DISEÑOS
DE LA
VILLA DEL MASNOU
Y DE SU
MARINA DE VELA
DEL
OCHOCIENTOS

Trazados por
Pedro Jorge BASSEGODA MUSTE, Arquitecto
1962

Diseños de la Villa del Masnou
y de su Marina de Vela
del Ochocientos

DISEÑOS
DE LA
VILLA DEL MASNOU
Y DE SU
MARINA DE VELA
DEL
OCHOCIENTOS

Trazados por
Pedro Jorge BASSEGODA MUSTE, Arquitecto
1962

Número de Registro 1.351 Depósito Legal B. 988 - 1962

Artes Graficas Gutenberg, S. A. - Sugrañes, 10-14 - Barcelona

«ILMO. SR.:

»Don Pedro Jorge BASSEGODA MUSTE, Arquitecto, mayor de edad, casado, natural y vecino de Barcelona y con domicilio temporal en la Villa del Masnou, calle de Barcelona, números siete y ocho, en el ejercicio de su cargo de Arquitecto Municipal de la susodicha Villa, parece ante V. I. y como mejor administrativamente proceda, respetuosamente

»E X P O N E : Que, en el dilatado ejercicio de su cargo oficial, ha reunido curiosos e interesantes datos relativos a una época de prosperidad de esta Villa, cuando sus barcos de vela izaron el pabellón patrio en todos los mares del Mundo; y, al cumplirse los treinta años de su actuación, se ha creído en la obligación de ordenarlos, hecho lo cual ofrecerlos a V. I. como máxima y dignísima representación de la Villa, para su conocimiento, custodia o mejor destino que crea conveniente.

»Que el suscrito estima que su modesta labor es una contribución que tiene obligación de ofrecer a V. I., como una minúscula pero imprescindible aportación a la historia de esta Villa que, no obstante su relativa juventud, cuenta con una de las historias más gloriosas, para cuya perpetuación han de contribuir todos los que se estimen admiradores de las bellezas y de las glorias del Masnou.

»En méritos a lo expuesto, el suscrito a V. I.

»S U P L I C A : Se digne acoger paternalmente los presentes "DISEÑOS DE LA VILLA DEL MASNOU Y DE SU MARINA DE VELA DEL OCHOCIENTOS".

»G R A C I A que se promete obtener de la rectitud de V. I., cuya vida guarde Dios muchos años,

»PEDRO J. BASSEGODA.

»ILMO. SR. ALCALDE PRESIDENTE DE LA BENEFICA VILLA DEL MASNOU.

»Masnou, 10 de julio de 1955.»

A MODO DE PRESENTACION

Tal vez os quedéis un poco sorprendidos al topar con un libro de temas principalmente marítimos escrito por un arquitecto. Esa sorpresa sólo estará justificada si no conocéis al arquitecto. D. Pedro Bassegoda y Musté no es sólo un profesional ilustre dentro de su especialidad, sino también un poeta y un escritor. Está, además, vinculado a la Villa de Masnou por su misma profesión como arquitecto municipal desde hace más de treinta años; lo está también por razón de lazos familiares; y lo está sobre todo por el afecto sincero y profundo que le inspira cuanto se refiere a nuestra Villa.

Hace tiempo que escribió un libro que, además de sus indudables valores, se ilustra por el calor humano, por el cariño entrañable hacia las cosas de Masnou que transpiran todas sus páginas. Hoy me pide un prólogo, unas palabras preliminares, una presentación para estos «DISEÑOS DE LA VILLA DEL MASNOU Y DE SU MARINA DE VELA DEL OCHOCIENTOS» que el Ayuntamiento de la misma va a sacar a la luz pública en virtud de la magnánima cesión que D. Pedro Bassegoda y Musté le ha hecho de sus derechos de autor para que se destinen los beneficios que produzca su edición a fines de beneficencia local. Aunque me considero totalmente desnudo de méritos para hacerlo, acepto el encargo como Alcalde de Masnou y empiezo por rendir un emocionado tributo de gratitud al gesto altruista del señor Bassegoda, firmemente convencido de que todos los masnouenses me acompañan en ese sentimiento. Sobre todo aquellos que se aplican a las tareas

del mar y que recuerdan con nostalgia y admiración las gestas de sus mayores.

Hace cien o ciento cincuenta años la navegación de los mares era mucho más peligrosa, pero también mucho más romántica que ahora. Aquellos que se llamaban lobos de mar, en largos periplos de muchos meses, desafiando las tempestades, las epidemias y otros muchos peligros, visitaban las escalas de Levante o los puertos de Ultramar y volvían luego a sus lares cargados de objetos exóticos y aureolados de un prestigio que a muchos ojos ingenuos los convertía en seres casi sobrehumanos. Su llegada era un episodio conmovedor que en nada se parecía al prosaico atraque de un moderno carguero junto a los sucios muelles de un puerto.

Las costas catalanas fueron singularmente ricas durante la pasada centuria en grandes figuras de marinos. Masnou fue una Villa ilustre dentro de esa ilustre costa, y si hoy la evolución del comercio marítimo ha convertido todo aquel pasado en simple recuerdo, todavía puede conservar el legítimo orgullo de aquel honrosísimo recuerdo. Repasando las páginas de este libro vais a revivir aquel período glorioso para nuestra Villa guiados por la mágica pluma de D. Pedro Bassegoda y Musté. A ella le cedo la vez, tras de reiterar al ilustre autor la expresión sincera de un afecto profundo e inconmovible.

PROLOGO JUSTIFICATIVO

I

Existe en castellano una breve y vulgar frase que, sin necesidad de comentario alguno, pinta a lo vivo la situación en que me hallo al escribir estas líneas: «No voy, que me llevan».

Ello es cierto, ya que, pese a mi vicio de escribir sobre todo lo poco que he estudiado y he aprendido, me encuentro en el insólito e indeclinable trance de redactar, para su consiguiente publicación, un folleto breve, pero enjundioso, relativo al Mar y más concretamente a la marina de vela que casi se hallaba extinta en la lejana fecha de mi natalicio.

Un hijo de la Ciudad de Barcelona, nacido en su incipiente ensanche a comienzos del 1892, intenta referiros en forma de ligeros diseños, la historia y las vicisitudes de la marina de vela del ochocientos, circunscrita a la Villa del Masnou, movido por dos poderosas razones. Primera, porque nadie, hasta ahora lo hizo. Segunda, porque el ejercicio durante cerca de un tercio de siglo en su cargo de Arquitecto Municipal y sus cordiales relaciones con los viejos marinos sobrevivientes de aquella gloriosa y casi olvidada época, me han ofrecido la oportunidad de recoger abundantes datos, que, de no ser publicados mientras aún se recuerdan, es probable que se perderían, y, difícilmente en el futuro, alguien podría obtenerlos en tanta cantidad ni manando de tan directo y puro manantial.

La tentación de recopilar y publicar en forma de ligeros diseños (como tengo manifestado), hace años que me turba y atormen-

ta; pero, modesta y prudentemente he quedado a la expectativa de que, personas de superiores conocimientos en la materia o más directamente vinculados con los viejos marinos masnouenses lo hicieran.

Pero han ido deslizándose los años y el silencio ha sido absoluto. Aquellos que por derecho propio tenían voz y voto en esta cuestión, han ido desapareciendo; y como por mi parte he ido acumulando años y disminuyendo energías, he decidido salir de mi dilatado silencio, para entonar un *solo* antes de perder la voz.

II

No siendo hijo del Masnou, ni de marino, es comprensible que no pueda hablar por mí, sino al dictado de aquellos que reúnen o reunieron las condiciones de que, desgraciadamente, carezco.

Hace bastantes años, allá por el 1925, un íntimo amigo de toda la vida de mi padre Buenaventura (q.e.p.d.), el insigne polígrafo don Arturo Masriera Colomer, que a la sazón publicaba en «La Vanguardia» una serie de artículos bajo el título general *Los Buenos Barceloneses*, se propuso añadir una nueva colección titulada *Oliendo a Brea*, o sea: *Hombres, naves, hechos y cosas de mar de la Cataluña ochocentista.* Y recuerdo perfectamente cómo mi padre invitó a pasar un día en su casita del Masnou a tan dilecto amigo, sentando junto al mismo en la bien provista mesa a un viejo capitán de la marina mercante, abuelo materno de mi esposa, don Eugenio Millet Maristany, al que sonsacó (y empleo este término porque los marinos, en general, son parcos de palabras) gran número de datos y episodios que constituyeron el cimiento de su futura obra, de la que, al publicarse, dedicó cariñosamente un ejemplar a mi padre, que ahora tengo a la vista.

Después pude ambientarme con la interesante obra de don Emerenciano Roig Raventós, sobre el mismo tema que me ocupa, si bien extendido a toda la Cataluña litoral; obra que sirve de orientación a los profanos aficionados a la marina de vela.

Otro día, providencialmente, logré captar la simpatía de un veterano capitán masnouense, don Antonio Gibernau, padre del

que fue Capitán Inspector de la «Compañía Trasatlántica», don Agustín, demostrándome su aprecio al confiarme copiosos datos estadísticos.

Más tarde, uno de los hijos del benemérito patricio don Pablo Estapé Maristany, ex Alcalde del Masnou y fundador de su «Casa Benéfica», me hizo legatario de un respetable archivo relacionado con el tema de mi estudio.

En múltiples ocasiones, el que, sin nombramiento oficial, actuó siempre de verdadero Cronista de la Villa y que, a la par, en su juventud fue marino, don Jaime Bertrán, en amenas charlas me proporcionó innúmeros detalles y anécdotas. Lo mismo hicieron otros capitanes, como don Gerardo Coll y don Isidro Isern.

Al propio tiempo no he dejado de husmear las obras de don J. Ricart y Giralt: *El siglo de oro de la marina catalana* y *El Capitán Juan Mirambell y Bertrán*. Tampoco puedo olvidar lo obtenido de los antiguos marinos don Eugenio Millet Maristany, abuelo materno de mi esposa y don Francisco Hombravella Maristany, mi padre político; ni puedo dejar de mencionar la obra laureada que bajo el título de *Vocación rota* y con el seudónimo de Alfredo de Fortys publicó don Alfredo Maristany y Oliver, hermano que fue del hijo predilecto de la Villa *Pere Grau*, primer Conde de Lavern.

No me faltó en ningún momento la eficaz colaboración de don Damián Sampera, eficiente funcionario municipal, que fue archivo viviente de todos cuantos datos se refieren a la historia, recuerdos y anécdotas de la Villa, muchos de ellos ignorados u olvidados y que gracias a su abnegación y privilegiada memoria podrán perdurar.

He ahí reunido el material de donde he obtenido lo necesario para publicar este trabajo, que se ha visto notablemente aumentado con el procedente del famoso capitán don Salvador Maristany Sensat, abuelo de mi nuera. Con el nutrido conjunto, espero contribuir a librar de la pesada losa del olvido, la gloriosa historia de la marina de vela del Masnou, en la segunda mitad del ochocientos.

III

A los forasteros de esta Villa (oficialmente galardonada con los títulos de *Ilustrísima* y de *Benéfica*) y a los que en años sucesivos puedan leer estas líneas, les ha de causar sorpresa que sea precisamente la pluma de un extraño la que se atreva a reseñar el fruto de su estudio, de su investigación y de los datos que ha podido obtener después de largos años de preguntas, de lecturas y de consultas relacionadas con este tema; movida aquélla sólo por la afición del autor a las tradiciones del Masnou.

No puedo menos que transcribir en este prólogo las palabras que dirigí (poco antes del nefasto 1936) al público masnouense en una Conferencia celebrada con motivo de una exposición de los cuadros en que se representaban los barcos de la Villa del Masnou, cedidos gentilmente a tal fin, por sus poseedores.

«El hecho de dirigiros estas palabras, puede representar a vuestro entender un acto de atrevimiento inaudito; pero quiero intentar demostraros que no constituye más que un acto de enérgica protesta, una verdadera provocación que dirijo a los masnouenses, la que, si bien posiblemente, por no decir con certeza, puede hacerme merecedor de la antipatía de personas a las que respeto en lo mucho que merecen, con el tiempo puede generar una reacción, antes de que sea demasiado tarde, a fin de que, algún capitán masnouense, alguna persona que haya sido testigo de la vida, tanto de esplendor cuanto de decadencia de la marina mercante del ochocientos, se decida, con plena autoridad y perfecto conocimiento de causa, a publicar sus recuerdos y los datos estadísticos que tenga en su poder o conserve en su memoria, con el fin de ilustrar de una forma clara y fehaciente, los pocos conocimientos de aquellos que, como yo mismo, sólo tenemos una visión confusa de lo que fue y representó para España la marina de vela del Masnou, cuya historia, para nosotros, es verdaderamente como la adivinanza de un paisaje que se contempla al través de las más tupidas nieblas».

Y hoy —como en el momento de pronunciar las transcritas palabras— os hablo, tengo la osadía de hablaros de una vida que no he vivido; de unas cosas que no he visto; de unos datos procedentes de fuentes ajenas. Pero tal audacia es hija, y triste es confesarlo, del hecho de que no exista nada —que yo sepa— (y lo repito una vez más, aun corriendo el riesgo de incurrir en una insistente proligidad), publicado por un capitán de la marina mercante del Masnou.

Los capitanes, por desgracia escasos y que afortunadamente conviven aún con nosotros, consagran los contados últimos años de su vida a los recuerdos y se los reservan como preciadas reliquias de cosas que fueron y se desvanecen para siempre; y es por ello que no dudo que, en este preciso momento, en la profundidad y en los más herméticos repliegues de su conciencia, se levantará un sentimiento de justificada protesta y repulsa, al constatar cómo una mano profana hurga audaciosamente en la vieja arquimesa de sus sagrados recuerdos, y, con mayor motivo, por el pleno convencimiento de que la exposición de mis investigaciones contendrá involuntarias inexactitudes y falsas interpretaciones.

No obstante, merezco disculpa e indulgencia, ya que han discurrido años y años desde el hecho dolorosísimo de la total extinción de la marina mercante del Masnou. Desgraciadamente, cada día que pasa es menor el número de los capitanes supervivientes, los cuales, cumpliendo la ley fatal que pesa sobre la Humanidad, van desapareciendo sin dejar rastro, y en términos marinos, sin producir otra estela que la de sus nombres beneméritos y el amor fiel y constante que demostraron siempre por su Villa natal. Al propio tiempo, con ellos van desapareciendo las escasas posibilidades que nos restan de que el Masnou posea algo más que un buen y borroso recuerdo de ellos. Masnou tiene el derecho de pedir, y aun de exigir que, si no todos, por lo menos alguno de los capitanes deje en letras de molde a las generaciones futuras la odisea que con sus hechos escribieron.

IV

Curioso resulta que, a pesar de no haberse publicado ningún libro o folleto relativo a la marina masnouense del ochocientos, cuando una persona ajena a la Villa, aunque enamorada de su belleza y de su historia, intenta transcribir alguna de las pasadas gestas, desconocidas en su mayor parte e inéditas en todo caso, en vez de hallar una atmósfera de cordialidad y de simpatía, en vez de obtener un aplauso afectuoso, aunque sólo fuera por la buena voluntad y la intención, surgen apasionadas protestas y palabras duras contra el autor de este supuesto sacrilegio, por el crimen de haber omitido el nombre de una nave o por el hecho de haber reseñado que un capitán falleció en 1887, cuando realmente el fallecimiento tuvo lugar en 1888. Todo ello ha motivado el recelo y el temor de los aficionados a estudiar este particular, y ha alejado innegablemente la posibilidad de dejar escrita la historia de tan gloriosa marina.

Este lamentable hecho que acabamos de citar, es general en toda la costa catalana. De ello se dolía el notable escritor y economista don Federico Rahola Trémols en su interesante obra *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*, galardonada por la «Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona» con el premio «Conde de Lavern»:

«Todavía no se ha escrito la historia de nuestras astilleros, ni de la marina catalana en el siglo XIX; muy pronto desaparecerán quienes fueron testigos de su vigor y de sus poderosas iniciativas; los vestigios de aquella marina que fue gloria de nuestra tierra parecen destinados a desaparecer sin que nadie los recoja para hacerlos perdurables en una memoria histórica. La generación presente nada sabe de aquellos capitanes que eran a la vez afamados náuticos, hombres probos que fundaron casas de comercio más allá de los mares; ignora por completo el influjo que tuvieron sus expediciones con el aumento de nuestras fábricas y en la pujanza de nuestra agricultura; no ha oído citar los nombres de aquellos maestros de ribera que en los astilleros de Palamós, San Feliu de

Guíxols, Blanes, Masnou y otros pueblos, hicieron famosa la construcción de veleros catalanes, que no ha sido superada, por desgracia, al transformarse la marina por virtud del descubrimiento del vapor».

V

A comienzos del presente siglo, cuando se consumó la desaparición total de la marina mercante del Masnou, ocurrió un hecho memorable en esta Villa. Un extranjero, inglés de nacimiento, don Tomás Morrison, propietario de la finca situada en el extremo oriental del barrio de La Ocata, conocida vulgarmente por *Cal Ros de les Cabres*, llevó a término excavaciones de un gran valor arqueológico, descubriendo restos de cimientos, columnas, capiteles y mosaicos romanos que produjeron honda emoción en los centros culturales de Cataluña. Estos restos venerables de pretéritas edades, luego de descubiertos, fueron nuevamente sepultados y reposarían aún en su sueño milenario, si el Estado no hubiera procedido a su traslado a museo lejano de nuestra Villa.

Asimismo, bajo el terreno del olvido, hoy, un forastero de nacimiento, pero masnouense de devoción, ha practicado excavaciones, incompletas si queréis, pero sometidas a vuestra consideración y benevolencia. Yo os suplico que no volváis a sepultarlas.

Completadlas, ensanchadlas, profundizadlas; y con ello reconstituid para siempre el venerable monumento que erigieron los capitanes masnouenses de la marina de vela del ochocientos.

ANTE LA HOJA EN BLANCO

ANTE LA HOJA EN BLANCO

Antes de trazar mis modestos diseños, hállome ante la primera hoja en blanco y con la necesidad de fijar un objeto, un orden y una extensión, lo que constituye, a no dudar, la parte más difícil de todo proyecto.

El objeto es mi contribución al estudio de todo cuanto representa interés histórico, estadístico o anecdótico, relacionado con la Villa del Masnou, a la que tanto quiero, sin haber nacido en ella, por mi dilatado ejercicio de Arquitecto Municipal de la misma, que me ha permitido un contacto constante, íntimo y ameno con todo cuanto puede constituir elemento contributivo a su conocimiento, y con éste, un nuevo motivo para despertar amor a la pasada historia, fundamento necesario para sentar la base de un porvenir glorioso, ya que no comulgamos con los propugnadores de la vieja frase «Dichosos los pueblos que no tienen historia», inventada por egoístas que prefieren la oscuridad a la luz, el reposo al movimiento y la digestión pacífica a la actividad creadora.

En el momento presente no hay vecino en la Villa, permanente o accidental que no posea el conocimiento de sus bellezas naturales, de su privilegiada situación próxima a la gran urbe barcelonesa; de sus varios y más o menos cómodos medios de comunicación; de la perspectiva siempre nueva del mar, ora en calma, ora tempestuoso; de sus brisas, que mitigan el calor canicular y de su sol que, en el crudo invierno, ahuyenta el frío y produce una tem-

peratura agradable y acogedora. Todos ellos, hijos, vecinos y forasteros que la conocen, aprecian y estiman las inmejorables condiciones que adornan nuestra querida Villa del Masnou.

Pero no hay bastante con este cariño presente y cómodo. Es preciso que se halle asimismo integrado por otras razones de índole espiritual. No sólo hemos de querer al Masnou por su innegable belleza, como no sólo queremos a una mujer por sus encantos físicos; si a ésta le exigimos además simpatía, bondad e inteligencia, a aquélla la queremos dotada de historia, de tradición y de una gloriosa aureola, como indudablemente el Masnou posee por más que resulten casi o totalmente desconocidas por muchos.

Este y no otro, es el motivo generador de nuestros DISEÑOS, trazados someramente, a punta de lápiz, sólo para dar una idea, sin pretender profundizar ni sentar plaza de artista pintor; diseños, croquis, bosquejos, apuntes, que, en forma sucinta, sirvan para poner ante los ojos de quienes los ignoran, todos aquellos hechos pasados que puedan servir para tejer una corona que realce la belleza y que aumente el amor.

Estos DISEÑOS es conveniente que se dividan en dos partes: Una de ellas tratará del suelo o emplazamiento de la Villa, de su constitución en Municipio independiente, de la historia de sus principales edificios y de su Iglesia Parroquial, de su Cementerio, de las Sociedades o Instituciones Benéficas y recreativas, de sus más preclaros hijos, etc. La otra, que será la primera en salir a luz, agrupará todo cuanto se relacione con la actividad marinera, durante la pasada centuria, cuando la marina de vela de la Villa era conocida en todos los mares y en todos los puertos, constituyendo una verdadera escuadra pacífica que triunfó en todas las lides comerciales, enarbolando el pabellón nacional ante el respeto de los marinos de todos los continentes.

Hoy, por desgracia, nada absolutamente resta de aquellas gestas, que, a pesar de no ser lejanas, van cayendo en el seno del olvido; y por ello, no estará de más resucitarlas, evocándolas aunque sólo sea de un modo esquemático, para satisfacción de todos aquellos que, aún ignorándolas, ya sienten amor y respeto por el Masnou.

Queda con ello fijado el programa de estos DISEÑOS, que deseamos sean considerados por todos, como a tales, o sea exentos de toda pretensión, como un collar de sencillas cuentas que un enamorado de la Villa ha unido, en su deseo de realzar su hermosura, para evitar su actual dispersión y futura pérdida total.

DISEÑO PRIMERO

LAS NAVES

En el prólogo de este estudio hemos transcrito la acertada lamentación del economista Rahola, acerca de la escasez y aun carencia de trabajos históricos relativos a la navegación catalana. Otro erudito autor, un siglo antes, don Antonio de Capmany y de Montpalau, en su obra *Memorias Históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la antigua Ciudad de Barcelona,* publicada en Madrid en 1779, dijo:

«Cataluña, por lo que consta en la presente obra, es sin duda la provincia de esta península que ofrece mayor número de sucesos extraordinarios y dignos de toda memoria, así en orden a sus expediciones marítimas como en orden a los progresos de su economía; pero los pocos que se han publicado hasta hoy han tenido la desgracia de ser tan mal escritos, tan mal observados, tan confusamente recopilados, que forman un horrendo caos para el lector que busca más la instrucción que las maravillas. Los patricios que emprendieron escribir Crónicas y Anales del país en los últimos tiempos, bien fuese pereza de consultar monumentos originales y archivos, o ya ignorancia de las partes constitutivas de una historia general, no mostraron la menor curiosidad de ilustrar la parte económica de este género de obras, contentándose con copiar servilmente las patrañas, los prodigios y las victorias, con la misma credulidad, extravagancia e insipidez que los autores originales.»

Para no caer en el caos que apunta Capmany, nos hemos acogido en la parte general de este estudio, a este notable autor, a Rahola, a Roig Raventós, a Ricart y Giralt, a Masriera y a otros de parecida ilustración. Y en la parte particular de Masnou, a los datos estadísticos del capitán Antonio Gibernau; a los anecdóticos del capitán Pablo Estapé Maristany y a los del capitán Isidro Isern; y a los cuadernos de bitácora de varios capitanes, entre ellos Salvador Maristany Sensat, Isidro Fábregas y Jaime Rosés.

