<b>barbers</b> <b>sentiners</b>
316	<b>gamfanoners</b> ( <i>deuen haver V besants per gamfanoner</i> )

- 317 **barquers**
- 318 **esvaiydors** (*deuen, tots cels de la nau, tenir per ferm*)
- 319 **afferradors** (*deuen haver V besants en tots los rampagols que sien en cadena de la altra nau*)
- 321 **escorcoladors** (relacionat amb l'escorcoll)
- 322 **servicials** (escombrar la nau)
- 323 **mestre d'axa**
- 325 **calafats**
- 329 **capità** (*ès tengut de atendre tot so que convé en la nau de aytant com eyl puscha a ajudar a fer tenir tenir justicia*)
- Capità deu fer saber a l'almirayl e als armadors totes coses que sàpia.*
- Capità deu tenir loch l'almirayl, si l'almirayl no és en la nau.)*
- 331 **clavaris** (clavar claus i lligar cordes).
- 332 **nautxer major de la nau**

#### 1.4.2. Comentari sobre alguns termes (9)

##### PATRÓ

Les funcions del patró de la nau no queden definides en cap capítol concret, perquè les referències hi són en gairebé tots els capítols. Fet ja prou indicatiu de les seves funcions.

##### PILOT

A partir que s'inicien les funcions en els vaixells de guerra, no es parla de pilot, la seva tasca era assumida per l'almirall o el capità.

##### CAPITÀ

Sols apareix quan es descriuen les funcions en els vaixells de guerra. En el capítol 302 quan l'esmenta per primera vegada, consta "capitani".

I en el capítol 329 on ja apareix amb la forma "capità" està format per 117 línies que defineixen les seves funcions. Nosaltres només hem fet constar les primeres.

##### GUAITA

*De tot aquell jorn no deuen haver vi*, a part de semblar una norma molt pràctica, serveix per veu-

re com antigament, es bebia vi en els viatges (10).

Mentre que en els contractes d'embarcament del segle XIX quan diu "menjar a la catalana" s'interpreta que no es veu vi, ni cap altre beguda alcohòlica mentre es navega.

L'únic càstic físic en tot el codi és el referit al guaita quan s'està en terra d'enemics: *aquels qui a la guayta s'adormiran deu ésser asotat tot nuu per tota la nau*. Davant les conseqüències que deuria tenir caure en mans enemigues, es deuriem prendre aquestes mesures tan dràstiques.

##### NAU

Apareix en tot el text com a sinònims les variants: *vaxel*, *leyn*, *vexel*, *vexell* i *leny*.

En el capítol 283 és en l'únic que apareix *barcha*. Sembla un modisme que sols fos emprat en un consolat de mar i que després hagués quedat incorporat al text. Tot i que és la forma que ha quedat assumida en el nostre llençatge.

El terme llaüt no apareix i quan parla de naus armades diu que són *galeas* i *segeties*.

## Notes

(1) Cal destacar que a Màlaga es creà al segle XIV; a Almeria el XV i a Cartagena el XVI. Tres ciutats que estaran lligades al Masnou en l'apogeu de la marina mercant del vuit-cents.

(2) Altres manuscrits conservats: Consolat de Mar de València (1407); de Barcelona (segle XV) a l'Arxiu Històric de la Ciutat.

Manuscrits procedents de Consolats de Mar desconeguts: Barcelona segle XV; i dos més de la mateixa cronologia a la Biblioteca Nacional de París.

N'hi havia un a la col·lecció de Pau Font de Rubinat, ara conservat a una altra col·lecció del Marisme.

(3) El primer llibre imprès en català data de 1474, i fou imprès a la ciutat de València, es tracta de "Trobes en llaors a la Verge Maria".

(4) Sols ressenyem les primeres edicions, ja que n'hi ha moltes tant d'època com de facsímils.

(5) Aquesta aportació catalana és poc coneguda, tot i la seva transcendència.

(6) Que si bé anteriorment ja l'havia llegit, ha estat el meu llibre de capçalera d'aquests darrers mesos. Cosa aconsellable per a tots els estudiosos del fet marítim, perquè crec que ajuda a clarificar conceptes. D'aquestes pausades lectures ha sorgit la llista que conforma l'apèndix.

(7) Ens hem basat en el text manuscrit conservat a la Reial de Mallorca, editat a cura de Germà Colon i Arcadi Garcia, per la Fundació Salvador Vives i Casajuna i la Fundació Noguera (Barcelona: 1981-87; 5 vols.). La reproducció dels ms. forma 2 vols., i en els 3 restants hi ha estudis jurídics, filològics i diplomataris. En conjunt resulta una molt acurada i excel·lent edició comentada. A causa de les moltes edicions, per a facilitar possibles consultes, ho hem referenciat a partir dels capítols del manuscrit.

No hem emprat l'ordre alfabètic, perquè creiem que és més útil seguir l'ordre en què apareix en el text original.

Hi ha termes que, per ser prou coneguts, no hi definim el significat, i a d'altres transcrivim el text original pe les dificultats de trobar l'equivalència.

(8) A partir del capítol 298 fa referència a naus armades.

(9) Sistematitzar les funcions contemplades en el "L.C.M." resulta difícil per les característiques del text. Nosaltres hem optat per fer-ho a mesura que apareixien. Ara, no vol dir que sols apareixen en els capítols ressenyats sinó que, aquests, són els més significatius. Per exemple, *senyor de la nau*, *mercader* o *mariner* apareixen per gairebé tot el text.

(10) El capítol 145 regula la dieta alimentària. I ente altres diu: 3 vegades vi al matí i 3 al vespre.

**Rosa Almuzara**

Direcció General del Patrimoni Cultural  
Arxiu Nacional de Catalunya