* * *

El incremento de la marina de nuestra costa se inició a raíz de las paces concertadas por España con el turco y con la Regencia de Trípoli, así como del Tratado de paz con el Bey de Túnez, todo ello, reinando Carlos III y en méritos del saludable influjo que sobre el ánimo del monarca ejercieron ministros beneméritos como Campomanes, Jovellanos, Floridablanca, Cabarrús, Gálvez, el Conde de Aranda, el Marqués de la Ensenada, el Marqués de la Jonosa, Olavide, etc. Pero principalmente debióse a la Real Cédula estableciendo el libre comercio de España con las Indias, en 12 de octubre de 1776. En ésta, a más de haber franqueado a varios puertos de la Península la navegación de las Islas de Barlovento, se hizo extensivo el beneficio a otros países de América, ampliándose la concesión a las provincias de Buenos Aires y a los Reinos de Chile y Perú, cuya contratación hizo rápidos progresos, y, por ello, se entendió que concurrían iguales o mejores causas para hacerla extensiva a los Reinos de Santa Fe y Guatemala.

Por aquel entonces se había constituido la «Real Compañía de Barcelona» para efectuar comercio con las Islas de Santo Domingo, Puerto Rico y La Margarita. Fueron sus primeros directores don Buenaventura de Milans, don Bernardo Gloria y don Agustín Gibert y Anrrich; su contador, don Ramón Picó, y su tesorero, don Domingo de Durán y de Muxiga.

Las naves expedidas a dichas islas, fueron:

Paquebote *Nuestra Señora del Pilar y del Rosario*, en 1757, de doscientas toneladas y dieciséis cañones de seis libras. Capaz de catorce a dieciséis millas por hora. Capitán: Figuer.

Fragata *Sacra Familia*, en 1757, de ciento setenta y nueve toneladas. Capitán: Jaime Grau.

Pingüe *San Juan y San Severo*, en 1758, de noventa y tres toneladas. Capitán: Francisco Berenguer.

Fragata *San José y San Antonio*, en 1760, de trescientas toneladas. Capitán: Baltasar Borrell.

Fragata *Nuestra Señora de Montserrat* y *San Antonio de Padua*, de doscientas nueve toneladas, conocida por *La Perla de Cataluña*. Capitán: Baltasar Ros.

Fragata *San Francisco de Paula*, en 1763, conocida por *Neptuno*. Pasaba de las trescientas toneladas, atribuyéndosele doscientas sesenta y seis, con veinticuatro cañones de seis y de ocho.

Fragata *San Esteban y Santa María del Socós*, en 1765, conocida por *La Fidelidad*, de ciento cincuenta y una toneladas, con dieciséis cañones de seis. Capitán: Magín Vinyals.

En 1765 se habilitó el libre comercio de las Islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad.

Por Real Decreto de 23 de marzo de 1768 se habilitó el comercio libre con la provincia de Luisiana; y por el de 5 de julio de 1770, se extendió el libre comercio a las provincias de Yucatán y Campeche.

Según refiere Rahola, en su estudio sobre la marina del siglo XVIII, es de creer que las citadas disposiciones dictadas para impulsar el crecimiento de la marina, encontraron en Cataluña favorable ambiente, dando origen a los astilleros que más tarde florecieron en todo el litoral de nuestra tierra.

* * *

Han variado desde el siglo XIII, en tiempos de Jaime I, las formas y los nombres de las naves. En 1228, al tratarse de la conquista de Mallorca, constan en documentos los nombres de *galees, galiotas, lenys, corces, brisses* o *burcias, naus* y *taridas*.

Las cuatro primeras naves citadas eran de remos, armadas y destinadas a combatir; y las tres últimas servían de transporte, en especial las *taridas*, que servían para transportar caballos y armamento, y eran una especie de tartanas grandes, recibiendo también el nombre de *taretas*. Asimismo eran conocidas las *fustas mancas* y las *sagetias*.

En 1243 se citaban los leños de dos bandas *ligna alsata* y los leños corridos *ligna plana*, para el comercio de cabotaje. Existían *naves*, *guarapas*, *xalandros*, *buscios* (naves grandes con tres palos) y *nizardos*, todas ellas sin remos.

En el siglo XIV aparecen las *cocas* y los *baleneros*. En 1315 constan las *naves* (que eran los barcos mayores), *cocas de dos y de tres cubiertas*, *leños de bandas* de alto bordo, *leños gruesos* de una cubierta, *galeras* para mercancías, *barcas* (de menor cabida), *leños sencillos* y *góndolas*, bajeles menores de cabotaje.

Las galeras, según documentos de 1353, eran de tres clases: *gruesas*, *sutiles* e *inxeres*; éstas navegando a vela y a remo, sirviendo para el transporte de caballos.

En el siglo XV se citan *naves*, *leños*, *barcas*, *saetias*, *galeras*, *fustas*, *tafureyas*, *laúdes*, *pánfilos*, *rampines*, *carabelas* y *bergantines*, haciéndose derivar el nombre de *bergantín* de bergante o *brigand*, pues esta clase de naves era la más utilizada por los piratas.

Y en tiempos posteriores, aparecieron los *pingües*, *polacras*, *tartanas*, *londros*, *canarios*, etc.

A principios del siglo XIX adquiere incremento la marina particular, y con tal motivo se organizan astilleros en las principales poblaciones de la costa de Levante. En Lloret (escenario de la ópera *Marina*) existió uno. En Blanes, durante la época que abarca nuestro estudio, existieron tres: Dos de José Vieta a) *Hereu Baguer;* y otro de Ramón Vieta. En San Feliu de Guíxols, uno a cargo del *mestre d'aixa* Bosch; en Arenys, los dirigidos por Salvador Busquets; varios en Barcelona; y en cuanto al Masnou, los que estaban al cuidado de los *mestres d'aixa* Corves y Sust.

De estos astilleros salieron las naves que constituyeron la marina de vela catalana del ochocientos que surcaron todos los mares del globo. Primero, costeando prudentemente la península, debi-

do a las guerras con Inglaterra y con Francia. Recuerdo de ello son los nombres de dos calles del Masnou: calle de la Gaditana y calle de Adra. Luego, las naves, abandonando en su casi totalidad la navegación de cabotaje, franquearon el Estrecho y remontaron hasta Vigo y La Coruña donde aún hoy se conservan apellidos y empresas del Masnou. Al proceder al derribo de una antigua casa del Camino Real, descubrióse una abertura cuyo dintel de piedra granítica ostentaba casi borrada esta inscripción: «Antoni Sust, fill del final d'Espanya». Y de este Puerto extremo, se lanzaron las naves del Masnou, en navegación de altura, a comerciar con América.

Las naves del Masnou, en la segunda mitad del ochocientos, por su destino y por su capacidad, se dividían en dos categorías: *Veleros de cabotaje* y *Veleros de altura*, según se destinaran a bordear las costas de la península o a lanzarse a través de los mares hasta los puertos del Nuevo Mundo.

En cuanto a su clasificación por el tipo o disposición de la arboladura, existieron en el Masnou: *Barca mitjana*; *Laud* o *Falucho*; *Místico*; *Goleta*; *Balandra*; *Paylebote*; *Polacra goleta* o *Polacra goleta de dos palos*; *Polacra redonda o polacra*; *Bergantín goleta* o *Bergantín goleta de dos palos*; *Bergantín redondo* o *Bergantín*; *Bricbarca* o *Corbeta* y *Fragata*.

Diremos breves palabras de cada tipo por no ser éste el objeto de nuestro estudio.

Barca de mitjana, *Laud* o *Falucho*, de unas ochenta toneladas, era una nave aparejada con vela latina en un palo alto, inclinado a proa, provisto de una maestra; y en la popa, un palo vertical, menor, con una vela llamada «mitjana».

Místico, de unas cien toneladas, estaba provisto de tres palos, uno en la proa, otro en medio y el menor en la popa, este último con vela «mitjana». Los tres palos eran verticales.

Goleta, de unas doscientas toneladas, estaba provista de dos palos de dos piezas, con cruceta (especie de cofa). El palo de proa tenía cofa y cuatro vergas; y el de popa, cruceta, botavara y pico.

Balandra, de unas ochenta toneladas, con un solo palo en el que se insertaba una verga.

Paylebote, de unas doscientas toneladas, con dos palos de dos piezas con cruceta. El palo trinquete mantenía una verga; y el de popa, botavara y pico.

Polacra goleta o *Polacra goleta de dos palos*, de doscientas a doscientas cincuenta toneladas, tenía el palo trinquete como el de un paylebote y el palo mayor, de dos piezas, con cruceta, botavara y pico.

Polacra redonda o *polacra*, de unas doscientas toneladas, tenía el palo trinquete y el palo mayor como los de un paylebote, con cinco vergas, y el palo mayor, además, provisto de botavara y pico. Cruz en ambos palos, pero sin cofas.

Bergantín goleta o *Bergantín goleta de dos palos*, tenía el palo trinquete como el de un bergantín redondo, y el palo mayor como el de un paylebote. Dos piezas con cruceta, botavara y pico.

Bergantín o *Bergantín redondo*, de doscientas a trescientas toneladas; tenía dos palos como los de una fragata, con aparejo muy complicado. De construcción fina que, además del bauprés tenía los dos palos ya indicados, trinquete y mayor, comúnmente ambos cruzados por vergas y con una gran vela cangreja por vela mayor. La vela cangreja de los bergantines, recibía el nombre de «bergantina».

Bricbarca o *corbeta*, de trescientas a quinientas toneladas, tenía tres palos: el de proa o palo trinquete; el del medio o palo mayor; y el de popa o palo mesana. Los tres palos con tres piezas provistas de cinco vergas, cofas y crucetas. El palo de mesana, además, con botavara y pico.

Fragata, de cuatrocientas a setecientas toneladas, tenía tres palos, trinquete, mayor y mesana. Los tres constaban de tres piezas provistas de cinco vergas, cofas y crucetas. El palo de mesana, además, tenía botavara y pico.

Expuestos someramente los once tipos de las naves del Masnou, para no entrar en detalles ajenos al fin propuesto, principalmente histórico y estadístico, digamos que, según los datos del capitán Gibernau, el Masnou, a partir de 1863, contó con:

Navegación de cabotaje:

2 faluchos, laúdes o barcas de mitjana.
1 místico.
12 místicos goletas.
2 balandras.
1 goleta.
6 polacras goletas o polacras goletas de dos palos.
En total: 24 naves de cabotaje.

Navegación de altura:

1 goleta.
96 polacras goletas o polacras goletas de dos palos.
36 polacras redondas o polacras.
26 bergantines goletas o bergantines goletas de dos palos.
27 bergantines o bergantines redondos.
8 corbetas o bricbarcas.
3 fragatas.
En total: 197 naves de altura.

Total general de naves a partir de 1863:

2 goletas.
102 polacras goletas.
36 polacras.
26 bergantines goletas.
8 corbetas.
3 fragatas.
2 faluchos.
27 bergantines.
1 místico.
12 místicos goletas.
2 balandras.
2 paylebotes.
En total: 224 naves.

Ello no obstante, en otro diseño, citaremos hasta trescientas catorce naves, ya que, a partir de 1863 hasta extinguirse la marina de vela del Masnou, al total referido se adicionaron noventa naves.

Claro está que el número total de naves referido alcanza a aquellas de las que poseemos ciertas noticias, conociendo sus nombres, su clase y sus capitanes; y, por lo tanto, es probable que existieran pocas o muchas más.

Resulta verdaderamente asombroso el número de naves que en tan breve tiempo llegó a poseer la Villa del Masnou; posesión indubitable, ya que los capitanes, la propiedad, el capital y los tripulantes eran masnouenses, conforme se irá viendo en los sucesivos diseños.

El barco tipo de la navegación de cabotaje, fue el místico goleta; el de la navegación de altura, la polacra goleta.

DISEÑO SEGUNDO

LOS NOMBRES DE LAS NAVES

Descrita someramente en el diseño anterior la clasificación de las naves, viene como anillo al dedo dedicar el presente a los nombres, no ya específicos, sino particulares que ellas recibieron, por resultar interesante a nuestro objeto examinar los nombres de los bajeles del Masnou aun cuando sólo sea dentro de un determinado período, ya que tales nombres pueden facilitarnos indicaciones, tanto de la imaginación de los marinos del ochocientos, cuanto de los sentimientos familiares y conocimientos históricos y científicos que poseían, demostrados al bautizarlos.

Acto trascendental el del bautizo, pues constituyendo el barco la única o principal base de la fortuna de su propietario, es natural que éste quisiera designarlo con un nombre laboriosamente escogido entre los de su mayor predilección.

No poseemos datos concretos de los años heroicos de la marina mercante masnouense, cuando su gesta era tan solo un balbuceo. No detallamos, por harto conocida, la hazaña del capitán Mirambell, por haber sido objeto de especiales y detallados estudios, entre ellos el de Ricart y Giralt. Presentado con pabellón brasileño y fines comerciales en Montevideo, cuando aún el Uruguay, lo mismo que la Argentina, proclamada su independencia, estaban en guerra con España y corría el riesgo de ser condenado a muerte el español que a tanto se atreviese. Pero, con catalana claridad razonó Mirambell ante el Presidente: «He venido con carácter y misión de paz y concordia. Hablamos el mismo idioma, corre la

misma sangre por nuestras venas, terminaron ya nuestras sangrientas hostilidades. No puedo creer que unos gobernantes caballerosos como ustedes, me hagan daño alguno por haber venido a entablar relaciones comerciales. ¿Acaso mi «Constancia» es buque de guerra? ¿Traigo armas o contrabando?». El Presidente, general Ribera, no sólo le dejó en libertad, sino que le permitió izar a bordo la bandera española.

Los pocos o muchos datos que poseemos y que, como es obvio, no hemos podido obtenerlos directamente sino gracias al esfuerzo de beneméritos capitanes que tuvieron el acierto y la paciencia de recopilarlos, empiezan en el año 1863 y prosiguen hasta consumarse la total extinción de la marina mercante del Masnou en el año 1905; datos que en su mayor parte fueron facilitados por el laborioso capitán Gibernau, el cual, al tener conocimiento de la muerte de un capitán masnouense, anotaba con paciencia benedictina, nombre y apellidos, posición económica, lugar, edad, barcos en que navegó, alias o renombre y estado civil. Ignoro si su recopilación fue total y matemáticamente exacta, o si en ella ocurrieron posibles, por no decir inevitables omisiones; y, por ello, en el presente caso hemos de decir con el poeta:

«Y ahora, lector, no añado ni comento.
Tal cual me lo contaron, te lo cuento.»

Teniendo a la vista la relación de los nombres que dignamente ostentaron las naves del Masnou, desde 1863 a 1905, vemos, tras un ligero examen que pueden ser clasificados en doce grupos, por las plausibles razones que siguen:

En múltiples casos los barcos del Masnou recibían los nombres patronímicos de una persona, ya por motivos de justificado orgullo, el del propietario o el del capitán; ya por razones sentimentales el de algún familiar, principalmente el de algún hijo a cuyo nombre se anteponía el adjetivo de *joven*. Otras veces, el nombre era de mujer y siempre coincidiendo con el de la madre, de la esposa, de la hija o de la prometida. En los dos últimos casos, se anteponía al nombre uno de los calificativos *joven* o *bella* y en alguna ocasión el de *amable*. En especialísimos casos la piedad y la religiosidad de los padrinos, atendiendo a los embates, luchas, fa-

tigas y trances de que la nave acostumbraba a ser víctima, la ponían bajo la advocación y protección de la Virgen Santísima o de un Santo. También se acudía en el momento de la elección de nombre, a los que representaban y correspondían a las características especiales del bajel, como la finura y elegancia de sus líneas, la ligereza de su marcha, la resistencia de su estructura a los embates de los elementos desencadenados, etc., empleándose al efecto expresivos calificativos. En menor proporción se aplicaron a las naves nombres correspondientes a fenómenos metereológicos o denominaciones astronómicas. Asimismo, los padrinos, queriendo dar prueba de su erudición, buscaron en la historia nombres de personajes y de hechos destacados. En contados casos se utilizaron nombres de animales terrestres, marítimos y aun aéreos. También se designó el barco con el apellido solo o con el nombre y apellido del dueño o del capitán. Cuando se quería ponderar el valor y la estima que tenía la nave, recibía el nombre de una joya o de una piedra preciosa. Contadas embarcaciones recibieron nombres completamente arbitrarios, cuyo origen sólo sospechamos o conjeturamos. La geografía ejerció también influencia en la nomenclatura naval, principalmente por lo que se refiere a los nombres de naciones, ciudades y ríos. Finalmente, los padrinos de mayor ilustración, no olvidaron completamente la mitología.

Atendiendo a todo cuanto se acaba de manifestar, hemos clasificado los nombres de las naves del Masnou, en los siguientes grupos, por razón de sus nombres, a saber:

a) Patronímicos masculinos.
b) Patronímicos femeninos.
c) De Santos.
d) Calificativos.
e) Metereológicos y astronómicos.
f) Históricos.
g) De animales.
h) Apellidos y nombres y apellidos.
i) De joyas.
j) Geográficos.
k) Mitológicos.
l) Arbitrarios.

Vamos a seguir una lista de los nombres de los barcos del Masnou, clasificados según los doce grupos referidos:

A) NOMBRES PATRONIMICOS MASCULINOS

Polacras goletas

ENRIQUE, JAIME, VICENTE, ADRIANO, MARIO.

Polacras

TOMÁS, VÍCTOR, FÉLIX.

Bergantines goletas

TIMOTEO I, TIMOTEO II, TIMOTEO III, SEBASTIÁN, FRASQUITO, MIGUEL, LAUREANO, JUAN, NICOLÁS, RAFAEL, SEBASTIÁN, HUGO, CEFERINO, FRANCISCO, PEDRO, JOSÉ MARÍA, JAIMITO, ERNESTO.

Bergantines

PEPE, FELIPE, CRISTÓBAL, JUANITO, VENTURA, SALVADOR, PEDRO ANTONIO, DEMETRIO, ALEJANDRO, RICARDO, JOVEN MIGUEL, JOVEN JOAQUÍN.

Corbeta

JOVEN ENRIQUE.

Fragatas

VICENTE, BUENAVENTURA.

B) NOMBRES PATRONIMICOS FEMENINOS

Polacras goletas

CAROLINA, NUEVA TERESA, NUEVA ROSITA, NUEVA DOLORES, ADELA, GABRIELA, VALENTINA, EULALIA, AMABLE DOLORES, ANITA, NUEVA ELISA, DOROTEA, AGUSTINA, MARÍA ASSUMPTA, PACA, JOVEN ELISA, LOLA, MARÍA LUISA, ANA, ANA CRISTINA, FIDELA, FRANCISQUETA, NUEVA DOLORES, GUADALUPE, ALBERTINA, HERMESINDA, JOVEN ADELA, MADRONA, IGNACITA, JACINTA, ADELAIDA, NUEVA CARLOTA, TERESINA, DOLORES, ANTONIETA, TERESA, ELISA, ROSA, MANUELA, VENTURITA, ANTONIETA, MERCEDITAS, PAULA, ELVIRA, AMELIA, ELENA, DARÍA, ISABELITA, SARA, NUEVA PAULA, MARÍA, MERCÉ, CASILDA, FRASQUITA, CARMEN, MARCELINA, ÁNGELA, SOLEDAD, MARINA.

Polacras

DOROTEA, MODESTA, CONCHITA, EDUVIGIS, JOSEFA, ANITA, JUANITA, TERESA, FLORA, CLEMENTINA, FELICIA, ISABELITA, MERCEDITAS, LUISA, NICASIA, ISIDRA, ROSALÍA, ELISA, ANA, JOVEN CONCHITA, CONSUELO, ELVIRA, TRES DOROTEAS, HIGINIA, AVELINA, PACA, AMALTEA.

Bergantines goletas

HORTENSIA, VICTORIA, MARÍA, PEPA, MARÍA LUISA, EUGENIA, MARÍA TERESA, RITA, ESPERANZA, ROSARIO, ELVIRA, ISABEL.

Bergantines

AMALIA, CECILIA, MARÍA ROSA, ANGELITA, EVA, CLARA, BELLA DOLORES, ELENA, PILAR, CARMEN, JULIA, ANA DE MÁLAGA, MAGDALENA, NUEVA VICTORIA, ENRIQUETA, CLARA, JOVEN ANA, LUISA.

Corbetas

FANNY, MERCEDES, DOS HERMANAS, JUANITA, CARLOTA, OBDULIA, TERESITA, CONCEPCIÓN, ROSA CARMEN, CELESTINA.

Goleta

PRISCA.

Fragata

ANGELITA.

C) NOMBRES DE SANTOS

Polacras goletas

SAN JOSÉ, SAN MARIANO.

Polacra

VIRGEN DEL CARMEN.

Místicos goletas

SAN JUAN, SAN MARIANO, SAN ANTONIO, SAN JAIME, SAN FRANCISCO.

Falucho

SAN JUAN.

D) CALIFICATIVOS

Polacras goletas

PRECIOSA, MENSAJERA, PRONTA, CRONÓMETRO, CARIÑOSA, DECIDIDA, MULATA, TRAVIATA, ONDINA, ELEGANCIA, FAVORITA, LANCERO, VOLUNTARIA, NUEVO RAYO, DESPEJADA, EMPERADOR, RÁPIDO, ATRACTIVO, GLORIAS DEL MASNOU, LISTA, UNIÓN, ENCANTADORA, REFORMA, PRUDENTE.

Polacras

INDIA, ATALAYADOR, VIAJERO, FLORESTA, FELIZ, LINDO, TEMERARIA, SORPRESA.

Bergantines goletas

INDIO, PRESIDENTE, VOLUNTARIA, PROFETA, VIGILANTE, PRÓCER, VOLUNTARIO, REGENERADA, VENCEDOR, ATALAYADOR, INVENCIBLE, SOBERANO, SOBERANO II, SOBERANO III, PRÍNCIPE, PUBILLA, CURRUTACO, FOMENTO, LISTA.

Bergantines

NUEVO VIGILANTE, RESTAURADOR, MONARCA, CONCELLER, GRATITUD, VÍRGENES, EXPLORADOR.

Corbetas

LINDA, VOLADOR, PORVENIR, ESTRELLA.

Místico

DECIDIDO.

Místicos goletas

GALÁN, DILIGENTE, ATRACTIVO, FALUM, PESCADOR, CATALÁN.

Fragata

RESOLUDA.

E) METEOROLOGICOS Y ASTRONOMICOS

Polacra goleta

HURACÁN.

Bergantín

ECLIPSE.

Goleta

ESTRELLA DE LA MAÑANA.

Paylebote

CÉFIRO.

F) LITERARIOS E HISTORICOS

Polacras goletas

DULCINEA, NUMANTINA, ARAUCANA, ATALIA.

Bergantines goletas

BELISARIO, DOS DE MAYO, PELAYO, PRIM.

Bergantines

WIFREDO, CAUPOLICÁN, LEPANTO, CISNEROS, HERNÁN CORTÉS, COLÓN, PRIM.

Corbetas

SIETE DE NOVIEMBRE, NUEVA LAUTARO.

G) DE ANIMALES

Polacras goletas

DELFÍN, ARDILLA, TIGRE, LEÓN.

Bergantines goletas

TORO, PÁJARO DEL RASTILLO.

Místico goleta

PALOMO.

H) NOMBRE Y NOMBRES Y APELLIDOS

Polacra goleta

CECILIA RÍOGRANDENSE.

Polacra

MARISTANY.

Fragatas

JOAQUÍN SERRA, DOCTOR CRUIXENT.

Bergantines goletas

PEDRO MARISTANY, JAIME MILLET, JOSÉ DE LLOBREGAT, JOSÉ HORTS, MARÍA ÁNGELA SENSAT, ASUNCIÓN FOMENTO, G. SENSAT.

Corbetas

PEDRO GUSSI, ANTONIO GUSSI, PABLO SENSAT, ANTONIO JANÉ, CARLOS F. ROSÉS, MARTÍ CODOLÁ.

Bergantines

PANCHITA ROS, LLASSAT.

Goleta

CLARITA VALLMORA.

Fragata

MERCEDES MONTES.

I) DE JOYAS

Polacra goleta

ESMERALDA.

Corbetas

PERLA, ESMERALDA.

Polacra

PERLA.

Balandro

PERLA.

J) GEOGRAFICOS

Polacras goletas

CARAQUEÑA, QUECHE MASNOU, RONDA, GUAYREÑO, CORUÑÉS, BURIGUA, ANTILLA, BESÓS, GUADALQUIVIR.

Polacras

CATALUÑA, MARROQUINA, NUEVITAS, NUEVA SUBUR.

Bergantines goletas

OCATA, PAIVA, PUERTO CABELLO.

Bergantín

CHILE.

Corbetas

GUAYAQUIL, CATALUÑA, SUBUR, BORINQUEN, GUAYAQUIL, VALPARAÍSO, MAYPO.

Balandro

IBERIA.

K) MITOLOGICOS

Polacras goletas

ASTREA, VESTAL, LIRA DE SAFO, AMALTEA.

Bergantines

URANIA, DIANA.

L) ARBITRARIOS

Polacra goleta

PORTOLLAS, VALENCITA, RENGO.

Polacras

PARATONS, ACANCIA.

Corbeta

FUSTERA.

DISEÑO TERCERO

ARQUEO

Las naves del Masnou, en su gran mayoría, pudieron ser tal vez inspiradoras de aquella popular zarzuela del tiempo de nuestros abuelos, en la que se cantaba:

«Te llevaré a Puerto Rico
en un cascarón de nuez.»

Tan minúsculos eran estos barcos en relación con las atrevidas empresas que con ellos se realizaban, como era la travesía de los Océanos. Algunos de ellos no sólo cruzaban el Atlántico, sino que luego se adentraban en el Pacífico, como por ejemplo el bergantín CAUPOLICÁN, que cubría la ruta de Barcelona a Valparaíso, costeando la Tierra de Fuego y bordeando el Cabo de Hornos, con productos agrícolas y de fabricación catalana a la ida y con nitratos a la vuelta.

Si triunfaron la mayoría de los barcos, conservándose en activo servicio durante muchos años, fue debido a dos causas: Por su excelente construcción en las pequeñas atarazanas de la Costa de Levante, en las que no se regateaba el grueso y la calidad de la madera, sacrificándose a veces la velocidad en aras a su mayor duración; y por la práctica, serenidad, pericia y a la par osadía de los Capitanes y a la buena disciplina y experiencia de las tripulaciones.

En los astilleros de Blanes, entre otros muchos barcos de Masnou, fueron construidos: Las polacras goletas PRONTA y LINDA; los bergantines goletas SOBERANO III, G. SENSAT y OCATA; el bergantín URANIA y las corbetas NUEVA LAUTARO, PABLO SENSAT y GUAYAQUIL. En los de Lloret, la polacra ACANCIA. En la de Arenys, las polacras goletas CARIÑOSA y LANCERO y el bergantín PEDRO MARISTANY. En Mataró, el bergantín CAUPOLICAN. En Masnou, las polacras goletas BURIGUA, CORUÑES y LIRA DE SAFO y el bergantín WIFREDO, entre otras muchas naves. Y en Barcelona, el bergantín goleta ATALAYADOR.

La escasa capacidad de las naves del Masnou fue motivo de que muchas travesías afortunadas no pudieran producir beneficio sensible; y que el embate de los elementos los convirtiera en frágiles juguetes de cada ciclón o temporal.

Examinando las interesantísimas e inéditas notas relictas del capitán Gibernau, se observa que la desaparición de la flota masnouense fue debida, en su mayor parte, a su venta, ya en Barcelona, ya en distintos puertos americanos; y si bien, en repetidas ocasiones, el motivo de la venta fue la necesidad, o la nula o escasa fortuna en los negocios, hallamos también que la causa más general y corriente fue el ser demasiado pequeña la nave, circunstancia que imposibilitaba obtener buenos rendimientos a los navieros.

Estas ventas de las naves demasiado pequeñas se acentuaron a partir del año 1870, cuando empieza a ser más notable el desarrollo de la navegación a vapor, con barcos de muy superior tonelaje, contra cuyo nuevo tipo, a la larga, no pudieron luchar ni competir las pequeñas naves de vela masnouenses.

El resumen estadístico de los barcos del Masnou, según su arqueo, desde 1863 a 1905, fue el siguiente:

1 de	32 toneladas.	32 toneladas.
1 de	36 toneladas.	36 toneladas.
7 de	40 toneladas.	280 toneladas.
2 de	48 toneladas.	96 toneladas.
2 de	52 toneladas.	104 toneladas.
	Suma y sigue	548 toneladas.

	Suma anterior		548 toneladas.
1 de	56 toneladas.		56 toneladas.
6 de	60 toneladas.		360 toneladas.
2 de	64 toneladas.		128 toneladas.
5 de	72 toneladas.		360 toneladas.
15 de	80 toneladas.		1.200 toneladas.
10 de	100 toneladas.		1.000 toneladas.
4 de	112 toneladas.		448 toneladas.
2 de	116 toneladas.		232 toneladas.
33 de	120 toneladas.		3.960 toneladas.
2 de	128 toneladas.		256 toneladas.
20 de	140 toneladas.		2.800 toneladas.
2 de	152 toneladas.		304 toneladas.
43 de	160 toneladas.		6.880 toneladas.
3 de	166 toneladas.		498 toneladas.
21 de	180 toneladas.		3.780 toneladas.
34 de	184 toneladas.		6.256 toneladas.
1 de	200 toneladas.		200 toneladas.
2 de	212 toneladas.		424 toneladas.
19 de	220 toneladas.		4.180 toneladas.
33 de	240 toneladas.		7.920 toneladas.
8 de	260 toneladas.		2.080 toneladas.
7 de	280 toneladas.		1.960 toneladas.
1 de	284 toneladas.		284 toneladas.
1 de	288 toneladas.		288 toneladas.
1 de	300 toneladas.		300 toneladas.
8 de	320 toneladas.		2.560 toneladas.
3 de	336 toneladas.		1.008 toneladas.
9 de	360 toneladas.		3.240 toneladas.
1 de	400 toneladas.		400 toneladas.
3 de	440 toneladas.		1.320 toneladas.
1 de	480 toneladas.		480 toneladas.
3 de	520 toneladas.		1.560 toneladas.
2 de	560 toneladas.		1.120 toneladas.
3 de	600 toneladas.		1.800 toneladas.
	Suma y sigue		60.190 toneladas.

	Suma anterior	60.190 toneladas.
3 de	640 toneladas.	1.920 toneladas.
2 de	720 toneladas.	1.440 toneladas.
1 de	800 toneladas.	800 toneladas.
1 de	1.160 toneladas.	1.160 toneladas.
1 de	1.400 toneladas.	1.400 toneladas.
	TOTAL	66.910 toneladas.

La nave más pequeña del Masnou fue el místico goleta GALÁN, destinado a cabotaje, de 32 toneladas. Los tres mayores fueron: JOAQUÍN SERRA, fragata de 800 toneladas, cuyos sucesivos capitanes fueron don José Isern y don Jaime Rosés. VALPARAÍSO, corbeta de 1.160 toneladas. Capitanes: don Juan Sala, don José Sala y don Francisco Casals. DOCTOR CRUXENT, fragata de 1.400 toneladas. Capitán, don José Sensat.

Los barcos de 120, 160, 184 y 240 toneladas fueron los más corrientes en la marina de vela del Masnou.

DISEÑO CUARTO

RESUMEN DE LOS TRES ANTERIORES

Habiendo obtenido hasta el presente un resumen de las naves y de sus respectivos tonelajes, vamos a continuación a formar una lista en la que, en seis columnas, se consignen los datos siguientes:

Primera columna: Número por orden alfabético.
Segunda columna: Nombre de la nave y su calificación.
Tercera columna: Capacidad en quintales.
Cuarta columna: Capacidad en toneladas.
Quinta columna: Fecha en la que se tiene noticia de la nave.
Sexta columna: Capitanes que tuvo la nave.

1. — ACANCIA

Polacra	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Eugenio Millet Maristany, Pedro Villá, F. Oliver Millet

2. — ADELAIDA

Polacra gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: Sebastián Ramentol, José Martí, Carlos Orta, Andrés Bertran

3. — ADELA *Polacra gol.*	3.500	700	1863	CAPITANES: Pedro Maristany Salvador Sala José Isern Ginés Vila Juan Martí
4. — ADRIANO *Polacra gol.*	1.800	360	1863	CAPITANES: Jaime Pagés Gerardo Bosch
5. — AGUSTINA *Polacra gol.*	3.200	640	1863	CAPITANES: José Martí Pedro Fábregas Isidro Pla
6. — ALBERTINA *Polacra gol.*	4.000	800	1863	CAPITANES: Pedro Maristany Agustín Maristany
7. — ALEJANDRO *Bergantín*	6.000	1.200	1876	CAPITÁN: Esteban Ramon
8. — AMABLE DOLORES *Polacra gol.*	2.000	400	1863	CAPITÁN: Pablo Codina
9. — AMALIA *Bergantín*	5.500	1.100	1863	CAPITANES: Pablo Bertran Gerardo Bertran Jaime Bertran Gerardo Bertran
10. — AMELIA *Polacra gol.*	2.000	400	1863	CAPITÁN: Pedro Bertran

11. — ANA				
Bergantín	5.000	1.000	1876	CAPITÁN: Cayetano Bertran
12. — ANA				
Polacra	6.000	1.200	1863	CAPITANES: José Sust, Pedro Maristany, Gerardo Maristany
13. — ANA CRISTINA				
Polacra gol.	4.500	900	1863	CAPITANES: Pedro Fábregas, Gabriel Fábregas, Eusebio Fábregas
14. — ÁNGELA				
Polacra gol.	5.500	1.100	1867	CAPITANES: Pedro Rosés, Mateo Pagés, Juan Millet, Jerónimo Pla
15. — ANGELITA				
Bergantín	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Mateo Pagés, Francisco Pagés, Pedro Pagés, Evaristo Millet
16. — ANGELITA				
Fragata	18.000	3.600	1863	CAPITÁN: José Isern
17. — ANITA				
Polacra gol.	4.800	960	1863	CAPITANES: Antonio Pla, Pedro Manau, Juan Collell

18. — ANTONIETA					
	Polacra gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: Salvador Llimona, Joaquín Rosés, Juan Llimona, José Bertran, Antonio Pla
19. — ANTONIO JANÉ					
	Bricbarca	15.000	3.000	1863	CAPITÁN: Antonio Subirá
20. — ARAUCANA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: Salvador Millet, Juan Oliver
21. — ARDILLA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITÁN: Jaime Ferrer
22. — ASTREA					
	Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITÁN: José Isern
23. — ASUNCIÓN FOMENTO					
	Bergantín gol.	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Tomás Alsina, Juan Alsina, José Ribalta
24. — ATALAYADOR					
	Polacra	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Salvador Sala, Leonor Pla, Juan Pla, Antonio Oliver, Marcelino Alsina
25. — ATALAYADOR					
	Bergantín gol.	4.200	840	1863	CAPITANES: Tomás Gibernau, Paulino Coll, Francisco Gibernau, José Gibernau

26. — ATALIA *Polacra gol.*	3.000	600	1863	CAPITANES: Salvador Llimona Antonio Castellá
27. — ATRACTIVA *Polacra gol.*	1.600	320	1863	CAPITÁN: Juan Fontanills
28. — ATRACTIVO *Místico gol.*	900	180		
29. — ATRACTIVO *Paylebote*	1.500	300		CAPITÁN: Pablo Ramón
30. — BELISARIO *Bergantín gol.*	5.500	1.100		CAPITANES: Gerardo Alsina Maristany Luis Pagés Emilio Alsina Enrique Pagés Pablo Ventura
31. — BELLA DOLORES *Bergantín*	7.500	1.500	1888	CAPITANES: Isidro Millet Manuel Pagés
32. — BESÓS *Polacra gol.*	1.300	260	1863	CAPITANES: Pedro Durán Sebastián Gibernau
33. — BORINQUEN *Corbeta*	10.000	2.000	1867	CAPITANES: Benito Sala Mateo Millet
34. — BURIGUA *Polacra gol.*	3.800	760	1863	CAPITANES: Segundo Maristany Gerardo Maristany

35. — CARAQUEÑA					
	Polacra gol.	2.900	580	1863	CAPITANES: Pedro Pagés, Antonio Durán, Segundo Pagés
36. — CARIÑOSA					
	Polacra gol.	2.500	500	1863	CAPITANES: Francisco Alsina, Isidro Isern
37. — CARLOS F. ROSÉS					
	Bricbarca	12.000	2.400	1863	CAPITÁN: Isidro Maristany
38. — CARLOTA					
	Corbeta	6.000	1.200	1872	CAPITANES: José Sampera, Salvador Sampera, José Curell
39. — CARMEN					
	Polacra gol.	2.500	500	1867	CAPITANES: Pedro Coll, Jaime Casals, Pedro Coll Pagés, José Millet
40. — CARMEN					
	Bergantín	6.000	1.200	1885	CAPITÁN: Pedro Coll
41. — CAROLINA					
	Polacra gol.	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Gabriel Ramentol, Mariano Ramentol
42. — CASILDA					
	Polacra gol.	5.000	1.000	1876	CAPITANES: Silverio Millet, Francisco Millet
43. — CATALÁN					
	Místico gol.	1.500	300		CAPITÁN: Juan Bonastre

44. — CATALUÑA *Polacra*	4.000	800	1863	CAPITANES: Francisco Sanjuan Tomás Curell Gerónimo Pagés Juan Sanjuan B. Millet
45. — CAUPOLICÁN *Bergantín*	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Isidro Millet Francisco Millet
46. — CECILIA *Bergantín*	4.500	900	1863	CAPITANES: Jaime Ferrer José Carreras José Gibernau Antonio Gibernau
47. — CÉFIRO *Paylebote*	1.500	300		CAPITÁN: Jaime Rosés
48. — CELESTINA *Corbeta*	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Jaime Sensat Juan Sensat
49. — CISNEROS *Bergantín*	5.500	1.100	1863	CAPITANES: Jaime Oliver José Castells Pedro Maristany Jaime Noms
50. — CLARA *Bergantín*	9.000	1.800	1868	CAPITÁN: Pablo Isern
51. — CLARA *Bergantín*	8.000	1.600	1863	CAPITÁN: Pedro Corchs

52. — CLARITA VALLMORA
Goleta 1.800 360 CAPITANES:
Luis Oliver
José Mora
Isidro Maristany

53. — CLEMENTINA
Polacra 4.800 960 1863 CAPITANES:
Jaime Sensat
Francisco Sensat
Pedro Gibernau
Sebastián Ramentol

54. — COLÓN
Bergantín 5.000 1.000 1863 CAPITÁN:
Sebastián Ramentol

55. — CONCELLER
Bergantín 8.500 1.700 CAPITANES:
Isidro Maristany
Tomás Pou
Tomás Truch
Juan Maristany
Antonio Oliver

56. — CONCEPCIÓN
Corbeta 6.000 1.200 1867 CAPITANES:
Pablo Estapé
Isidro Sensat

57. — CONCHITA
Polacra 4.000 800 1863 CAPITANES:
Isidro Martí
Gregorio Bertrán

58. — CONSUELO
Polacra 9.000 1.800 1887 CAPITÁN:
José Jover

59. — CORUÑÉS
Polacra gol. 1.800 360 1863 CAPITÁN:
Antonio Rosés

60. — CRISTÓBAL				
Bergantín	5.000	1.000	1863	CAPITÁN: Francisco Oliver
61. — CRONÓMETRO				
Polacra gol.	2.500	500	1863	CAPITANES: Domingo Sanjuan, J. Hombravella, G. Hombravella, G. Maristany
62. — CURRUTACO				
Bergantín gol.	6.000	1.200	1889	CAPITÁN: Julián Curell
63. — CHILE				
Bergantín	5.000	1.000	1863	CAPITANES: José Millet, B. Alsina, Francisco Estapé, Salvador Millet, José Millet
64. — DARÍA				
Polacra gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: José Pagés, Pedro Pagés, Jaime Rosés, Gerardo Casals
65. — DECIDIDA				
Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITÁN: José Millet
66. — DECIDIDO				
Místico	1.000	200		CAPITÁN: Pablo Viola
67. — DELFÍN				
Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: Jaime Pagés, Jaime Pagés Estapé

68. — DEMETRIO					
	Bergantín			1863	CAPITÁN: Francisco Curós
69. — DESPEJADA					
	Polacra gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: José Maristany, Ezequiel Maristany, Isidro Pla, Prudencio Curell
70. — DIANA					
	Bergantín	6.000	1.200	1863	CAPITANES: José Sanjuan, Tomás Alsina, José Sanjuan
71. — DILIGENTE					
	Místico gol.	1.000	200		CAPITÁN: José Mas
72. — DOCTOR CRUXENT					
	Fragata	35.000	7.000	1863	CAPITÁN: José Sensat
73. — DOLORES					
	Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITÁN: Gabriel Oliver
74. — DOROTEA					
	Polacra	4.000	800	1863	CAPITÁN: Agustín Maristany, José Ferrer
75. — DOROTEA					
	Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITÁN: Antonio Pagés
76. — DOS HERMANAS					
	Corbeta	9.000	1.800	1879	CAPITANES: Agustín Curell, Pedro Roca

77. — DOS DE MAYO				
Bergantín gol.	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Gabriel Sanjuan, Isidro Pla, Francisco Castells, Francisco Alsina
78. — DOS DE MAYO				
Bergantín gol.	6.000	1.200	1892	CAPITÁN: Francisco Ferrer
79. — DULCINEA				
Polacra gol.	4.500	900	1863	CAPITANES: Agustín Curell, Victoriano Pagés, Tomás Truch, Félix Sanjuan, Federico Pagés, Pedro Pagés
80. — ECLIPSE				
Bergantín	6.000	1.200	1889	CAPITÁN: Joaquín Rosés
81. — EDUVIGIS				
Polacra	4.000	800	1863	CAPITANES: Pedro J. Maristany, José Sampera, José Casals, Delmiro Maristany, Demetrio Roqueta
82. — ELEGANCIA				
Polacra gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: Pedro Maristany, Manuel Pagés
83. — ELENA				
Bergantín	7.000	1.400	1863	CAPITANES: Manuel Pagés, Demetrio Roqueta, Antonio Sust

84. — ELISA *Polacra gol.*	3.000	600	1863	CAPITÁN: B. Maristany
85. — ELISEA *Polacra*	4.500	900	1863	CAPITANES: Feliciano Coll Agustín Maristany Gabriel Fábregas
86. — ELVIRA *Polacra gol.*	4.000	800	1863	CAPITANES: Juan Juli José Curell Lorenzo Sampera Manuel Maristany
87. — ELVIRA *Polacra*	5.000	1.000	1887	CAPITÁN: Gabriel Sust
88. — EMPERADOR *Polacra gol.*	1.500	300	1863	CAPITÁN: José Casola
89. — ENCANTADORA *Polacra gol.*	4.000	800	1863	CAPITÁN: José Pla
90. — ENRIQUE *Polacra gol.*	5.500	1.100	1863	CAPITANES: Gabriel Oliver Isidro Millet Isidro Oliver Mateo Oliver
91. — ENRIQUETA *Bergantín*	5.000	1.000	1872	CAPITÁN: Sebastián Ramentol
92. — ESMERALDA *Polacra gol.*	2.000	400	1863	CAPITÁN: Salvador Millet

93. — ESMERALDA
Bricbarca 11.000 2.200 CAPITÁN: Julián Curell

94. — ESPERANZA
Bergantín gol. 6.000 1.200 1868 CAPITÁN: Pedro Estruch

95. — ESTRELLA DE LA MAÑANA
Bricbarca 15.000 3.000 CAPITÁN: Jerónimo Pagés

96. — EUGENIA
Bergantín gol. 5.000 1.000 1868 CAPITANES: Gabriel Bertrán, Antonio Gibernau

97. — EULALIA
Polacra gol. 3.000 600 1863 CAPITANES: Gerardo Maristany, Francisco Millet, Antonio Oliver, Jaime Pagés

98. — EVA
Bergantín 8.000 1.600 1892 CAPITÁN: Francisco Rosés

99. — EXPLORADOR
Bergantín 5.000 1.000 1879 CAPITÁN: Salvador Maristany

100. — FALUM
Místico gol. 1.200 240 CAPITÁN: Francisco Barba

101. — FANNY
Corbeta 9.000 1.800 1887 CAPITANES: Gabriel Maristany, Félix Sanjuan

102. — FAVORITA
Polacra gol. 2.000 400 1863 CAPITANES: Mateo Oliver, Gabriel Bertrán

103. — FELICIA	*Polacra*	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Silverio Millet, Isidro Fábregas, Agustín Fábregas
104. — FELIPE	*Bergantín*	5.500	1.100	1863	CAPITANES: Pedro Antonio Coll, Ramón Coll, Marcelino Alsina
105. — FÉLIX	*Polacra*	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Isidro Pla, Antonio Pla, Pedro Pagés, Jaime Casals
106. — FIDELA	*Polacra gol.*	3.500	700	1863	CAPITANES: Pedro Roca, Calixto Millet, Gerardo Millet
107. — FLORA	*Polacra*	3.000	600	1863	CAPITANES: Juan Sensat, Gerardo Sensat
108. — FLORESTA	*Polacra*	4.500	900	1863	CAPITANES: Leonor Millet, Jaime Pla, José Maristany
109. — FOMENTO	*Bergantín gol.*	4.000	800	1863	CAPITANES: Juan Alsina, Tomás Alsina
110. — FRANCISCO	*Bergantín gol.*	5.000	1.000	1868	CAPITANES: Francisco Sala, Salvador Sala

111. — FRANCISQUETA					
	Polacra gol.	3.000	600		CAPITÁN: Pedro Coll
112. — FRASQUITA					
	Polacra gol.	5.500	1.100	1867	CAPITÁN: Feliciano Bertrán
113. — FRASQUITO					
	Bergantín gol.	8.500	1.700	1863	CAPITANES: Francisco Curós, Francisco Castells, José Sust, Francisco Maristany
114. — FUSTERA					
	Corbeta	15.000	3.000	1863	CAPITÁN: Antonio Ribas
115. — GALÁN					
	Místico gol.	800	160		
116. — GLORIAS DEL MASNOU					
	Polacra gol.	4.500	900	1867	CAPITANES: Isidro Oliver, José Maristany, Isidro Millet, Salvador Millet
117. — GRATITUD					
	Bergantín	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Francisco Suñol, Buenaventura Maristany, Salvador Millet
118. — GUADALQUIVIR					
	Polacra gol.	1.500	300	1863	CAPITANES: Pedro Durán, Sebastián Gibernau

119. — GUADALUPE					
	Polacra gol.	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Juan Fontanills, Pedro Oliver, Mateo Llimona, Juan Ferrer, Francisco Fontanills
120. — GUAYAQUIL					
	Corbeta	6.000	1.200	1868	CAPITÁN: Francisco Casals
121. — GUAYREÑO					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: Gerardo Estapé, Jaime Noms
122. — HERMANOS					
	Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITÁN: Gerardo Estapé
123. — HERMESINDA					
	Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITÁN: José Torras Ferrer
124. — HERNÁN CORTÉS					
	Bergantín	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Juan Oliver, Mariano Oliver
125. — HORTENSIA					
	Bergantín gol.	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Marcelino Suñol, Gabriel Bertrán, Pablo Pagés, Lorenzo Pla, Arturo Raspall
126. — HURACÁN					
	Polacra gol.	2.500	500	1863	CAPITÁN: Salvador Millet
127. — IBERIA					
	Balandra	1.000	200		

128. — IGNACITA				
Polacra gol.	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Tomás Truch, Jerónimo Pla, José Rosés, Juan Rosés, Mateo Truch
129. — INDIA				
Polacra	6.000	1.200	1863	CAPITÁN: Mateo Pagés
130. — INDIO				
Bergantín gol.	4.000	800	1863	CAPITÁN: Alfredo Pagés
131. — ISABELITA				
Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITÁN: Pedro Corchs
132. — ISABELITA				
Polacra	5.300	1.060	1863	CAPITANES: Juan Oliver, Joaquín Rosés, Buenaventura Millet, Antonio Pla, Juan Curell, José Sanjuán, Gerardo Millet, Tomás A. Gibernau
133. — INVENCIBLE				
Bergantín gol.	3.500	700	1863	CAPITÁN: Francisco Maristany
134. — ISIDRA				
Polacra	5.300	1.060	1887	CAPITANES: Isidro Isern Fábregas
135. — JACINTA				
Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITÁN: José Coll

136. — JAIME
Polacra gol. 2.000 400 1863 CAPITÁN: José Estapé

137. — JAIME MILLET
Bergantín gol. 6.500 1.300 1872 CAPITANES: Salvador Millet, Jaime Millet, José Pagés, Jerónimo Pla, Gerardo Pla

138. — JAIMITO
Bergantín gol. 4.000 800 1868 CAPITÁN: Mateo Pagés

139. — JOAQUÍN SERRA
Fragata 20.000 4.000 1863 CAPITANES: José Isern, Jaime Rosés

140. — JOSEFA
Polacra 4.000 800 1863 CAPITANES: Juan Maristany, Tomás Font, Jaime Sensat, Pedro Maristany

141. — JOSÉ HORTS
Bergantín gol. 6.000 1.200 1887 CAPITÁN: Gabriel Oliver

142. — JOSÉ DE LLOBREGAT
Bergantín gol. 6.000 1.200 1885 CAPITÁN: Salvador Rosés Pla

143. — JOVEN ADELA
Polacra gol. 3.000 600 1863 CAPITANES: José Maristany, José Isern, Pablo Castells, Lorenzo Pla

144. — JOSÉ MARÍA					
	Bergantín gol	6.500	1.300	1868	CAPITANES: Gerardo Bosch, Félix Orta, Antonio Sanjuán, Gabriel Sanjuán, Luis Alsina
145. — JOVEN ANA					
	Bergantín	8.000	1.600	1868	CAPITANES: Juan Curell, Arturo Raspall, Juan Curell Bertrán
146. — JOVEN CONCHITA					
	Polacra	4.500	900	1868	CAPITANES: Juan Sensat, Isidro Jové, Juan Ferrer, Higinio Arimón, Dionisio Oliver
147. — JOVEN ELISA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: Jaime Pla, Jaime Pla Oliver, Francisco Barba
148. — JOVEN ENRIQUE					
	Corbeta	5.500	1.100	1876	CAPITÁN: José Curell
149. — JOVEN JOAQUÍN					
	Bergantín	8.000	1.600	1885	CAPITÁN: Julián Curell
150. — JOVEN MIGUEL					
	Bergantín	8.000	1.600	1868	CAPITANES: Gerardo Maristany, Francisco Truch

151. — JUAN
Bergantín gol. 2.000 400 1863 CAPITANES:
Juan Riera
Salvador Millet
José Roca
Juan Riera

152. — JUANITA
Polacra 5.000 1.000 1863 CAPITANES:
José Pagés
Pedro Pagés
Francisco Pagés
Tomás Ferrer
Bertrán

153. — JUANITA
Corbeta 11.000 2.200 1876 CAPITÁN:
Gerardo Maristany

154. — JUANITO
Bergantín gol. 4.000 800 1868 CAPITANES:
Juan Fontanills
Pedro Oliver
Francisco Fontanills
Gabriel Fábregas
Juan Roger
Leonor Pla
José Curell
Lorenzo Sampera
Juan Pla

155. — JUANITO
Bergantín 5.000 1.000 1863 CAPITANES:
José Alsina
Buenaventura Millet

156. — JULIA
Bergantín 5.000 1.000 1876 CAPITÁN:
Pedro Corchs

157. — LANCERO
Polacra gol. 2.000 400 1863 CAPITANES:
Juan Oliver
Pedro Oliver
José Isern

158. — LAUREANO
Bergantín gol. 3.500 700 1863 CAPITANES:
Juan Sala
Evaristo Rosés
Pablo Estapé
Pablo Ventura

159. — LEPANTO
Bergantín 4.500 900 1863 CAPITÁN:
Juan Alsina

160. — LINDA
Corbeta 9.000 1.800 1863 CAPITANES:
Pablo Ferrer
Gerardo Maristany
Buenaventura Ferrer
Francisco Ferrer
José Ferrer

161. — LINDO
Polacra 3.500 700 1863 CAPITÁN:
Benito Sala

162. — LIRA DE SAFO
Polacra gol. CAPITANES:
Gabriel Pagés
Salvador Arimón
Pedro Arimón
Juan Arimón

163. — LISTA
Polacra gol. 5.500 1.100 1863 CAPITANES:
José Isern
Mateo Pagés

164. — LOLA					
	Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITANES: Mateo Pagés Casals, Jaime Millet
165. — LUISA					
	Polacra	4.000	800	1863	CAPITÁN: Juan Alsina
166. — LUISA					
	Bergantín	6.000	1.200	1867	CAPITANES: Mateo Millet Oliver, José Maristany, Francisco Valldeneu
167. — LLASAT					
	Bergantín	7.000	1.400	1872	CAPITÁN: Antonio Fontanills
168. — MADRONA					
	Polacra gol.	4.000	800	1863	CAPITÁN: Emilio Alsina
169. — MAGDALENA					
	Corbeta	6.500	1.300	1876	CAPITÁN: Emilio Alsina Roca
170. — MANUELA					
	Polacra gol.	6.500	1.300	1863	CAPITANES: Higinio Arimón, Francisco Alsina
171. — MARCELINA					
	Polacra gol.	6.500	1.300	1867	CAPITANES: Pablo Pagés, Francisco Suñol, Pablo Estapé, Gabriel Bertran
172. — MARÍA					
	Polacra gol.	4.000	800	1876	CAPITANES: José Ribalta, Tomás Alsina, José Isern, Pedro Isern, Tomás Font

173. — MARÍA
Bergantín gol. 3.000 600 1890 CAPITÁN: Francisco Bosch

174. — MARÍA ÁNGELA SENSAT
Bergantín gol. 7.000 1.400 1868 CAPITANES: Agustín Maristany Sensat, Tomás A. Gibernau, José Martí, Francisco Ferrer

175. — MARÍA ASSUMPTA
Polacra gol. 3.000 600 1863 CAPITANES: Salvador Llimona, José Isern

176. — MARÍA LUISA
Polacra gol. 3.500 700 1863 CAPITANES: Francisco Casals, Luis Maristany

177. — MARÍA LUISA
Bergantín gol. 5.000 1.000 1884 CAPITANES: Gabriel Oliver, José Grau

178. — MARÍA ROSA
Bergantín 5.000 1.000 1868 CAPITANES: Cayetano Bertran, Pantaleón Martí

179. — MARÍA TERESA
Bergantín gol. 4.000 800 1879 CAPITÁN: Tomás Curell

180. — MARIO
Polacra gol. 4.500 900 1876 CAPITÁN: Pedro Isern Llop

181. — MARINA
Polacra gol. 5.500 1.100 1867 CAPITANES: Isidro Alsina, Francisco Alsina, Tomás Fábregas, Isidro Isern

182. — MARISTANY				
Polacra	5.000	1.000	1868	CAPITANES: Juan Maristany, Juan Sala, Francisco Truch, Antonio Sanjuán, Isidro Pla, Juan Fábregas, Tomás Curell
183. — MARTÍ CODOLÁ				
Corbeta	8.000	1.600		CAPITÁN: Juan Collell
184. — MAYPÓ				
Corbeta	14.000	2.800	1863	CAPITÁN: Juan Bertrán
185. — MENSAJERA				
Polacra gol.	2.800	560	1863	CAPITANES: Salvador Roger, Juan Roger, Mateo Millet Oliver, Pedro Bertran, Jaime Millet
186. — MERCÉ				
Polacra gol.	4.000	800	1876	CAPITANES: Jerónimo Pagés, Francisco Pagés
187. — MERCEDES				
Bricbarca	6.000	1.200	1863	CAPITÁN: Emilio Alsina
188. — MERCEDITAS				
Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITANES: Jaime Noms, Antonio Durán, Mateo Oliver, Pedro Durán Ballester

189. — MERCEDITAS
Polacra 4.000 800 1863 CAPITANES:
Francisco Fábregas Alsina
Fidel Fábregas
Isidro Fábregas
Segundo Maristany

190. — MIGUEL
Bergantín gol. 4.000 800 1863 CAPITANES:
Salvador Maristany
Ezequiel Maristany
Antonio Fontanills
Francisco Casals

191. — MODESTA
Polacra 5.100 1.020 1863 CAPITANES:
Tomás Gibernau
Agustín Maristany
Salvador Maristany
Pedro Maristany
Agustín Maristany Sensat

192. — MONARCA
Bergantín 5.000 1.000 1863 CAPITANES:
Antonio Pagés
Mateo Pagés
José Isern
Gerardo Maristany

193. — MULATA
Polacra gol. 2.000 400 1863 CAPITÁN:
José Marquet

194. — NICASIA
Polacra 5.500 1.100 1863 CAPITANES:
Gabriel Pla
Pedro Casals
Manuel Truch

195. — NICOLÁS
Bergantín gol. 6.500 1.300 1863 CAPITÁN:
Luis Alsina

196. — NUEVA CARLOTA
Polacra gol. 2.000 400 1863 CAPITANES:
Segundo Maristany
Jaime Maristany
Casimiro Fontanills
Jaime Rosés

197. — NUEVA DOLORES
Polacra gol. 4.000 800 1863 CAPITANES:
Isidro Pla
Antonio Sust Oliver
Silvestre Martí

198. — NUEVA ELISA
Polacra gol. 4.000 800 1863 CAPITANES:
Buenaventura Maristany
Manuel Maristany

199. — NUEVA PAULA
Polacra gol. 9.000 1.800 1876 CAPITANES:
Pedro Pagés
Mateo Pagés
Fco. Maristany Fábregas
José Maristany Fábregas
Francisco Maristany

200. — NUEVA ROSITA
Polacra gol. 2.500 500 1863 CAPITANES:
Gabriel Sanjuán
Cipriano Sanjuán
Pedro Corchs

201. — NUEVA TERESA
Polacra gol. 1.800 360 1863 CAPITÁN:
Pablo Pagés

202. — NUEVA VICTORIA
Bergantín 6.000 1.200 1872 CAPITANES:
Emilio Alsina
Eusebio Alsina
Marcelino Alsina
Pedro A. Coll

203. — NUEVITAS					
	Polacra	4.500	900	1882	CAPITANES:
					José Alsina
					Pedro Roca Alsina
					Pedro Isern
204. — NUEVO LAUTARO					
	Corbeta	13.000	2.600	1879	CAPITÁN:
					Tomás Font
205. — NUEVO RAYO					
	Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITANES:
					Pedro Maristany
					Juan Roca
					Magín Sanjuán
206. — NUEVO VIGILANTE					
	Bergantín	5.500	1.100	1863	CAPITANES:
					José Mirambell
					José Mirambell
					Jaime Mirambell
					Prudencio Curell
					José Coll
					Julián Curell
207. — NUMANTINA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITÁN:
					Jerónimo Millet
208. — OBDULIA					
	Corbeta	11.000	2.200	1868	CAPITÁN:
					Manuel Ferrer Pagés
209. — OCATA					
	Lugre	6.500	1.300		CAPITÁN:
					Pedro Pagés
210. — ONDINA					
	Polacra gol.	2.500	500	1863	CAPITANES:
					Francisco Sensat
					Jaime Sensat
					Pedro Sensat

211. — PABLO SENSAT
Corbeta 16.000 3.200 1876 CAPITÁN: Salvador Maristany

212. — PACA
Polacra gol. 4.500 900 1863 CAPITANES: Félix Orta, Pedro Orta

213. — PAIBA
Bergantín gol. 4.500 900 1863 CAPITÁN: Juan Sala

214. — PÁJARO DEL RASTILLO
Bergantín gol. 3.000 600 1863 CAPITANES: Magín Sanjuán, Francisco Truch

215. — PALOMO
Místico gol. 1.300 260 CAPITÁN: Ramón Poch

216. — PANCHITA ROS
Bergantín 6.000 1.200 1876 CAPITÁN: Mateo Pagés

217. — PARATONS
Polacra 7.200 1.440 1863 CAPITANES: Agustín Maristany Rosés, Pedro Pagés, Pedro Rosés, Gerardo Bertran, Gabriel Rosés, Segundo Pagés, Juan Millet, Gerardo Coll, Tomás Font

218. — PAULA
Polacra gol. 5.500 1.100 1863 CAPITANES: Pedro Pagés, Andrés Pagés, Francisco Maristany

219. — PEDRO
Bergantín gol. 6.500 1.300 1868 CAPITANES:
Pedro Colomer
José Pagés
Paulino Coll

220. — PEDRO ANTONIO
Bergantín 5.000 1.000 1863 CAPITANES:
Jaime Rosés
Isidro Orta

221. — PEDRO GUSSI
Corbeta 16.000 3.200 1872 CAPITANES:
Andrés Pagés
Pedro Pagés
Francisco Casals
Francisco Sala
Buenaventura Ferrer

222. — PEDRO MARISTANY
Bergantín gol. 8.500 1.700 1868 CAPITANES:
Pedro Maristany
Leonor Pla
Pedro Bertran
José Pagés
Pedro Maristany Pagés

223. — PEPA
Bergantín gol. 4.200 840 1884 CAPITÁN:
Pedro A. Gibernau

224. — PEPE
Bergantín 5.500 1.100 1863 CAPITANES:
José Martí
Jerónimo Millet
Salvador Orta

225. — PERLA
Polacra 4.000 800 1863 CAPITANES:
José Estapé
Mariano Estapé

226. — PERLA					
	Corbeta	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Pablo Poch, Carlos Rosés, Gerardo Coll, Tomás Alsina
227. — PERLA					
	Balandra	1.000	200		CAPITÁN: Ramón Poch
228. — PESCADOR					
	Místico gol.	1.000	200		CAPITÁN: José Bosch
229. — PILAR					
	Bergantín	5.500	1.100	1885	CAPITÁN: Marcelino Alsina
230. — PORTOLLAS					
	Polacra gol.	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Pedro Isern, Gerardo Maristany, Pablo Isern
231. — PORVENIR					
	Corbeta	16.000	3.200	1868	CAPITANES: Antonio Casals, Andrés Pagés, Juan Casals, Juan Curell
232. — PRECIOSA					
	Polacra gol.	2.800	560	1863	CAPITANES: José Pagés, Gabriel Fábregas, José Pagés Bertran, Antonio Pagés
233. — PRIM					
	Bergantín gol.	4.000	800	1872	CAPITANES: Agustín Curell, Buenaventura Millet, Francisco Truch

234. — PRIM					
	Bergantín	6.000	1.200	1889	CAPITANES:
					Cayetano Bertran
					Leonor Pla
					José Maristany
					Pedro Sust
235. — PRÍNCIPE					
	Bergantín gol.	4.000	800	1876	CAPITANES:
					Jaime Pagés
					Tomás Fábregas
					Jaime Mitjans
236. — PRISCA					
	Goleta	4.500	900	1863	CAPITANES:
					Pedro Antonio Millet
					Tomás Millet
					Enrique Millet
					Buenaventura Subirá
					Segundo Pagés
237. — PRÓCER					
	Bergantín gol.	4.500	900	1863	CAPITÁN:
					Mateo Millet
238. — PROFETA					
	Bergantín gol.	9.000	1.800	1863	CAPITANES:
					José Maristany
					Salvador Maristany
239. — PRONTA					
	Polacra gol.	5.500	1.100	1863	CAPITANES:
					Ramón Ros
					José Sampera
					Gabriel Oliver
					Antonio Durán
					Antonio Isern
					Ramón Ros
					Gerardo Maristany

240. — PRUDENTE					
	Polacra gol.	6.000	1.200	1867	CAPITANES: Tomás Font, Juan Sala, Carlos Rosés, Pedro Pagés, Pedro Rosés, José Ferrer, José Sampera, Salvador Sampera, Paulino Sampera
241. — PUBILLA					
	Bergantín gol.	5.000	1.000	1879	CAPITÁN: Jaime Noms
242. — PUERTO CABELLO					
	Bergantín gol.	4.000	800	1872	CAPITÁN: José Bertrán
243. — QUECHE MASNOU					
	Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITANES: Enrique Ribas, Antonio Casals, Francisco Casals, Francisco Rosés
244. — RÁPIDO					
	Polacra gol.	1.600	320	1863	CAPITÁN: José Negre
245. — REFORMA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: Pedro Isern, Luis Maristany
246. — REGENERADA					
	Bergantín gol.	4.500	900	1863	CAPITANES: Gabriel Sala, Gabriel Sanjuan, Andrés Fábregas, Gabriel Riera, José Martí

247. — RENGO	*Polacra gol.*	2.800	560	1863	CAPITANES: José Bosch, Pedro Colomer
248. — RESTAURADOR	*Bergantín*	5.000	1.000	1863	CAPITANES: José Estapé, Tomás Ferrer, Evaristo Rosés
249. — RITA	*Bergantín gol.*	4.500	900	1872	CAPITANES: Antonio Castellá, Juan Maristany
250. — RONDA	*Polacra gol.*	3.000	600	1863	CAPITANES: José Isern, Luis Maristany
251. — ROSA	*Polacra gol.*	3.000	600	1863	CAPITÁN: José Maristany
252. — ROSA	*Polacra gol.*	3.000	600	1863	CAPITÁN: Pablo Millet
253. — ROSA CARMEN	*Corbeta*	7.000	1.400	1863	CAPITANES: Juan Maristany, Pedro Bertran, Salvador Maristany, Gerardo Pla, Pedro Coll
254. — ROSALÍA	*Polacra*	4.500	900	1863	CAPITANES: Jaime Mirambell, Juan Mirambell
255. — ROSARIO	*Bergantín gol.*	2.000	400	1868	CAPITÁN: Luis Roca

256. — ROSITA					
	Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITANES: Isidro Bertrán, José Martí, Tomás Gibernau
257. — SAFO					
	Bergantín gol.	4.200	840	1863	CAPITANES: Pedro Arimón, Juan Arimón, José Maristany
258. — SALVADOR					
	Bergantín	4.500	900	1863	CAPITANES: Francisco Orta, Delmiro Orta
259. — SAN ANTONIO					
	Místico gol.	1.000	200	1863	CAPITÁN: Martín Matiné
260. — SAN FRANCISCO					
	Místico gol.	1.200	240	1863	CAPITÁN: Martín Matiné
261. — SAN JAIME					
	Místico gol.	1.400	280	1863	CAPITÁN: Juan Oliver
262. — SAN JOSÉ					
	Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITANES: José Isern, Buenaventura Millet, José Estapé
263. — SAN JUAN					
	Místico gol.	1.000	200	1863	CAPITÁN: Juan Oliver
264. — SAN MARIANO					
	Polacra gol.	4.000	800	1867	CAPITANES: Buenaventura Alsina, Ezequiel Pagés, Juan Pagés

265. — SAN MARIANO	*Místico gol.*	1.500	300	1863	CAPITÁN: Juan Pagés
266. — SEBASTIÁN	*Bergantín gol.*	3.000	600	1886	CAPITANES: Luis Roca, Juan Martí Curell
267. — SEBASTIÁN	*Bergantín gol.*	3.200	640	1863	CAPITANES: Luis Casals, Mateo Oliver, Juan Juli, Gerardo Casals
268. — SARA	*Polacra gol.*	3.000	600	1863	CAPITANES: Juan Sala, José Bosch, Juan Sala
269. — SENSAT	*Berg. gol.*	6.000	1.200	1863	CAPITANES: Isidro Sensat, Tomás Gibernau, Francisco Pagés
270. — SOBERANO	*Bergantín*	8.000	1.600	1863	CAPITANES: Jaime Maristany, Juan Maristany, Mateo Truch, Isidro Maristany, Gerardo Maristany, José Colomer, Luis Oliver, Juan Maristany

271. — SOBERANO II					
	Bergantín gol.	5.000	1.000	1863	CAPITANES: José Colomer, José Grau, Mateo Truch, José Pagés, Gabriel Oliver
272. — SOBERANO III					
	Bergantín gol.	9.000	1.800	1872	CAPITANES: Pedro Maristany, José Isern, Jaime Maristany, Rosendo Mon, Mateo Truch, José Isern
273. — SOLEDAD					
	Polacra gol.	6.000	1.200	1867	CAPITANES: Tomás Fábregas, Isidro Fábregas, Agustín Fábregas, José Isern
274. — SORPRESA					
	Polacra	6.000	1.200	1863	CAPITANES: José Fontanills, Pedro Fábregas, Pedro Oliver
275. — SIETE NOVIEMBRE					
	Corbeta	13.000	2.600	1882	CAPITÁN: José Millet
276. — SUBUR					
	Corbeta	8.000	1.600	1879	CAPITÁN: José Ferrer

277. — TEMERARIA					
	Polacra	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Carlos Rosés, Feliciano Coll, Tomás Font, Isidro Maristany, Francisco Casals, Agustín Maristany
278. — TERESA					
	Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITANES: Gabriel Oliver, Mariano Majó, Pedro Estruch
279. — TERESINA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: Francisco Maristany, Agustín Maristany
280. — TERESITA					
	Corbeta	9.000	1.800	1867	CAPITANES: Francisco Arimón, Higinio Arimón
281. — TIGRE					
	Polacra gol.	1.800	360	1863	CAPITÁN: Pedro Estapé
282. — TIMOTEO I					
	Bergantín gol.	3.500	700	1863	CAPITANES: Antonio Casals, Pedro Maristany, Paulino Coll, Isidro Maristany
283. — TIMOTEO II					
	Bergantín gol.	3.500	700	1863	CAPITANES: Francisco Casals, Ezequiel Pagés

284. — TIMOTEO III				
Bergantín gol.	7.000	1.400	1863	CAPITANES: Francisco Casals, Jaime Maristany, Francisco Alsina, Pedro Maristany, Manuel Maristany
285. — TOMÁS				
Polacra	5.000	1.000	1863	CAPITANES: José Rosés, Segundo Pagés
286. — TOMÁS				
Polacra	5.000	1.000	1867	CAPITANES: Tomás Fábregas, Isidro Fábregas
287. — TORO				
Bergantín gol.	4.000	800	1879	CAPITANES: Gabriel Rosés, José Martí
288. — TRAVIATA				
Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITÁN: Gerardo Casals
289. — TRES DOROTEAS				
Polacra	7.000	1.400	1868	CAPITANES: Gabriel Riera, Salvador Estapé
290. — TRES HERMANOS				
Polacra gol.	2.000	400	1863	CAPITANES: José Mogas, Jaime Pagés
291. — UNIÓN				
Polacra gol.	4.000	800	1879	CAPITÁN: Salvador Llimona

292. — URANIA					
	Bergantín	5.500	1.100	1863	CAPITANES:
					José Maristany
					Juan Maristany
					Francisco Casals
293. — VALENCITA					
	Polacra gol.	2.800	560	1863	CAPITÁN:
					José Bertrán
294. — VALENTINA					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES:
					Mateo Oliver
					Isidro Martí
					Pedro Oliver
					Isidro Oliver
					Gabriel Alsina
295. — VALPARAÍSO					
	Corbeta	29.000	5.800	1863	CAPITANES:
					Juan Sala
					José Sala
					Jaime Rosés
296. — VENCEDOR					
	Bergantín gol.	3.500	700	1863	CAPITANES:
					José Martí
					José Pagés
					Bruno Noms
					Pedro Corchs
					Julián Curell
297. — VENTURA					
	Bergantín	5.500	1.100	1863	CAPITANES:
					Gerardo Alsina
					Antonio Alsina
298. — VENTURITA					
	Polacra gol.	4.500	900	1863	CAPITANES:
					Gabriel Maristany
					Pedro Maristany
					Gerardo Maristany

299. — VESTAL					
	Polacra gol.	3.000	600	1863	CAPITANES: José Roca, Pantaleón Martí
300. — VIAJERO					
	Polacra	4.000	800	1863	CAPITANES: José Curell, Salvador Sala, Juan Curell, Jaime Curell, Arturo Raspall, Salvador Orta
301. — VICENTE					
	Polacra gol.	2.500	500	1863	CAPITANES: Gabriel Oliver, Pedro Oliver, Feliciano Bertran
302. — VICENTE					
	Fragata	18.000	3.600	1863	CAPITÁN: Jaime Estapé
303. — VÍCTOR					
	Polacra	3.500	700	1863	CAPITÁN: Gerardo Bosch
304. — VICTORIA					
	Bergantín gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: José Mora, Ezequiel Maristany, Salvador Millet, Gabriel Maristany
305. — VIGILANTE					
	Bergantín gol.	4.000	800	1863	CAPITANES: José Mirambell, J. Mirambell Maristany

306. — VIRGEN DEL CARMEN

Polacra	3.800	760	1863	CAPITANES: Juan Orta, Salvador Orta, Francisco Mirambell, Manuel Pagés, Jaime Mirambell

307. — VÍRGENES

Bergantín	5.500	1.100	1876	CAPITANES: José Maristany, Pedro Oliver, Francisco Casals, Juan Casasa, Silvestre Martí

308. — VOLADOR

Corbeta	7.000	1.400	1868	CAPITANES: Domingo Sanjuan, Francisco Casals, Gerardo Hombravella

309. — VOLUNTARIA

Polacra gol.	3.500	700	1863	CAPITÁN: Jaime Ferrer

310. — VOLUNTARIO

Bergantín gol.	3.000	600	1863	CAPITÁN: Luis Maristany

311. — VOLUNTARIO

Bergantín gol.	3.500	700	1863	CAPITANES: Jaime Ferrer, Mateo Pagés

312. — WIFREDO

Bergantín	5.000	1.000	1863	CAPITANES: Tomás Bertran, Marcelino Arnó

DISEÑO QUINTO

ESPLENDOR, DECADENCIA Y EXTINCION DE LA MARINA DE VELA DEL MASNOU

La marina de vela del Masnou, como todas las actividades humanas, pasó por diferentes épocas, de esplendor las unas y de decadencia las otras; decadencia que culminó hasta la total extinción.

¿Cuándo empezó a contar la marina de nuestra Villa?

No hay duda que, desde siglos antiguos, existieron en nuestro litoral embarcaciones dedicadas a la pesca, que osaban desafiar las asechanzas de la piratería y que sirvieron de cuna a la futura marina de cabotaje y de altura.

A lo largo de la costa existían (como aún puede comprobarse) multitud de torres estratégicamente distribuidas y situadas, que servían de atalayas para avizorar la proximidad de corsarios y piratas. En Masnou, donde hoy existe el edificio de la «Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros», en su medianería con la finca que fue del excelentísimo señor Conde de Lavern (hoy Piera), existió una torre de planta circular, derribada no ha muchos años. Otra torre, también circular, existió en la actual Plaza de Calvo Sotelo, en el espacio que hoy ocupa la parte posterior del edificio del «Centro Coral» (Cassinet). Y aún radicó otra en la antigua Casa Fontanills, hoy «Casino del Masnou». Al cobijo de estas torres, guareciéronse las primitivas naves pesqueras masnouenses, hasta que sendos tratados de paz y la terminación de las guerras con Inglaterra y con Francia, permitieron a estos pe-

queños barcos alejarse de su base y bordear el litoral de la Península.

Sirvan estas líneas como recuerdo de la existencia y exacta situación de las antiguas torres de defensa emplazadas en nuestra Villa.

En la fecha a que se remonta nuestro estudio que, como hemos manifestado con anterioridad, corresponde al año 1863 del pasado siglo, aconteció, a no dudar, el hecho de la existencia del mayor número de naves reseñadas (sin incluir las muchas o pocas que pudieran pasar por alto a nuestro buen capitán recopilador) subsistió aproximadamente igual hasta el año 1874, en el cual la cifra total quedó rebajada a la de doscientas; iniciándose a partir de esta fecha, con el progreso de la navegación de vapor, una rápida decadencia hasta el año 1905, en el cual no existía ya un solo barco del Masnou.

El número de naves existentes en cada año, a partir del 1863 hasta el 1905, fue el siguiente:

1863.	229 barcos.				
1864.	219 barcos.	Disminución de	10.	Pérdida total de	10
1865.	216 barcos.	Disminución de	3.	Pérdida total de	13
1866.	200 barcos.	Disminución de	16.	Pérdida total de	29
1867.	212 barcos.	Aumento de	12.	Pérdida total de	17
1868.	204 barcos.	Disminución de	8.	Pérdida total de	25
1869.	209 barcos.	Aumento de	5.	Pérdida total de	20
1870.	207 barcos.	Disminución de	2.	Pérdida total de	22
1871.	203 barcos.	Disminución de	4.	Pérdida total de	26
1872.	204 barcos.	Aumento de	1.	Pérdida total de	25
1873.	205 barcos.	Aumento de	1.	Pérdida total de	24
1874.	200 barcos.	Disminución de	5.	Pérdida total de	29
1875.	191 barcos.	Disminución de	9.	Pérdida total de	38
1876.	184 barcos.	Disminución de	7.	Pérdida total de	45
1877.	181 barcos.	Disminución de	3.	Pérdida total de	48
1878.	178 barcos.	Disminución de	3.	Pérdida total de	51
1879.	178 barcos.	Disminución de	0.	Pérdida total de	51
1880.	169 barcos.	Disminución de	9.	Pérdida total de	60
1881.	165 barcos.	Disminución de	4.	Pérdida total de	64

1882.	159 barcos.	Disminución de	6.	Pérdida total de	70
1883.	141 barcos.	Disminución de	18.	Pérdida total de	88
1884.	118 barcos.	Disminución de	23.	Pérdida total de	111
1885.	87 barcos.	Disminución de	31.	Pérdida total de	142
1886.	78 barcos.	Disminución de	9.	Pérdida total de	151
1887.	72 barcos.	Disminución de	6.	Pérdida total de	157
1888.	67 barcos.	Disminución de	5.	Pérdida total de	162
1889.	60 barcos.	Disminución de	7.	Pérdida total de	169
1890.	57 barcos.	Disminución de	3.	Pérdida total de	172
1891.	55 barcos.	Disminución de	2.	Pérdida total de	174
1892.	48 barcos.	Disminución de	7.	Pérdida total de	181
1893.	45 barcos.	Disminución de	3.	Pérdida total de	184
1894.	45 barcos.	Disminución de	0.	Pérdida total de	184
1895.	45 barcos.	Disminución de	0.	Pérdida total de	184
1896.	39 barcos.	Disminución de	6.	Pérdida total de	190
1897.	32 barcos.	Disminución de	7.	Pérdida total de	197
1898.	23 barcos.	Disminución de	10.	Pérdida total de	207
1899.	15 barcos.	Disminución de	8.	Pérdida total de	215
1900.	11 barcos.	Disminución de	4.	Pérdida total de	219
1901.	10 barcos.	Disminución de	1.	Pérdida total de	220
1902.	10 barcos.	Disminución de	0.	Pérdida total de	220
1903.	7 barcos.	Disminución de	3.	Pérdida total de	223
1904.	1 barcos.	Disminución de	6.	Pérdida total de	229
1905.	0 barcos.			Pérdida total de	229

DISEÑO SEXTO

NOMBRES PATRONIMICOS DE LOS CAPITANES

Acabamos de diseñar a grandes rasgos todos los datos que nos han parecido interesantes con relación a las naves del Masnou. Toca ahora el turno al estudio de todo cuanto hace referencia a sus capitanes, a fin de que el conjunto de este trabajo resulte completo, y para ello dedicaremos algunos de los siguientes diseños a tratar de los capitanes de la marina mercante, que, según nuestros datos, a partir de 1863, actuaron en número total de setecientos dos.

Para encabezar este particular estudio, destinamos el presente diseño a la relación de los nombres patronímicos de los capitanes del Masnou.

Es corriente en Cataluña que

«De Joseps, Joans i ases
n'hi han a totes les cases.»

y, suprimiendo el deprimente calificativo, podemos afirmar como adveración al popular pareado, que ciento tres capitanes, o sea el 14'67 % fueron bautizados con el nombre de JOSÉ, y setenta y cinco, o sea el 10'68 % con el de JUAN.

Al examinar los demás nombres de los capitanes hallamos que sigue en número el nombre de PEDRO, lo que viene a demostrar la devoción de las familias masnouenses al Santo Patrón de la villa. A éste sigue el de FRANCISCO, por ser el Santo de Asís muy

venerado en Masnou, donde tiene dedicada una calle; y a continuación sigue el de JAIME, por ser San Jaime el Patrón del barrio de La Ocata.

Seguidamente daremos un resumen de los nombres patronímicos de setecientos dos capitanes del Masnou.

Cada uno de los nombres siguientes fue impuesto en las fuentes bautismales a un solo Capitán:

ALFREDO, ANSELMO, ARTURO, BASILIO, BIENVENIDO, BRUNO, CALIXTO, CASIMIRO, CAYETANO, CELESTINO, CIPRIANO, CIRILO, DEMETRIO, ESTEBAN, EUGENIO, FEDERICO, FLORENCIO, GINÉS, GREGORIO, JOAQUÍN, JULIÁN, MARTÍN, MÁXIMO, MIGUEL, NICOLÁS, PANTALEÓN, RAFAEL, RICARDO, ROSENDO, SILVERIO y VICTORIANO.

Cada uno de los nombres siguientes, correspondió a dos Capitanes:

AGAPITO, ALEJANDRO, DELMIRO, DIONISIO, EVARISTO, EUSEBIO, HIGINIO, LEONOR, MAGÍN, PAULINO, PRUDENCIO, SEBASTIÁN y SEGUNDO.

A tres Capitanes:

DOMINGO, EMILIO, ENRIQUE, EZEQUIEL, JACINTO y LORENZO.

A cuatro Capitanes:

ANDRÉS y MANUEL.

A cinco Capitanes:

FELICIANO y SILVESTRE.

A seis Capitanes:

CARLOS y MARCELINO.

A siete Capitanes:

RAMÓN.

A ocho Capitanes:

AGUSTÍN y MARIANO.

A nueve Capitanes:

FÉLIX.

A diez Capitanes:

JERÓNIMO.

A doce Capitanes:

LUIS.

A trece Capitanes:
MATEO.
A catorce Capitanes:
BUENAVENTURA.
A dieciocho Capitanes:
PABLO.
A veintiún Capitanes:
TOMÁS.
A veintitrés Capitanes:
ANTONIO.
A veinticinco Capitanes:
GABRIEL e ISIDRO.
A veintiocho Capitanes:
SALVADOR.
A treinta Capitanes:
GERARDO (Grau).
A treinta y nueve Capitanes:
JAIME.
A sesenta Capitanes:
FRANCISCO.
A sesenta y ocho Capitanes:
PEDRO.
A setenta y cinco Capitanes:
JUAN.
Y a ciento tres Capitanes:
JOSÉ.

DISEÑO SETIMO

LOS APELLIDOS DE LOS CAPITANES

Cuando en cualquier lugar de Cataluña se pronuncia el nombre del Masnou, dos ideas acuden instantáneamente al pensamiento del que escucha: La una, es la marina mercante de vela, y la otra, los apellidos de los capitanes, y, de éstos, preferentemente los de ALSINA, BERTRÁN, CASALS, ESTAPÉ, FÁBREGAS, ISERN, MARISTANY, MILLET, OLIVER, PAGÉS, PLA, ROSÉS, SANJUÁN y SENSAT.

De los setecientos capitanes que tengo catalogados como navegantes en activo desde 1863, estos catorce apellidos citados están dignamente representados por cuatrocientos cincuenta y seis capitanes, o sea por el sesenta y cinco por ciento de la totalidad.

El apellido típico, el más abuntante entre los de los capitanes del Masnou, fue el de MARISTANY, que en el transcurso de cuarenta y dos años (período que abarca este estudio) contó con noventa y un capitanes.

Siguen en número los apellidos PAGÉS, MILLET y BERTRAN, y es curioso constatar que estos cuatro apellidos citados como más corrientes en Masnou, tienen un marcado sabor del Rosellón, donde aún abundan.

Como dato interesante, he tenido en mi poder una antigua escritura, en la que, en catalán (que traducimos), se dice:

«Pedro Corbera, agricultor, con acto recibido en poder del Doctor José Pins, Párroco de San Martín de Teyá, en el día 10 de agosto de 1668, estableció a Bertrán MERESTANG, pescador del Masnou, un pedazo de tierra yerma, de dos cuartanes de sembradura,

poco más o menos, cerca de su casa, que linda a Levante, a Mediodía y a Cierzo, con los honores del mismo Corbera, y, a Poniente, con honores de Pedro Bertran, pescador, que antes fue del mismo estabiliente, con obligación de construir casa, al censo de tres libras y dos gallinas, pagado el día de la fiesta de San Lorenzo, y, de entrada, dos doblas de oro, que equivalen a once libras barcelonesas.»

La cita de este documento tiene doble importancia. En primer lugar, porque deducimos que ya en 1668 era conocido el caserío del Masnou, con este nombre, y como parte de la Parroquia de San Martín de Teyá; y porque en apoyo del origen ultrapirenaico de los antedichos apellidos, el de MARISTANY viene consignado como MERESTANG.

Los setecientos dos capitanes, se distribuyen según noventa y seis apellidos diferentes:

Contó con un solo Capitán, cada uno de los apellidos:

ALAIX, ARNO, BALLESTER, BARBA, CANUDAS, CASASA, CODINA, COLLELL, CREUX, CURÓS, ESTRADE, FEU, GASTARAS, GORGOLLÓN, JOVÉ, MARCO, MARQUET, MAS, MASSUET, MATAS, MON, OLEZA, PONS, PUNTI, RASPALL, RENTE, RIBALTA, RIUS, ROIG, ROQUETA, TORRAS, VALENTÍ, VENTURA, VILÁ, VILLÁ y VIVES.

Contó con dos Capitanes, cada uno de los apellidos:

CASTELLS, COSTA, FONT, JULI, MANAU, POU, PUIGSECH, RAMÓN y SUBIRÁ.

Contó con tres Capitanes, cada uno de los apellidos:

BONASTRE, GIBERNAU, GRAU, HOMBRAVELLA, MAJÓ, MITJANS, PUJOL, RIBAS, ROGER, ROS, SAMPERA y VALLDENEU.

Con cuatro Capitanes, los apellidos:

CASTELLÁ, NOMS, POCH, SUST y TRUCH.

Con cinco Capitanes:

COLOMER, LLIMONA, RIERA y SUÑOL.

Con seis Capitanes:

ARIMÓN, CORCHS, DURÁN, MIRAMBELL y MORA.

Con siete Capitanes:

RAMENTOL y ROCA.

Con ocho Capitanes:

CURELL.

Con once Capitanes:
ORTA y SALA.
Con doce Capitanes:
COLL.
Con trece Capitanes:
MARTÍ.
Con quince Capitanes:
FÁBREGAS, SANJUAN y SENSAT.
Con dieciocho Capitanes:
CASALS y ESTAPÉ.
Con diecinueve Capitanes:
ISERN.
Con veinte Capitanes:
FERRER.
Con veintidós Capitanes:
ROSÉS.
Con veintisiete Capitanes:
PLA.
Con veintisiete Captianes:
ALSINA.
Con treinta y dos Capitanes:
OLIVER.
Con treinta y ocho Capitanes:
BERTRAN.
Con cuarenta y seis Capitanes:
MILLET.
Con cincuenta y siete Capitanes:
PAGÉS.
Y, con noventa y un Capitanes:
MARISTANY.

DISEÑO OCTAVO

LOS APODOS DE LOS CAPITANES

La abundancia de familias con un mismo apellido (según se desprende del anterior diseño) hizo imprescindible la adopción de motes o apodos, más o menos pintorescos, para distinguir en aquéllas unas de otras.

Hasta el día, no sé bien por qué causa ha existido un evidente miedo en recopilar estos motes, tal vez ante el temor de que, a los actuales sucesores de los capitanes, les pueda molestar que se perpetúen los apodos de sus familiares pasados.

Pero he de deciros que entre los motes recopilados no existe ninguno verdaderamente denigrante, aunque sí algunos poco finos o delicados, que, no obstante, podemos ahora consignar empleando un poco de discreción.

Si a los mismos reyes, en todos los tiempos, se ha añadido a su nombre un calificativo no siempre benévolo o cariñoso, parece que no puede haber motivo de ofensa en que, en este lugar, se citen los apodos de los capitanes. Recordemos a don Pedro *el Cruel*, a don Enrique *el Doliente*, a don Carlos *el Hechizado* y a tantos otros, para comprender que no puede causar resquemor la cita de que ciertos capitanes Maristany se conocieran con el apodo de «Frare» o de «Xaret».

Si a un vecino del Masnou le hablamos del Capitán don Pedro Maristany, no sabrá de qué don Pedro Maristany se trata; pero si añadimos que este don Pedro Maristany es de «Cal Soberano», nos entenderá en seguida.

No existe motivo de peso para prescindir de una faceta tan interesante como la presente, para poseer conocimiento completo de la historia de la marina de vela del Masnou; y es por ello que, a continuación, vamos a reseñar los alias, motes, apodos, sobrenombres o renombres, hijos de la fantasía popular.

El Capitán ALAIX era conocido como de «Cal Ferrer Gras».

El Capitán ARNÓ, de «Can Marcelino de Caldetas».

El Capitán BALLESTER, de «Can Gurguí».

El Capitán BARBA, de «Cal Falum».

El Capitán CANUDAS, de «Can Cardona».

El Capitán CASASA, de «Cal Xocolater».

El Capitán CODINA, de «Can Viola».

El Capitán COLLELL, de «Can Bargilet».

El Capitán CREUX, de «Can Corona».

El Capitán ESTRADER, de «Can Perons».

El Capitán FEU, de «Ca la Tiona del Manco».

El Capitán GORGOLLÓN, de «Can Joan».

El Capitán JOVÉ, de «Ca l'Amaro».

El Capitán MATAS, de «Can Cinto».

El Capitán MON, de «Can Siu».

El Capitán OLEZA, de «Cal Tenori».

El Capitán PONS, de «Ca la Gravada».

El Capitán PUNTÍ, de «Cal Pobre».

El Capitán RIUS, de «Can Rafeló».

El Capitán ROIG, de «Ca l'Arturo Pintor».

El Capitán ROQUETA, de «Cal Sabater».

El Capitán VENTURA, de «Can Pau Altafulla».

El Capitán VILÁ, de «Can Set».

El Capitán VILLÁ, de «L'Estudi de Vilassar».

El Capitán VIVES, de «Ca la Farruca».

Los dos Capitanes CASTELLS, de «Ca la Pigada».

Los dos Capitanes COSTA, de «Ca la Nena».

Los dos Capitanes FONT, uno de «Can Montgat» y otro de «Can Pau Cirés».

Los dos Capitanes HOMS, de «Can Patarritxes».

Los dos Capitanes POU, uno de «Can Tomás» y otro de «Can Naret».

Los dos Capitanes NOMS, de «Can Bruno».

Los dos Capitanes PUIGSECH, de «Can Selmo».

Los dos Capitanes RAMÓN, de «Can Viudeta».

Los tres Capitanes BONASTRE, de «Cal Gallinaire».

Los tres Capitanes GRAU, dos de «Can Calau Fuster» y uno de «Can Caldets».

Los tres Capitanes HOMBRAVELLA, de «Cal Sastret».

Los tres Capitanes MITJANS, dos de «Cal Ranxero» y uno de «Can Teyá».

Los tres Capitanes PUJOL, de «Cal Mestre Senyor Calau».

Los tres Capitanes RIBAS, de «Can Mitja Barra».

Los tres Capitanes ROGER, de «Can Pallarés».

Los tres Capitanes ROS, dos de «Can Ramón Boter» y uno de «Cal Ferrer».

Los tres Capitanes SAMPERA, de «Can Margarit».

Los cuatro Capitanes POCH, tres de «Cal Nano» y uno de «Cal Bravo».

Los cuatro Capitanes GIBERNAU, dos de «Can Biá» y dos de «Ca la Cristina».

Los cuatro Capitanes TRUCH, dos de «Can Guillem», uno de «Ca la Jacota» y uno de «Can Truch».

Los cuatro Capitanes SUST, de «Cal Xarnegu».

Los cuatro Capitanes SUÑOL, de «Can Toya».

Los cinco Capitanes RIERA, tres de «Can Garruts», uno de «Ca l'Hermós» y uno de «Cal Baster».

Los cinco Capitanes LLIMONA, tres de «Can Sayol» y dos de «Can Manaixa».

Los cinco Capitanes COLOMER, de «Cal Ros».

Los cinco Capitanes MORA, uno de «Can Xitots», uno de «Can Narán», uno de «Cal Peixet» y dos de «Cal Nen».

Los cinco Capitanes MIRAMBELL, cuatro de «Ca l'Asó» y uno de «Can Joan Xic».

Los cinco Capitanes DURÁN, dos de «Can Torrabolados», uno de «Can Bertran», uno de «Cal Sastre» y uno de «Can Cunillo».

Los seis Capitanes CORCHS, cuatro de «Can Corchs» y dos de «Can Perus».

Los seis Capitanes ARIMÓN, de «Cal Bailón».

Los siete Capitanes ROCA, tres de «Can Massana», dos de «Can Cabessa» y dos de «Can Tun».

Los siete Capitanes RAMENTOL, cinco de «Cal Gordavaques», uno de «Can Medaya» y uno de «Can Pesseta».

Los siete Capitanes CURELL, tres de «Can Fluquenia», dos de «Can Novell» y dos de «Can Perus».

Los nueve Capitanes FONTANILS, tres de «Ca la Lluïsa», dos de «Cal Nano», dos de «Can Payelló», uno de «Can Joan» y uno de «Can Serena».

Los nueve Capitanes BOSCH, tres de «Can Xacó d'en Matas», dos de «Cal Bessó», uno de «Ca la Gravada», uno de «Ca la Llarguissona», uno de «Ca la Estapera» y uno del «Cal M».

Los once Capitanes SALA, cuatro de «Can Salvador», dos de «Can Bel», dos de «Can Caquet», uno de «Can Sardá», uno de «Can Galana» y uno de «Cal Parrach».

Los once Capitanes ORTA, diez de «Can Serena» y uno de «Cal Tartaner».

Los once Capitanes MARTÍ, tres de «Can Josepet», tres de «Can Tion», dos de «Can Rosés», uno de «Ca la Tirrona», uno de «Cal Fideu» y uno de «Can Barrabuts».

Los doce Capitanes COLL, cinco de «Can Patrana», dos de «Can Panyutes», dos de «Can Pascol», dos de «Can Pere Coll» y uno de «Cal Xot».

Los catorce Capitanes SENSAT, ocho de «Ca la Queta», tres de «Can Xami» y tres de «Ca la Layeta».

Los dieciséis Capitanes SANJUÁN, tres de «Can Manau», tres de «Can Calcetes», tres de «Can Martra», tres de «Cal Carboner», dos de «Ca la Fernanda», uno de «Can Medaya» y dos de «Can Cebriá».

Los quince Capitanes FÁBREGAS, cuatro de «Ca l'Etxam», cuatro de «Can Gina», dos de «Can Masquet», dos de «Can Seitons», uno de «Cal Negre» y uno de «Can M».

Los dieciocho Capitanes ESTAPÉ, tres de «Can Trencanous», tres de «Can Galvany», tres de «Can Fransuá», dos de «Can Taleca», dos de «Can Patori», uno de «Ca l'Anna», uno de «Can Serp», uno de «Ca la Estapera», uno de «Can Barreja» y uno de «Can Silvestre».

Los dieciocho Capitanes CASALS, cinco de «Ca l'Esbarriat», tres de «Cal Guerxet», tres de «Cal Negre», dos de «Can Bitet», uno de «Ca la Bessona», uno de «Can Patorra», uno de «Can Cayano», uno de «Ca la Tuyes» y uno de «Can Casalets».

Los diecinueve Capitanes ISERN, cuatro de «Cal Pinyoner», tres de «Cal Llop», dos de «Can Guiu», dos de «Ca la Llorença», dos de «Cal Gallego», uno de «Cal Bot», uno de «Can Quen», uno de «Can Naret» y uno de «Cal Titit».

Los veinte Capitanes FERRER, siete de «Can Ventura», tres de «Ca l'Abel», tres de «Can Tas», dos de «Can Patxorra», dos de «Ca la Pepilla», uno de «Cal Voluntari», uno de «Can Valerosa», y uno de «Can Panyutes».

Los veintidós Capitanes ROSÉS, cuatro de «Can Paratonets», tres de «Can Rosés», tres de «Can Zoti», dos de «Ca l'Anxova», dos de «Can Xicatiana», uno de «Can Ponet», uno de «Can Palletes», uno de «Cal Trempat», uno de «Cal Palegru», uno de «Ca la Mariatresa», uno de «Cal Xicu», y uno de «Can Quitxolla».

Los veintitrés Capitanes PLA, cinco de «Ca l'Isidret», uno de «Ca la Rosó», tres de «Cal Roig», tres de «Can Dayol», tres de «Can Xeringa», dos de «Ca l'Ull de col», y uno de «Cal Cotxe».

Los veintisiete Capitanes ALSINA, cinco de «Can Roch», cuatro de «Ca la Teta», cuatro de «Cal Corder», tres de «Can Xixet», tres de «Can Cresta», dos de «Cal Xic del Xot», dos de «Cal Moreno», dos de «Can Cacona», uno de «Can Tedén» y uno de «Can Tareta».

Los treinta y dos Capitanes OLIVER, diez de «Can Xacó», ocho de «Can Biló», cuatro de «Can Guilopu», cuatro de «Can Pedru», dos de «Can Bepis», dos de «Can Ñol», uno de «Ca la Bonica», y uno de «Can Tomaset».

Los treinta y ocho Capitanes BERTRAN, siete de «Cal Groch», seis de «Cal Gerro», cuatro de «Can Patets», tres de «Can Pota», dos de «Cal Voluntari», dos de «Can Patates», dos de «Ca la Lluvisa Payá», dos de «Ca la Funayera», uno de «Can Muley Abbas», uno de «Can Tarafa», uno de «Can Mogas», uno de «Ca la Rosu», uno de «Cal Rach», uno de «Ca l'Indiá», uno de «Can Popa», uno de «Can Galtes» y uno de «Can Pona».

Los cuarenta y seis Capitanes MILLET, siete de «Can Patena», siete de «Cal Xiquet», seis de «Can Nens», cuatro de «Can Cabrera», cuatro de «Can Geroni», cuatro de «Can Fita», tres de «Can Pauet», tres de «Can Conna», dos de «Can Surray», dos de «Can Laló», dos de «Can Tetus», uno de «Cal Caballu», uno de «Can Noni», y dos de «Can Xech».

Los cincuenta y siete Capitanes PAGÉS, siete de «Can Caca», cinco de «Cal Cargelu», cinco de «Cal Musich», cinco de «Ca la Manena», cinco de «Ca la Vilassana», cinco de «Can Rana», tres de «Can Manuel», tres de «Can Ferran», tres de «Can Bertran», tres de «Ca la Cebriana», dos de «Can Suma», dos de «Ca la Xicarreta», dos de «Ca l'Espés», uno de «Can Ne», uno de «Can Codina», uno de «Can Cirillo», uno de «Can Lel», uno de «Cal Bailón» y uno de «Can Muná».

Los noventa y un Capitanes MARISTANY, diez de «Ca l'Isart», seis de «Ca la Tara», seis de «Cal Frare», cinco de «Cal Soberano», cuatro de «Cal Xaret», tres de «Can Titlá», tres de «Cal Senyor», tres de «Cal Corsari», tres de «Can Batuvadén», tres de «Can Francisco Tomás», tres de «Cal Mástech», tres de «Can Silet», tres de «Can Payá», tres de «Cal Sastre», dos de «Can Peregrau», dos de «Can Cavallería», dos de «Cal Tap», dos de «Can Carné», dos de «Can Paqueta», dos de «Ca la Ñola», dos de «Cal Russu», dos de «Can Badalona», dos de «Cal Gayo», uno de «Can Deri», uno de «Cal Xicarrot», uno de «Ca l'Isidra», uno de «Can Greits», uno de «Ca l'Asó», uno de «Can Sensat», uno de «Can Xami», uno de «Ca l'Esquerrá», uno de «Can Carló», uno de «Can Pauet», uno de «Can Quet», uno de «Can Francisquet» y uno de «Can Sil».

DISEÑO NOVENO

POSICION DE LOS CAPITANES

Generalmente los mortales desafían los peligros y no escatiman los trabajos cuando los resultados que con sus actividades obtienen están en proporción con los esfuerzos empleados y los riesgos corridos.

Atendiendo a lo expuesto, puede tal vez suscitarse la duda de si las gestas realizadas por los capitanes de la marina mercante del Masnou tenían como principal fuerza generatriz el afán de obtener riquezas.

Los estudios practicados con el fin de resolver esta incógnita demuestran hasta la saciedad que los capitanes del Masnou lo fueron por vocación, por tradición y por amor a su noble y arriesgado trabajo, como se deduce por el hecho de que entre los setecientos dos capitanes que tengo catalogados a partir de 1863, tan sólo ciento uno (101), o sea el 14 por 100, murieron ricos; y los restantes, sesenta y cinco (65), o sea el 9'25 por 100, murieron en buena posición, sin empero poder considerarse ricos; doscientos veintitrés (223), o sea el 31'76 por 100, en modesta posición; y trescientos trece (313), o sea el 44'57 por 100, pobres.

Y al decir *ricos* no pretendemos equiparar su capital al de los ricos de nuestro tiempo que atesoran millones. El concepto de rico, en el pasado siglo y en la villa del Masnou, era el de poseer un capital suficiente para vivir en forma corriente y sin lujo, en casa propia y sin precisión de trabajar, poder darse una vida cómoda, sin inútiles ostentaciones y sin la preocupación del ma-

ñana. Para conseguir este ideal hay que considerar los trabajos, peligros de toda clase, viajes, transacciones comerciales, etc.; mientras que hoy día, y a veces con una simple llamada telefónica, se logra más beneficio que un capitán del Masnou con una larga vida de esfuerzos que difícilmente pueden hoy imitarse.

De lo manifestado se puede colegir (y lo confesamos a plena voz) que caen por su base las malévolas insinuaciones de personas envidiosas y mal intencionadas que, caprichosamente y sin base sólida alguna, han acusado a los capitanes del Masnou de llevar a término negocios inconfesables y aun inhumanos. Los porcentajes establecidos en este diseño demuestran la inexactitud y malicia de dichas acusaciones, ya que otros habrían sido los resultados económicos de ser ciertas; y los cargamentos de los barcos del Masnou no pasaron de productos coloniales o nacionales; es decir, que exportaban los productos de nuestro país a América, y los de América, a otros puntos de dicho continente o a España: cacao, azúcar, tasajo, cueros, guanos, ajos, habichuelas, y aun vasijas de barro cocido. (Recordemos el barco llamado «Portollas».)

El exacto juicio que merecen los capitanes del Masnou, y el que sin duda alguna perdurará, es el que hemos transcrito en el prólogo de este estudio y que nuestro célebre economista Rahola expresó en esta forma: «La generación presente nada sabe de aquellos capitanes que eran a la vez afamados náuticos, emprendedores comerciantes, hombres probos, que fundaron casas de comercio que todavía perduran más allá de los mares».

Damos toda la importancia que merece este diseño, para rendir un homenaje justo y merecido a la memoria de los capitanes del Masnou y para desechar y destruir las malévolas insinuaciones de unos pocos malvados ignorantes.

DISEÑO DECIMO

EL ESTADO DE LOS CAPITANES

Una vida llena de baches y repleta de sorprendentes aventuras, con largas temporadas de duración incierta que alejaban a los capitanes del calor del hogar, con peligros desconocidos, traidores, frecuentes e insoslayables, que a todas horas amenazaban sus vidas; tormentas desencadenadas, calmas abrumadoras, inclemencias atmosféricas punzantes, enfermedades mortales típicas de los puertos visitados..., parecen ser circunstancias que amontonaran dificultades para que los capitanes de la marina mercante del Masnou se decidieran a ingresar en la vida matrimonial.

Pero el carácter catalán, y acusadamente masnouense, tan amante de la constitución del hogar propio en el que poder tener fijos los pensamientos en las inacabables horas de ausencia y hallar en él, dulce reposo de las fatigas pasadas, movió a los capitanes hacia el estado matrimonial, en tal proporción, que de los setecientos dos capitanes repetidamente citados, *quinientos ochenta y tres* (583), o sea el 83 por 100, murieron casados; y tan sólo *ciento diecinueve* (119), o sea el 17 por 100, solteros.

He hablado con algún viejo marino para lograr la impresión del estado de su ánimo al hallarse lejos de la Patria. Y he podido saber cómo, a pesar de la novedad de la vida y de las costumbres en los distintos puertos y de las numerosas ocasiones de efectuar ventajosos enlaces matrimoniales en América, siempre tuvieron su pensamiento dedicado a su tierra y a su villa natal, y su corazón, fiel a aquella doncella masnouense que aguardaba

ansiosamente su regreso. Y me contaba uno de los capitanes que, hallándose desembarcado en América del Sur, un determinado día, y sin saber cómo, se abrazó estrechamente con otro capitán del Masnou, derramando lágrimas, y, según él, porque ambos capitanes recordaron simultáneamente que aquella tarde era la del día de San Pedro y que, lejos, al otro lado del mar, en el Masnou de su alma, se reunía todo el pueblo bajo el entoldado.

Por otra parte, fue admirable la conducta de las esposas, cuando se hallaban ausentes sus esposos, los capitanes. Desde el día de la partida del capitán hasta su regreso, cuyo viaje se prolongaba uno o más años, puede decirse que la esposa se encerraba en su casa a cal y canto, y tan solo salía de ella en los días festivos para oír la Misa del alba. Ni paseos, ni visitas, ni reuniones, ni bailes; nadie veía a la esposa, voluntaria monja de clausura temporal, hasta el regreso del marino.

La vida familiar de los marinos masnouenses puede, en todo momento, citarse como un ejemplo de amor, respeto y fidelidad conyugal.

DISEÑO UNDECIMO

LA MUERTE DE LOS CAPITANES

La vida sobre el mar está sembrada de peligros que tan solo la audacia, la experiencia y los conocimientos científicos pueden alejar y vencer en algunos casos. Es por ello que hemos considerado, como un estudio interesante, conocer la edad a la que murieron los capitanes del Masnou, a partir del repetido año 1863; y como resultado de dicho estudio hemos obtenido, con la mayor sorpresa, que, en su mayoría, los capitanes murieron en edad avanzada.

Veamos los años que contaban en el momento de su fallecimiento los capitanes catalogados:

35 Capitanes fallecieron a los cincuenta años.
4 a los cincuenta y dos años.
2 a los cincuenta y tres años.
12 a los cincuenta y cuatro años.
56 a los cincuenta y cinco años.
7 a los cincuenta y seis años.
5 a los cincuenta y siete años.
13 a los cincuenta y ocho años.
6 a los cincuenta y nueve años.
51 a los sesenta años.
17 a los sesenta y un años.
28 a los sesenta y dos años.

12 a los sesenta y tres años.
19 a los sesenta y cuatro años.
46 a los sesenta y cinco años.
14 a los sesenta y seis años.
8 a los sesenta y siete años.
31 a los sesenta y ocho años.
18 a los sesenta y nueve años.
55 a los setenta años.
11 a los setenta y un años.
28 a los setenta y dos años.
7 a los setenta y tres años.
10 a los setenta y cuatro años.
15 a los setenta y cinco años.
13 a los setenta y seis años.
3 a los setenta y siete años.
10 a los setenta y ocho años.
2 a los setenta y nueve años.
12 a los ochenta años.
4 a los ochenta y un años.
5 a los ochenta y dos años.
1 a los ochenta y tres años.
8 a los ochenta y cuatro años.
2 a los ochenta y seis años.
4 a los ochenta y siete años.
1 a los ochenta y ocho años.
2 a los ochenta y nueve años; y
2 a los noventa años.

Expresado en otra forma:

Hasta cumplir los *veinticinco años*, vivieron *treinta* capitanes, o sea el 4'12 por 100.

De *veinticinco* a *cincuenta años*, vivieron *ciento cincuenta y siete* capitanes, o sea el 21'59 por 100.

De *cincuenta* a *setenta y cinco años*, vivieron *cuatrocientos setenta y cinco* capitanes, o sea el 65'23 por 100.

De *setenta y cinco* a *noventa años*, vivieron *sesenta y cinco* capitanes, o sea el 9 por 100.

Deduciéndose que la mayoría de los capitanes de la marina mercante del Masnou murieron a una edad oscilante entre *cincuenta* y *setenta y cinco años*, no obstante su vida plagada de peligros, lejos de la Patria y de la familia, en climas inhóspitos y siempre a merced de los elementos más implacables, a los que desafiaron a bordo de minúsculos bajeles.

DISEÑO DUODECIMO

FECHA DE LA MUERTE DE LOS CAPITANES

No ocurrió fallecimiento alguno entre los capitanes de la marina mercante del Masnou, en los años 1877 y 1882.

Ocurrieron *dos* defunciones en el año 1881.

Cuatro,	en los años	1863, 1864 y 1922.
Cinco,	en los años	1865, 1876, 1886 y 1912.
Seis,	en los años	1866, 1875, 1884 y 1910.
Siete,	en los años	1872, 1879, 1880, 1907, 1911, 1916 y 1925.
Ocho,	en los años	1873, 1874, 1885 y 1903.
Nueve,	en los años	1883, 1908 y 1923.
Diez,	en los años	1867 y 1893.
Once,	en los años	1901, 1917, 1918 y 1920.
Doce,	en los años	1921 y 1924.
Trece,	en los años	1895, 1899, 1902, 1904 y 1915.
Catorce,	en los años	1889, 1896 y 1913.
Quince,	en los años	1890 y 1914.
Dieciséis,	en	1868, 1871 y 1906.
Diecisiete,	en	1869, 1878, 1898 y 1900.
Diecinueve,	en	1891, 1892, 1897 y 1905.
Veinte,	en el año	1887.
Veinticinco,	en	1870 y 1894.
Treinta y dos,	en	1888.

En el año 1888, cuando Barcelona se cubría de gloria con su Exposición Universal, inicio de su esplendoroso crecimiento, Mas-

nou se hallaba con su marina mercante dando las últimas boqueadas, hasta el punto de que sólo le quedaban sesenta y siete barcos; y como si no pudieran resistir la triste realidad de la pérdida de su marina, en este año fallecieron, caso excepcional en la Historia del Masnou, treinta y dos capitanes.

Este diseño, expuesto en otra forma, nos da el siguiente resultado:

En el año 1863, fallecieron 4 Capitanes.
En el año 1864, fallecieron 4 Capitanes.
En el año 1865, fallecieron 5 Capitanes.
En el año 1866, fallecieron 6 Capitanes.
En el año 1867, fallecieron 10 Capitanes.
En el año 1868, fallecieron 16 Capitanes.
En el año 1869, fallecieron 17 Capitanes.
En el año 1870, fallecieron 25 Capitanes.
En el año 1871, fallecieron 16 Capitanes.
En el año 1872, fallecieron 7 Capitanes.
En el año 1873, fallecieron 8 Capitanes.
En el año 1874, fallecieron 8 Capitanes.
En el año 1875, fallecieron 6 Capitanes.
En el año 1876, fallecieron 5 Capitanes.
En el año 1877, fallecieron 0 Capitanes.
En el año 1878, fallecieron 17 Capitanes.
En el año 1879, fallecieron 7 Capitanes.
En el año 1880, fallecieron 7 Capitanes.
En el año 1881, fallecieron 2 Capitanes.
En el año 1882, fallecieron 0 Capitanes.
En el año 1883, fallecieron 9 Capitanes.
En el año 1884, fallecieron 6 Capitanes.
En el año 1885, fallecieron 8 Capitanes.
En el año 1886, fallecieron 5 Capitanes.
En el año 1887, fallecieron 20 Capitanes.
En el año 1888, fallecieron 32 Capitanes.
En el año 1889, fallecieron 13 Capitanes.
En el año 1890, fallecieron 15 Capitanes.
En el año 1891, fallecieron 19 Capitanes.
En el año 1892, fallecieron 19 Capitanes.

En el año 1893, fallecieron 10 Capitanes.
En el año 1874, fallecieron 25 Capitanes.
En el año 1895, fallecieron 13 Capitanes.
En el año 1896, fallecieron 14 Capitanes.
En el año 1897, fallecieron 19 Capitanes.
En el año 1898, fallecieron 17 Capitanes.
En el año 1899, fallecieron 13 Capitanes.
En el año 1900, fallecieron 17 Capitanes.
En el año 1901, fallecieron 11 Capitanes.
En el año 1902, fallecieron 13 Capitanes.
En el año 1903, fallecieron 8 Capitanes.
En el año 1904, fallecieron 13 Capitanes.
En el año 1905, fallecieron 19 Capitanes.
En el año 1906, fallecieron 16 Capitanes.
En el año 1907, fallecieron 7 Capitanes.
En el año 1908, fallecieron 9 Capitanes.
En el año 1909, fallecieron 0 Capitanes.
En el año 1910, fallecieron 6 Capitanes.
En el año 1911, fallecieron 7 Capitanes.
En el año 1912, fallecieron 5 Capitanes.
En el año 1913, fallecieron 14 Capitanes.
En el año 1914, fallecieron 15 Capitanes.
En el año 1915, fallecieron 13 Capitanes.
En el año 1916, fallecieron 17 Capitanes.
En el año 1917, fallecieron 11 Capitanes.
En el año 1918, fallecieron 11 Capitanes.
En el año 1919, fallecieron 0 Capitanes.
En el año 1920, fallecieron 11 Capitanes.
En el año 1921, fallecieron 12 Capitanes.
En el año 1922, fallecieron 4 Capitanes.
En el año 1923, fallecieron 9 Capitanes.
En el año 1924, fallecieron 12 Capitanes.
En el año 1925, fallecieron 7 Capitanes.

DISEÑO DECIMOTERCERO

RELACION DE ALGUNOS CAPITANES Y PILOTOS DE LA MARINA DE VELA DEL MASNOU

No puede faltar, entre estos breves diseños, uno que contenga la relación de los capitanes y pilotos de la villa del Masnou. Pero es de comprender que, en el momento actual, esta relación no puede ser completa, en primer lugar por el largo tiempo transcurrido desde la total extinción de la marina de vela mosnouense; y en segundo, por la dispersión de las familias sucesoras de aquellos que se hallan hoy no sólo en pueblos y ciudades españoles, como Madrid, Barcelona, Vigo, etc., sino que en gran número en América, siendo difícil su localización, conseguida la cual, sin duda acontecería que los actuales familiares conociesen tan solo el hecho de haber tenido uno o varios marinos entre sus antecesores, pero en general no podrían facilitar detalles.

El trabajo ímprobo que representaría la total y exacta relación de los marinos masnouenses, ha sido en parte salvado por la constancia, paciencia y tenacidad de un capitán, de los pocos que tras de las breves líneas diarias de su «Cuaderno de Bitácora» dedicó sus ratos de ocio o robó momentos a los de actividad, anotando lo más saliente relativo a la marina del Masnou. Este patricio, por desgracia ha tiempo fallecido, tuvo la gentileza de proporcionarme buen número de sus estudios; y de ellos entresacamos los datos de los capitanes y pilotos cuya actuación tuvo lugar a partir del año 1863 hasta la extinción de la marina de vela.

No busquéis en esta relación datos anteriores, y entre ellos no hallaréis, por ejemplo, los correspondientes al memorable capitán

Mirambell, como las fechas de su nacimiento y de su muerte, porque esta última ocurrió antes de empezar las estadísticas el capitán Gibernau. No busquéis tampoco el nombre del ha poco fallecido capitán don Isidro Isern, porque su muerte acaeció con posterioridad a la del capitán Gibernau. Pero a pesar de constituir unas notas incompletas, son completas o casi completas, exactas o casi exactas, por lo que se refiere al período comprendido entre 1863 y el comienzo del presente siglo.

A falta de relación más completa, no es despreciable la que continuamos. Los familiares de los silenciados en este diseño, pueden remitirnos los detalles que deseen, para ser tenidos en cuenta en el caso de tener lugar una nueva edición de este estudio, que por ser tan solo una colección de diseños, no presume de completo y definitivo.

A continuación y en ocho columnas, empezamos la relación de los capitanes y pilotos: En la primera, se consigna el número de orden por antigüedad. En la segunda, el nombre patronímico. En la tercera, el primer apellido. En la cuarta, el segundo apellido. En la quinta, la fecha del natalicio. En la sexta, la fecha de la defunción. En la séptima, la localidad en que tuvo lugar la defunción. En la octava, la edad y el estado.

1.	Pedro	MANAU	1793	1863	Masnou	70 C.
2.	Félix (Senyor)	MARISTANY	1796	1867	Masnou	71 C.
3.	José	MARQUET	1797	1867	Masnou	70 C.
4.	Gerardo (Bel)	FERRER	1797	1868	Masnou	71 C.
5.	Gabriel (Surray)	MILLET	1797	1869	Masnou	72 C.
6.	Juan (Negre)	FÁBREGAS	1798	1867	Masnou	69 C.
7.	Gerónimo (Roch)	ALSINA	1798	1867	Masnou	69 C.

8.	Jaime (Patarritxes)	HOMS		1798	1868	Masnou 70 C.
9.	José (Negre)	CASALS		1798	1868	Masnou 70 C.
10.	Pablo (Bravo)	POCH		1798	1868	Masnou 70 C.
11.	Juan (Patates)	BERTRÁN		1798	1869	Masnou 71 C.
12.	Salvador (Patena)	MILLET	ROCA	1798	1870	Masnou 72 C.
13.	Juan (Rosés)	MARTÍ		1799	1869	Masnou 70 C.
14.	Juan (Suma)	PAGÉS		1799	1869	Masnou 70 C.
15.	Jaime (Taleca)	ESTAPÉ		1799	1869	Masnou 70 C.
16.	Jaime (Layeta)	FERRER		1799	1875	Barcelona 76 S.
17.	José (Nens)	MILLET		1800	1867	Masnou 67 C.
18.	Antonio (Cargelu)	PAGÉS		1800	1868	Masnou 68 C.
19.	Pedro (Bitet)	CASALS		1800	1868	Masnou 68 C.
20.	Juan (Manena)	PAGÉS		1800	1870	Masnou 70 C.
21.	Gerardo (Serena)	ORTA		1800	1870	Masnou 70 C.
22.	Gabriel (Salvador)	SALA		1800	1870	Masnou 70 C.
23.	Francisco (Pere Grau)	MARISTANY		1801	1866	Masnou 65 C.
24.	Miguel (Bonica)	OLIVER		1801	1870	Masnou 69 C.
25.	Pedro (Gina)	FÁBREGAS		1801	1871	Masnou 70 C.

26.	Félix ORTA (Serena)	1801	1888	Masnou	87 C.
27.	Isidro PLA (Isidret)	1801	1888	Masnou	87 C.
28.	Jaime MARISTANY (Caballería)	1802	1870	Masnou	68 C.
29.	Gerardo MARISTANY (Greits)	1802	1872	Masnou	70 C.
30.	Pablo CODINA PAGÉS (Viola)	1802	1872	Masnou	70 C.
31.	Gregorio BERTRÁN (Pota)	1803	1867	Masnou	64 C.
32.	Juan SENSAT (Xami)	1803	1868	Masnou	65 C.
33.	Silvestre SENSAT (Layeta)	1804	1873	Barcelona	67 S.
34.	Pedro PAGÉS (Manuel)	1804	1874	Masnou	70 C.
35.	Isidro FÁBREGAS (Etxem)	1804	1879	Masnou	75 C.
36.	Pedro MARISTANY FORNELLS (Soberano)	1804	1891	Masnou	87 C.
37.	José MILLET (Xiquet)	1805	1870	Masnou	65 C.
38.	José OLIVER (Bepis)	1805	1871	Masnou	66 C.
39.	Isidro MARISTANY ISERN (Isart)	1805	1885	Masnou	80 C.
40.	Francisco OLIVER (Biló)	1806	1870	Masnou	64 C.
41.	Jaime ESTAPÉ (Trencanous)	1806	1871	Uruguay	65 S.
42.	José FONTANILLS (Lluisa)	1806	1875	Masnou	69 C.
43.	Pablo ISERN (Llorença)	1806	1876	Masnou	70 C.

44.	Luis OLIVER (Xacó)	1807	1869	Masnou	62 C.
45.	Tomás FÁBREGAS (Masquet)	1807	1887	Masnou	80 C.
46.	Agustín MARISTANY ISERN (Isart)	1807	1889	Masnou	82 C.
47.	Francisco OLIVER (Xacó)	1808	1868	Masnou	60 C.
48.	Antonio SANJUAN (Martra)	1808	1873	Masnou	65 C.
49.	José ISERN (Llop)	1809	1869	Masnou	60 C.
50.	Antonio COLOMER (Ros)	1809	1865	Masnou	56 C.
51.	Luis MARISTANY (Corsari)	1809	1869	Cuba	60 C.
52.	Francisco MARISTANY (Isidro)	1809	1870	Masnou	61 C.
53.	Gerardo MARISTANY (Carner)	1809	1872	Masnou	63 C.
54.	Pedro DURÁN (Torrabolados)	1809	1874	Masnou	65 C.
55.	Félix ALSINA (Teta)	1809	1879	Masnou	70 C.
56.	José SENSAT (Layeta)	1809	1879	Barcelona	70 S.
57.	Salvador MILLET (Xiquet)	1810	1870	Masnou	60 C.
58.	Gerardo MARISTANY (Frare)	1810	1870	Masnou	60 C.
59.	Juan CASTELLÁ	1810	1871	Masnou	61 C.
60.	Ramón COLL (Patrana)	1810	1890	Masnou	80 C.
61.	Jacinto MARISTANY (Sastre)	1810	1890	Masnou	80 C.

62.	Pedro MARISTANY (Corsari)	1810	1897	Barcelona	87 C.
63.	Salvador MILLET (Patena)	1810	1899	Masnou	89 C.
64.	Jaime PAGÉS (Né)	1811	1871	Masnou	60 C.
65.	Pablo SENSAT (Voluntari)	1811	1875	Masnou	64 C.
66.	Antonio FONTANILLS (Payelló)	1811	1876	Masnou	65 C.
67.	José BERTRÁN (Groch)	1811	1891	Masnou	80 C.
68.	Jaime PAGÉS (Manena)	1811	1893	Masnou	82 C.
69.	Francisco BARBA (Falúm)	1812	1872	Masnou	60 C.
70.	José ISERN (Guiu)	1812	1873	Masnou	61 C.
71.	Juan PLA (Roig)	1813	1869	Masnou	56 C.
72.	Gerardo MILLET (Cabrera)	1813	1879	Masnou	66 C.
73.	Martín ROSÉS	1813	1885	Masnou	72 C.
74.	Jaime ESTAPÉ (Galvany)	1813	1888	Masnou	75 C.
75.	Buenav. ALSINA (Tareta)	1813	1878	Masnou	65 C.
76.	Pedro OLIVER (Pedru)	1813	1888	Masnou	75 C.
77.	Antonio CASALS (Bessona)	1814	1869	Alta mar	65 C.
78.	Gerardo ESTAPÉ (Anna)	1814	1869	Alta mar	55 C.
79.	Isidro MARISTANY (Tara)	1814	1869	Masnou	55 C.

80.	Juan PLA (Isidro)	1814	1869	Masnou	55 C.
81.	Mariano OLIVER (Guilopu)	1814	1869	Cuba	55 C.
82.	Prudenc. MILLET (Laló)	1814	1870	Masnou	56 C.
83.	Pablo MILLET (Cabrera)	1814	1874	Alta mar	60 C.
84.	Pablo VALENTÍ	1814	1884	Masnou	70 C.
85.	Buenav. MILLET (Tetus)	1814	1894	Masnou	80 C.
86.	Gerardo MARISTANY (Quet)	1814	1898	Masnou	84 C.
87.	Gerón. MILLET (Caballu)	1815	1865	Naufragio	50 C.
88.	José ESTAPÉ (Serp)	1815	1870	Masnou	55 C.
89.	José MARISTANY (Frare)	1815	1870	Masnou	55 C.
90.	Antonio OLIVER (Biló)	1815	1870	Masnou	55 C.
91.	Antonio CASALS (Guerxet)	1815	1870	Masnou	55 C.
92.	Ginés VILÁ (Set)	1815	1871	Argentina	56 C.
93.	Pedro RENTER	1815	1883	Masnou	68 C.
94.	Juan MORA (Narán)	1815	1885	Masnou	70 C.
95.	Jacinto HOMBRAVELLA (Sastret)	1815	1887	Masnou	72 C.
96.	Gerardo MARISTANY (Xaret)	1815	1890	Masnou	75 C.
97.	Pablo BOSCH (Gravada)	1816	1866	Masnou	50 C.

98.	Salvador MILLET (Laló)	1816	1870	Masnou	54 C.
99.	Pedro MARISTANY (Tap)	1816	1871	Masnou	55 C.
100.	Tomás FERRER (Tas)	1816	1871	Masnou	55 C.
101.	Tomás OLIVER (Tomaset)	1816	1871	Masnou	55 C.
102.	Bruno NOMS	1816	1876	Masnou	60 C.
103.	José MARISTANY (Sensat)	1816	1880	Masnou	64 C.
104.	Jaime MILLET (Pauet)	1816	1892	Masnou	76 C.
105.	Sebastián GIBERNAU (Biá)	1816	1898	Masnou	82 C.
106.	Jaime ROSÉS (Anxova)	1816	1900	Masnou	84 S.
107.	Pedro ARIMÓN (Bailón)	1817	1872	Masnou	55 C.
108.	Pablo PAGÉS (Pau caca)	1817	1887	Masnou	70 C.
109.	Francisco BOSCH (Bessó)	1817	1892	Masnou	75 C.
110.	Francisco MARISTANY CORCHS (Esquerrá)	1817	1892	Masnou	75 C.
111.	Buenav. PAGÉS (Ferrán)	1817	1906	Masnou	89 S.
112.	José COLOMER (Ros)	1818	1868	Cuba	50 C.
113.	José PAGÉS (Manuel)	1818	1868	Uruguay	50 C.
114.	Mariano MAJÓ	1818	1868	Masnou	50 C.
115.	José ISERN (Bot)	1818	1869	Masnou	51 C.

116.	Gerardo ALSINA (Xixet)	1818	1878	Masnou	60 C.
117.	Jaime PAGÉS (Ferrán)	1818	1888	Masnou	70 S.
118.	Tomás MANAU	1818	1890	Masnou	72 C.
119.	Buenav. MATAS GARRIGA (Cinto)	1818	1902	Masnou	84 C.
120.	Feliciano ISERN (Pinyoner)	1818	1902	Argentina	84 C.
121.	Cirilo PAGÉS (Cirillo)	1819	1879	Cuba	60 C.
122.	Juan FONTANILLS (Nano)	1819	1884	Masnou	65 C.
123.	Gabriel ESTAPÉ (Estapera)	1819	1888	Masnou	69 C.
124.	Mateo MARISTANY (Frare)	1819	1889	Masnou	70 C.
125.	C. Fran. ROSÉS (Zoti)	1819	1891	Masnou	72 C.
126.	Isidro BERTRÁN (Mogas)	1819	1893	Barcelona	74 C.
127.	Pedro SENSAT (Queta)	1820	1870	Masnou	50 C.
128.	Félix LLIMONA FONT (Sayol)	1820	1880	Masnou	60 C.
129.	José MAS	1820	1880	Masnou	60 C.
130.	Jaime SENSAT	1820	1879	Masnou	59 C.
131.	José MORA (Nen)	1820	1888	Masnou	68 C.
132.	Máximo MARISTANY (Gayo)	1820	1910	Masnou	90 S.
133.	Francisco SANJUAN (Manan)	1821	1871	Masnou	50 C.
134.	Pablo CASTELLÁ	1821	1871	Masnou	50 C.

135.	Silvestre MARTÍ (Josepet)	1821	1876	Argentina	55 C.
136.	Juan BONASTRE (Gallinaire)	1821	1881	Masnou	60 C.
137.	José MIRAMBELL (Asó)	1821	1891	Masnou	70 C.
138.	José ESTAPÉ (Trencanous)	1821	1891	Uruguay	70 C.
139.	Francisco ARIMÓN (Bailón)	1821	1891	Masnou	70 C.
140.	Ramón POCH (Ramón)	1821	1893	Masnou	72 C.
141.	Luis CASALS (Esbarriat)	1821	1901	Masnou	80 C.
142.	Juan ARIMÓN (Bailón)	1821	1901	Masnou	80 C.
143.	Mateo PAGÉS (Cebriana)	1821	1905	Masnou	84 C.
144.	Gerón. MILLET (Geroni)	1821	1878	Masnou	55 C.
145.	José BERTRÁN (Muley Abbas)	1822	1867	Alta mar	45 C.
146.	Francisco VALLDENEU	1822	1880	Masnou	58 C.
147.	Juan MILLET (Surray)	1822	1887	Masnou	65 C.
148.	Juan SALA (Sardá)	1822	1887	Masnou	65 C.
149.	Francisco MARISTANY (Silet)	1822	1887	Masnou	65 C.
150.	Salvador MILLET (Nens)	1822	1890	Masnou	68 C.
151.	Juan MARISTANY GALCERÁN (Tara)	1822	1892	Masnou	70 C.
152.	Ramón ROS (Ferrer gras)	1822	1894	Masnou	72 C.

153.	Juan MILLET (Patena)	1822	1894	Masnou	72 C.
154.	Gabriel RAMENTOL MARISTANY (Gordavaques)	1822	1898	Barcelona	76 C.
155.	Tomás ALSINA (Teta)	1822	1898	Masnou	76 C.
156.	Andrés BERTRÁN (Gerro)	1823	1868	Alta mar	45 C.
157.	Antonio PAGÉS MARISTANY (Músic)	1823	1868	Masnou	45 C.
158.	Marcel. ARNÓ (Caldetas)	1823	1873	Masnou	50 C.
159.	Juan CURELL (Fluquenia)	1823	1878	Masnou	55 C.
160.	Jaime PLA (Dayol)	1823	1888	Masnou	65 C.
161.	Leonor MILLET (Geroni)	1823	1878	Masnou	55 C.
162.	Pedro BERTRÁN (Patets)	1823	1878	Argentina	55 C.
163.	José ISERN (Gallegu)	1823	1883	Masnou	60 C.
164.	Francisco MARISTANY (Mástec)	1823	1887	Masnou	64 C.
165.	Francisco MARISTANY (Tara)	1823	1887	Masnou	64 C.
166.	Jaime OLIVER (Pedru)	1823	1888	Masnou	65 C.
167.	Juan RIERA (Carrutx)	1823	1888	Masnou	65 C.
168.	Juan ROSÉS	1823	1888	Masnou	65 C.
169.	José ESTAPÉ (Barreja)	1823	1888	Masnou	65 C.
170.	Jaime FERRER (Ventura)	1823	1888	España	65 C.

171.	Luis (Caca)	PAGÉS		1823	1888	Masnou	65 C.
172.	Juan (Lel)	PAGÉS		1823	1892	Masnou	69 C.
173.	Pedro (Fita)	MILLET		1823	1892	Masnou	69 C.
174.	Francisco (Xec)	MILLET		1823	1893	Masnou	70 C.
175.	Segundo (Bertrán)	PAGÉS		1823	1895	Masnou	72 C.
176.	José (Fita)	MILLET		1823	1903	Masnou	80 C.
177.	José (Panyutes)	COLL		1824	1864	Naufragio	40 C.
178.	Mariano (Patori)	ESTAPÉ	GALCERÁN	1824	1870		46 C.
179.	Mateo (Biló)	OLIVER		1824	1884	Masnou	60 C.
180.	José (Josepet)	MARTÍ	ISERN	1824	1889	Masnou	65 C.
181.	José (Bitet)	CASALS		1824	1889	Masnou	65 C.
182.	Isidro (Pere Grau)	MARISTANY	HOMBRAVELLA	1824	1889	Masnou	65 C.
183.	Pantaleón (Tión)	MARTÍ		1824	1892	Masnou	68 C.
184.	José (Tara)	MARISTANY		1824	1893	Masnou	69 C.
185.	José (Quen)	ISERN		1824	1894	Argentina	70 C.
186.	Pedro (Pascol)	COLL		1824	1894	Masnou	70 C.
187.	Jaime (Teyá)	MITJANS		1824	1898	Masnou	74 C.
188.	Pablo (Ferrán)	PAGÉS		1824	1898	Masnou	74 S.

189.	José (Patatetas)	MARTÍ		1824	1901 Masnou	77 C.
190.	Jaime (Pepilla)	FERRER		1824	1902 Masnou	78 C.
191.	Francisco (Fita)	MILLET		1824	1904 Barcelona	80 C.
192.	Nicolás (Calau)	PUJOL		1825	1885 Brasil	60 C.
193.	Jaime (Vatuvadén)	MARISTANY		1825	1885 Masnou	60 C.
194.	Mateo (Patena)	MILLET		1825	1887 Masnou	62 C.
195.	Tomás (Montgat)	FONT	ROSÉS	1825	1888 Masnou	63 C.
196.	Pedro (Rac)	BERTRÁN		1825	1890 Masnou	65 C.
197.	José (Mitjabarra)	RIBAS		1825	1893 España	68 C.
198.	Pedro (Carló)	MARISTANY		1825	1895 Masnou	70 C.
199.	Jaime (Bel)	FERRER		1825	1897 Masnou	72 C.
200.	José	TORRAS	FERRER	1825	1897 Masnou	72 C.
201.	Juan (Guilopu)	OLIVER		1825	1897 Uruguay	72 C.
202.	Gerardo (Mástec)	MARISTANY		1825	1901 Masnou	76 C.
203.	Pedro (Paratonets)	ROSÉS		1825	1903 Masnou	78 C.
204.	Domingo (Minguet)	BOSCH		1826	1895 Masnou	69 C.
205.	Pedro (Ros)	COLOMER		1826	1897 Masnou	72 C.
206.	José (Tarafa)	BERTRÁN		1826	1866 Brasil	40 C.

207.	Pedro A. (Patrana)	COLL		1826	1871 Uruguay	45 C.
208.	Juan	FÁBREGAS		1826	1886 Masnou	60 S.
209.	José (Patxorra)	FERRER		1826	1888 Masnou	62 C.
210.	José (Paqueta)	MARISTANY		1826	1891 Cuba	65 C.
211.	José (Tun)	ROCA		1826	1891 Masnou	65 C.
212.	Pedro (Queta)	SENSAT	MARISTANY	1826	1894 Masnou	68 C.
213.	Isidro	SENSAT		1826	1895 España	69 C.
214.	Pedro (Grava)	PONS		1826	1896 Masnou	70 C.
215.	Antonio	CASTELLÁ		1826	1898 Masnou	72 C.
216.	Sebastián (Pesseta)	RAMENTOL		1826	1898 Barcelona	72 C.
217.	Francisco (Tuyes)	CASALS		1826	1906 Masnou	80 C.
218.	José (Negre)	CASALS		1827	1887 Masnou	60 C.
219.	José (Xacó)	BOSCH		1827	1887 Masnou	60 C.
220.	Juan (Bel)	SALA		1827	1887 Masnou	60 C.
221.	Francisco (Patorra)	CASALS		1827	1892 Masnou	65 C.
222.	Isidro (Nens)	MILLET		1827	1892 Barcelona	65 C.
223.	Gerardo (Negre)	CASALS		1827	1896 Masnou	69 C.
224.	Juan (Joan Xic)	MIRAMBELL		1827	1897 Masnou	70 C.

225.	Francisco MARISTANY (Tomás)	1827	1899	Masnou	72 C.
226.	José ISERN (Titit)	1827	1902	Masnou	75 C.
227.	Pedro COLL	1827	1905	Masnou	78 C.
228.	Félix LLIMONA (Sayol)	1828	1878	Masnou	50 C.
229.	Pablo PAGÉS (Codina)	1828	1878	Masnou	50 C.
230.	Antonio PAGÉS (Vilassana)	1828	1883	Masnou	55 C.
231.	Juan MARISTANY GARCÍA (Isart)	1828	1883	Masnou	55 C.
232.	Juan ALSINA (Teta)	1828	1883	Masnou	55 C.
233.	Gerardo BOSCH (Llarguissona)	1828	1888	Masnou	60 C.
234.	Gerardo BERTRÁN (Gerro)	1828	1888	Masnou	60 C.
235.	Juan ALSINA (Xic del Xot)	1828	1888	Masnou	60 C.
236.	Pedro ROCA (Massana)	1828	1888	Alta mar	60 C.
237.	Isidro ISERN (Llop)	1828	1890	Masnou	62 C.
238.	Gerón. PLA (Rosó)	1828	1894	Masnou	66 C.
239.	Feliciano BERTRÁN (Groc)	1828	1894	Argentina	66 C.
240.	Juan OLIVER (Pedru)	1828	1896	Barcelona	68 C.
241.	Buenav. MARISTANY (Titlá)	1829	1864	España	35 S.
242.	Gabriel SANJUAN CASALS (Calcetes)	1829	1871	Masnou	42 C.
243.	Buenav. SUBIRÁ	1829	1879	Masnou	50 C.

244.	Juan (Joan)	FONTANILS		1829	1884	Masnou	55 C.
245.	Salvador (Manaixa)	LLIMONA		1829	1887	Barcelona	58 C.
246.	Antonio (Cargelu)	PAGÉS	FÁBREGAS	1829	1889	España	60 C.
247.	Mariano (Pau Cirés)	FONT		1829	1890	Masnou	61 C.
248.	José (Rosu)	BERTRÁN		1829	1891	Masnou	62 C.
249.	Juan (Boter)	ROS		1829	1892	Masnou	63 C.
250.	Juan (Galana)	SALA		1829	1894	Masnou	65 C.
251.	Pedro A. (Cona)	MILLET		1829	1894	Masnou	65 S.
252.	Pablo (Gallegu)	ISERN		1829	1894	Argentina	65 C.
253.	Juan (Xic del Xot)	ALSINA		1829	1895	Masnou	66 C.
254.	Pedro (Frare)	MARISTANY		1829	1897	Masnou	68 C.
255.	José (Pota)	BERTRÁN		1829	1897	Masnou	68 C.
256.	Juan (Serena)	ORTA		1829	1897	Masnou	68 C.
257.	Manuel (Pepilla)	FERRER	PAGÉS	1829	1899	Cuba	70 C.
258.	Juan (Nina)	COSTA		1829	1899	Masnou	70 C.
259.	Ramón (Groc)	BERTRÁN		1829	1901	Masnou	72 C.
260.	Gerardo (Soberano)	MARISTANY	ALSINA	1829	1905	Masnou	76 C.
261.	José (Pigada)	CASTELLS		1829	1907	Masnou	78 C.

262.	Pedro ESTAPÉ (Silvestre)	1829	1917	Masnou	88 C.
263.	Francisco SENSAT (Queta)	1829	1913	Cuba	84 C.
264.	Eusebio FÁBREGAS (Gina)	1830	1891	Perú	61 C.
265.	Carlos ROSÉS (Anxova)	1830	1893	Masnou	63 C.
266.	Manuel TRUCH	1830	1894	Masnou	64 C.
267.	Luis ROCA (Massana)	1830	1896	Masnou	66 C.
268.	José MILLET ROSÉS (Noni)	1830	1898	Masnou	68 C.
269.	Juan MIRAMBELL (Asó)	1830	1898	Masnou	68 C.
270.	Gerardo BERTRÁN (Voluntari)	1830	1902	Argentina	72 C.
271.	Tomás BERTRÁN (Payá)	1830	1904	Masnou	74 C.
272.	Gabriel BERTRÁN (Galtes)	1830	1898	Masnou	68 C.
273.	Félix MARISTANY (Senyor)	1830	1890	Masnou	60 C.
274.	Gerardo MARISTANY GARCÍA (Isart)	1831	1865	México	34 S.
275.	Antonio RIBAS (Mitjabarra)	1831	1886	Masnou	55 C.
276.	Bienv. SALA OLIVER (Salvador)	1831	1891	Masnou	60 C.
277.	Isidro JOVÉ (Amaro)	1831	1896	Masnou	65 C.
278.	Pablo FERRER (Ventura)	1831	1897	Masnou	66 C.
279.	José MARISTANY (Tap)	1831	1901	Masnou	70 C.

280.	Agustín (Payá)	MARISTANY MITJANS		1831	1903	Masnou	72 C.
281.	Isidro (Fideu)	MARTÍ		1831	1906	Masnou	75 C.
282.	Pedro (Ñol)	OLIVER		1832	1888	Masnou	56 C.
283.	Pedro (Perus)	CORCHS		1832	1892	Cuba	60 C.
284.	Mateo (Guillèm)	TRUCH		1832	1894	Masnou	62 C.
285.	Pedro (Russu)	MARISTANY TRUCH		1832	1899	Masnou	67 C.
286.	Juan (Parrach)	SALA		1832	1900	Masnou	68 C.
287.	Juan (Xacó)	OLIVER		1832	1891	Masnou	59 C.
288.	Francisco (Pobre)	PUNTÍ		1832	1908	Masnou	76 C.
289.	Francisco (Serena)	ORTA	MILLET	1832	1918	Masnou	86 C.
290.	Isidro (Groc)	BERTRÁN		1833	1863	Naufragio	30 C.
291.	Mateo (Xacó)	OLIVER		1833	1868	Masnou	35 C.
292.	Gabriel (Funoyera)	BERTRÁN		1833	1873	Masnou	40 S.
293.	Pedro (Perus)	CORCHS		1833	1878	Uruguay	45 C.
294.	Jaime (Xami)	SENSAT	MARISTANY	1833	1878	Masnou	45 C.
295.	Pedro (Serena)	ORTA	MILLET	1833	1888	Masnou	55 C.
296.	Gerardo (Gerro)	BERTRÁN		1833	1888	Masnou	55 C.
297.	Isidro (Isidret)	PLA		1833	1888	Masnou	55 C.

298.	José (Patori)	ESTAPÉ	GALCERÁN	1833	1888	Masnou	55 C.
299.	Juan	VALLDENEU		1833	1888	Masnou	55 C.
300.	Juan (Garrutx)	RIERA	ESTAPÉ	1833	1894	Masnou	61 C.
301.	Gabriel (Benet)	MARISTANY		1833	1895	Argentina	62 C.
302.	Francisco (Toya)	SUÑOL		1833	1898	Barcelona	65 C.
303.	Francisco (Guerxet)	CASALS		1833	1898	Masnou	65 C.
304.	Isidro (Funoyera)	BERTRÁN		1833	1904	Masnou	71 C.
305.	Feliciano (Pascol)	COLL		1833	1905	Masnou	72 C.
306.	Jaime (Xicu)	ROSÉS		1833	1917	Masnou	84 C.
307.	José (Rana)	PAGÉS	MANAU	1833	1922	Masnou	89 C.
308.	Pedro (Deri)	MARISTANY		1834	1863	Naufragio	29 C.
309.	José (Xicarrot)	MARISTANY		1834	1867	Cuba	33 C.
310.	José (Gordavaques)	RAMENTOL		1834	1874	Argentina	40 C.
311.	Pedro (Fransuá)	ESTAPÉ		1834	1889	Masnou	55 C.
312.	Pedro (Gerro)	BERTRÁN		1834	1889	Masnou	55 C.
313.	Agustín (Novell)	CURELL		1834	1894	Naufragio	60 C.
314.	Mateo (Vilassana)	PAGÉS		1834	1898	Uruguay	64 C.
315.	Gabriel (Carboner)	SANJUAN		1834	1899	Masnou	65 C.

316.	Francisco (Cacona)	ALSINA		1834	1899	Masnou	65 S.
317.	Pedro (Payá)	MARISTANY		1834	1902	Masnou	68 C.
318.	Jaime (Manena)	PAGÉS	ESTAPÉ	1834	1904	Masnou	70 C.
319.	Magín (Medalla)	SANJUAN		1834	1904	Masnou	70 C.
320.	Pedro (Perons)	ESTRADÉ		1834	1906	Masnou	72 C.
321.	Francisco (Espès)	PAGÉS	ESTAPÉ	1834	1924	Barcelona	90 C.
322.	Francisco (Cristina)	GIBERNAU		1834	1894	Masnou	60 C.
323.	Salvador (Pallarès)	ROGER	MILLET	1835	1865	Masnou	30 C.
324.	Ramón (Nano)	POCH	ESTAPÉ	1835	1867	Alta mar	32 C.
325.	Juan (Xixet)	ALSINA		1835	1888	Cuba	53 S.
326.	Juan (Sayol)	LLIMONA		1835	1890	Masnou	55 C.
327.	Mateo (Ñol)	OLIVER	MARISTANY	1835	1895	Masnou	60 C.
328.	Feliciano (Gallinaire)	BONASTRE	BERTRÁN	1835	1895	Argentina	60 C.
329.	José (Paratons)	ROSÉS		1835	1897	Masnou	62 C.
330.	Gabriel (Biló)	OLIVER		1835	1900	Barcelona	65 C.
331.	José (Xeringa)	PLA		1835	1900	Barcelona	65 C.
332.	José	VALLDENEU		1835	1901	Masnou	66 C.
333.	Gabriel (Isidret)	PLA		1835	1905	Masnou	70 C.

334.	Francisco CURÓS		1835	1905	Masnou	70 C.
335.	José MARCÓ		1835	1906	Masnou	71 C.
336.	José SUST (Xarnegu)		1835	1913	Masnou	78 C.
337.	Pablo VENTURA (Altafulla)		1835	1913	Masnou	78 C.
338.	Gabriel SALA (Salvador)	OLIVER	1836	1866	Alta mar	30 S.
339.	Gerón. MARISTANY (Cavallería)		1836	1866	Alta mar	30 S.
340.	Dionisio OLIVER (Xacó)		1836	1866	Masnou	30 S.
341.	Gerón. BERTRÁN (Popa)	CISA	1836	1876	Argentina	40 C.
342.	Lorenzo PLA (Xeringa)		1836	1886	Uruguay	50 C.
343.	José SANJUAN (Martra)		1836	1891	Masnou	55 C.
344.	José CORCHS (Perus)		1836	1894	Masnou	58 C.
345.	Domingo FERRER (Valerosa)		1836	1896	España	60 C.
346.	Juan COLLELL (Bargilet)		1836	1897	Masnou	61 C.
347.	Francisco SALA (Caquet)		1836	1897	Masnou	61 C.
348.	Silvestre ESTAPÉ (Trencanous)		1836	1898	Masnou	62 C.
349.	José CURELL (Fluquenia)		1836	1903	Masnou	67 C.
350.	Cayetano BERTRÁN (Indiá)		1836	1910	Masnou	74 C.
351.	Pedro PAGÉS (Rana)	MANAU	1836	1912	Masnou	76 C.

352.	Manuel (Músic)	PAGÉS	MARISTANY		1836	1916	Masnou	80 C.
353.	Juan (Cresta)	ALSINA	SENSAT		1836	1918	Barcelona	82 C.
354.	Federico (Cargelu)	PAGÉS	FÁBREGAS		1837	1867	Masnou	30 S.
355.	Francisco (Jacota)	TRUCH	MARISTANY		1837	1887	Masnou	50 C.
356.	Juan (Carner)	MARISTANY	CORCHS		1837	1894	Masnou	57 C.
357.	José (Pota)	BERTRÁN			1837	1894	Argentina	57 C.
358.	Gerardo (Ñola)	MARISTANY	TRUCH		1837	1898	Masnou	61 C.
359.	Jaime (Asó)	MIRAMBELL			1837	1901	Barcelona	64 C.
360.	Tomás (Guillém)	TRUCH			1837	1902	Masnou	65 C.
361.	Gabriel (Moreno)	ALSINA			1837	1902	Masnou	67 C.
362.	José J. (Panyutes)	COLL			1837	1906	Masnou	69 C.
363.	Salvador (Paqueta)	MARISTANY	COLL		1837	1906	Uruguay	69 C.
364.	Salvador (Senyor)	MARISTANY			1837	1906	Masnou	69 C.
365.	Gerardo (Queta)	SENSAT	MARISTANY		1837	1908	Masnou	71 C.
366.	Luis (Gayo)	MARISTANY	ROSÉS		1837	1911	Masnou	74 C.
367.	José (Xitots)	MORA	OLIVER		1838	1878	Brasil	40 C.
368.	Juan (Bepis)	OLIVER	FORTIS		1838	1888	Masnou	50 C.
369.	Juan (Pallarés)	ROGER	MILLET		1838	1888	Masnou	50 C.

370.	Enrique RIBAS (Mitjabarra)	1838	1893	Masnou	55	C.
371.	Antonio ROSÉS BARBA (Palletas)	1838	1896	España	58	C.
372.	Gerardo PLA (Rosó)	1838	1897	Argentina	59	C.
373.	Antonio PLA (Isidret)	1838	1897	Uruguay	59	C.
374.	José ALSINA (Moreno)	1838	1899	Uruguay	61	C.
375.	José BOSCH (Bessó)	1838	1904	Barcelona	66	C.
376.	Francisco CASALS (Esbarriat)	1838	1908	Masnou	67	C.
377.	Mateo PAGÉS MANAU (Rana)	1838	1914	Masnou	76	C.
378.	Agustín MARISTANY ROSÉS (Sil)	1838	1914	Masnou	76	C.
379.	Pedro FÁBREGAS (Gina)	1838	1916	España	78	C.
380.	Francisco MILLET BERTRÁN (Pauet)	1839	1864	Brasil	25	S.
381.	Francisco OLIVER PAGÉS (Xacó)	1839	1874	Argentina	35	C.
382.	José MILLET OLIVER (Xiquet)	1839	1874	Masnou	35	C.
383.	Jaime MARISTANY ALSINA (Soberano)	1839	1884	Masnou	45	C.
384.	Salvador MILLET (Tetus)	1839	1887	Masnou	48	C.
385.	Salvador SALA (Salvador)	1839	1891	Masnou	52	C.
386.	Salvador MILLET (Xiquet)	1839	1899	Masnou	60	C.
387.	Jaime ESTAPÉ (Galvany)	1839	1903	Masnou	64	C.

388.	Esteban (Viudeta)	RAMON		1839	1905	España	66 C.
389.	Gerardo (Isart)	MARISTANY	SENSAT	1839	1905	Masnou	66 C.
390.	Mateo (Patena)	MILLET	OLIVER	1839	1914	Masnou	75 C.
391.	Manuel (Titlá)	MARISTANY		1839	1917	Masnou	78 C.
392.	Jaime (Patarritxes)	NOMS		1839	1918	Argentina	79 C.
393.	Eugenio (Xec)	MILLET	MARISTANY	1839	1925	Barcelona	86 C.
394.	Pedro (Cargelu)	PAGÉS	FÁBREGAS	1840	1865	Cuba	25 S.
395.	Luis (Xacó)	OLIVER	MARISTANY	1840	1870	Masnou	30 S.
396.	Juan (Cabessa)	ROCA		1840	1870	Masnou	30 S.
397.	Francisco (Nano)	FONTANILS		1840	1870	Masnou	30 S.
398.	Juan (Trempat)	ROSÉS	PLA	1840	1898	Barcelona	58 C.
399.	Isidro (Badalona)	MARISTANY		1840	1899	Masnou	59 C.
400.	Juan (Patarritxes)	NOMS		1840	1900	Argentina	60 C.
401.	Silverio (Xiquet)	MILLET		1840	1902	Masnou	62 C.
402.	Buenav. (Ros)	COLOMER	FERRER	1840	1909	Masnou	69 C.
403.	Francisco (Caca)	PAGÉS	ORTA	1840	1910	Paraguay	70 S.
404.	Antonio (Xixet)	ALSINA	ROSÉS	1840	1911	Argentina	71 C.
405.	José (Barrabuts)	MARTÍ	MARISTANY	1840	1912	Masnou	73 C.

406.	Rafael (Rafeló)	RIUS		1840	1914	Masnou	74	S.
407.	Pedro (Xicarreta)	PAGÉS		1840	1917	Masnou	77	C.
408.	Evaristo (Quitxolla)	ROSÉS		1840	1921	Argentina	81	C.
409.	Francisco (Muná)	PAGÉS	ALSINA	1840	1921	Argentina	81	C.
410.	Gabriel (Xaret)	MARISTANY		1840	1921	Barcelona	81	C.
411.	José (Patatas)	BERTRÁN	BERTRÁN	1841	1863	Cuba	22	S.
412.	Juan (Cabessa)	ROCA		1841	1868	Cuba	27	S.
413.	Juan (Manena)	PAGÉS	ESTAPÉ	1841	1878	Masnou	37	C.
414.	Tomás (Novell)	CURELL		1841	1891	Masnou	50	C.
415.	Salvador (Patena)	MILLET		1841	1891	Masnou	50	C.
416.	José (Groc)	BERTRÁN		1841	1891	Argentina	50	C.
417.	Pablo (Baster)	RIERA		1841	1896	Argentina	52	C.
418.	Julián (Perus)	CURELL	BERTRÁN	1841	1899	Uruguay	58	C.
419.	Juan (Queta)	SENSAT	MARISTANY	1841	1900	Argentina	59	C.
420.	Emilio (Ros)	ALSINA	FERRER	1841	1903	Cuba	62	C.
421.	Andrés (Seitons)	FÁBREGAS		1841	1905	España	64	C.
422.	Jaime (Galvany)	ESTAPÉ	MARISTANY	1841	1907	Masnou	66	C.
423.	José (Ferrer)	MORA		1841	1913	Masnou	72	C.

424.	Isidro (Cacona)	ALSINA		1841	1913	Masnou	72 C.
425.	Francisco (Ull de col)	PLA	PAGÉS	1841	1915	Argentina	74 C.
426.	Francisco (Tedén)	ALSINA		1842	1872	Argentina	30 C.
427.	José (Tun)	ROCA	MARISTANY	1842	1878	Masnou	36 C.
428.	Salvador (Nens)	MILLET	OLIVER	1842	1887	Barcelona	45 C.
429.	Ezequiel (Manuel)	PAGÉS		1842	1894	Masnou	52 C.
430.	Juan	JULI	OLIVER	1842	1900	Cuba	58 C.
431.	Gerón. (Palegru)	ROSÉS		1842	1902	Manila	60 S.
432.	José (Corder)	ALSINA	ROCA	1842	1904	Barcelona	62 C.
433.	Luis (Caca)	PAGÉS	BERTRÁN	1842	1912	Masnou	70 C.
434.	Emilio (Corder)	ALSINA	ROCA	1842	1917	Masnou	75 C.
435.	Tomás (Cresta)	ALSINA	SENSAT	1842	1921	Masnou	79 C.
436.	Félix (Serena)	ORTA	MILLET	1842	1923	Masnou	81 C.
437.	Pedro (Xaret)	MARISTANY	RAMENTOL	1842	1924	Masnou	82 C.
438.	Juan (Xami)	SENSAT	MARISTANY	1843	1864	Cuba	21 S.
439.	Isidro (Etxem)	FÁBREGAS	MARISTANY	1843	1868	Alta mar	25 S.
440.	Buenav. (Patets)	BERTRÁN	MARISTANY	1843	1872	Cuba	29 S.
441.	Buenav. (Payá)	MARISTANY		1843	1888	Masnou	45 C.

442.	Rosendo (Siu)	MON	FERRER	1843	1903	Cuba	64 C.
443.	Domingo (Calcetes)	SANJUAN	CASALS	1843	1905	Masnou	62 C.
444.	José (Asó)	MARISTANY	MARISTANY	1844	1879	Cuba	35 S.
445.	Antonio (Bertrán)	DURÁN	PAGÉS	1844	1885	Naufragio	41 S.
446.	Francisco (Isidro)	MARISTANY	MARISTANY	1844	1892	Masnou	48 C.
447.	Tomás (Ferrer gras)	ALAIX		1844	1893	Argentina	49 S.
448.	Alejandro (Tenori)	OLEZA		1844	1894	Masnou	50 S.
449.	Juan (Novell)	CURELL		1844	1900	Alta mar	56 C.
450.	Francisco (Pigada)	CASTELLS		1844	1908	Masnou	64 C.
451.	Gabriel (Gina)	FÁBREGAS		1844	1914	Barcelona	74 C.
452.	Gerardo (Titlá)	MARISTANY		1844	1914	Masnou	70 C.
453.	Andrés (Rana)	PAGÉS	MANAU	1844	1915	Masnou	71 C.
454.	José (Lluísa)	FONTANILLS	MARISTANY	1844	1919	Barcelona	75 C.
455.	Jaime (Fluquenia)	CURELL	BERTRÁN	1845	1870	Masnou	25 S.
456.	Evaristo (Rosó)	PLA		1845	1874	Naufragio	29 C.
457.	Jaime (Dayol)	PLA	OLIVER	1845	1880	Manila	35 S.
458.	Enrique (Cona)	MILLET		1845	1880	Alta mar	35 C.
459.	José (Martra)	SANJUAN		1845	1885	Naufragio	40 C.

460.	José BERTRAN (Groc)	1845	1888	Argentina	43	C.
461.	Dionisio BOSCH ESTAPÉ (Estapera)	1845	1890	Manila	45	C.
462.	Gabriel CASALS	1845	1895	Argentina	50	C.
463.	Agapito RAMÓN MATAS (Viudeta)	1845	1900	Barcelona	55	C.
464.	Francisco MARISTANY (Tomás)	1845	1900	Barcelona	55	C.
465.	Juan MARISTANY ALSINA (Soberano)	1845	1902	Masnou	57	C.
466.	Gabriel PAGÉS ARIMÓN (Bailón)	1845	1905	España	60	C.
467.	Joaquín ROSÉS (Mariatresa)	1845	1907	Masnou	62	C.
468.	Gabriel RIERA ESTAPÉ (Carrutx)	1845	1909	España	64	C.
469.	Delmiro ORTA MILLET (Serena)	1845	1914	Masnou	69	C.
470.	Carlos ROSÉS (Xicatiana)	1845	1915	Masnou	70	C.
471.	Casimiro FONTANILLS MARISTANY (Lluísa)	1845	1920	Masnou	75	C.
472.	Agustín MARISTANY SENSAT (Isart)	1845	1922	Masnou	77	C.
473.	Tomás OLIVER MARISTANY (Xacó)	1846	1871	Alta mar	25	S.
474.	Salvador MILLET SUST (Nens)	1846	1878	Masnou	32	S.
475.	Paulino COLL (Panyutes)	1846	1891	Argentina	45	C.
476.	Francisco MARISTANY GARCÍA (Isart)	1846	1896	Masnou	50	S.
477.	Tomás MILLET (Cona)	1846	1896	Masnou	50	S.

478.	Alejandro (Sastre)	DURÁN	MILLET	1846	1900	Cuba	54	S.
479.	José	RIBALTA		1846	1906	Barcelona	60	C.
480.	Isidro (Cotxa)	PLA		1846	1907	Masnou	61	C.
481.	Tomás (Etxem)	FÁBREGAS	MARISTANY	1846	1916	Masnou	70	C.
482.	Gerón. (Xicarreta)	PAGÉS		1846	1920	Masnou	73	C.
483.	Buenav. (Roc)	ALSINA	FERRER	1846	1922	Barcelona	76	C.
484.	Tomás (Xacó)	OLIVER	MARISTANY	1846	1871	Masnou	25	S.
485.	Pedro (Pinyoner)	ISERN		1847	1892	Masnou	45	S.
486.	Pedro (Llop)	ISERN		1847	1892	Masnou	45	C.
487.	Jaime	JULI	OLIVER	1847	1904	Cuba	57	C.
488.	Juan (Roig)	PLA	OLIVER	1847	1909	España	62	C.
489.	Demetrio (Sabater)	ROQUETA	MARISTANY	1847	1912	Barcelona	65	C.
490.	Marcelino (Corder)	ALSINA	ROCA	1847	1915	Masnou	68	C.
491.	Salvador (Serena)	ORTA	MILLET	1847	1918	Masnou	71	C.
492.	Pablo (Caca)	PAGÉS	ORTA	1847	1920	Masnou	73	C.
493.	Pedro (Segundo)	PAGÉS	VALENTÍ	1847	1920	Masnou	73	C.
494.	Higinio (Bailón)	ARIMÓN	FERRER	1847	1920	Masnou	73	C.
495.	Francisco (Queta)	SENSAT	FERRER	1848	1870	Brasil	22	S.

496.	José (Gordavaques)	RAMENTOL	MARISTANY	1848	1871	Cuba	23 S.
497.	Pedro (Gurguí)	BALLESTER		1848	1892	Masnou	44 C.
498.	Enrique (Suma)	PAGÉS		1848	1900	Masnou	52 C.
499.	Gabriel (Ull de col)	PLA	PAGÉS	1848	1902	Argentina	54 C.
500.	Marcelino (Toya)	SUÑOL		1848	1903	Masnou	55 C.
501.	Francisco (Nens)	MILLET	OLIVER	1848	1903	Barcelona	55 C.
502.	Gerardo (Gerro)	BERTRAN		1848	1908	Cuba	60 S.
503.	Victor. (Cargelu)	PAGÉS	FÁBREGAS	1848	1911	Masnou	63 C.
504.	Isidro (Silet)	MARISTANY		1848	1912	Uruguay	64 C.
505.	Pruden. (Perus)	CURELL	BERTRÁN	1848	1914	Masnou	66 C.
506.	Pablo (Fransuá)	ESTAPÉ	GARRIGA	1848	1923	Barcelona	75 C.
507.	Pedro (Calcetes)	SANJUAN	CASALS	1848	1923	Uruguay	75 C.
508.	Magín (Ventura)	FERRER	MORALES	1849	1870	Masnou	21 C.
509.	Juan (Bailón)	ARIMÓN	GIRÓ	1849	1871	Brasil	22 S.
510.	Antonio (Rosó)	PLA		1849	1875	Masnou	26 S.
511.	José (Isart)	MARISTANY	SENSAT	1849	1878	Brasil	29 S.
512.	Higinio (Cardona)	CANUDAS		1849	1885	Cuba	36 C.
513.	Pedro (Biló Mil-Homes)	OLIVER		1849	1897	España	48 C.

514.	Juan (Xacó d'En Motes)	BOSCH		1849	1897	Masnou	48 S.
515.	Mariano (Gordavaques)	RAMENTOL		1849	1899	Masnou	50 C.
516.	Feliciano (Gallinaire)	BONASTRE	BERTRÁN	1849	1904	Argentina	55 C.
517.	Eusebio (Roc)	ALSINA	FERRER	1849	1904	Argentina	55 C.
518.	Pedro (Llorença)	ISERN	OLIVER	1849	1905	Masnou	56 C.
519.	José (Caldets)	GRAU	MASDEXEIXAS	1849	1905	Masnou	56 C.
520.	Agustín (Silet)	MARISTANY		1849	1911	Argentina	62 S.
521.	José (Manena)	PAGÉS	ESTAPÉ	1849	1911	Masnou	62 S.
522.	Francisco (Masquet)	FÁBREGAS	ALSINA	1849	1913	Masnou	64 C.
523.	EZEQUIEL (Ezequiel)	MARISTANY	MORA	1849	1914	Brasil	65 C.
524.	Salvador (Margarit)	SAMPERA	SAMPERA	1849	1915	Barcelona	66 C.
525.	José (Nen)	MORA	ESTAPÉ	1849	1917	Barcelona	68 C.
526.	Leonor (Roig)	PLA	OLIVER	1849	1917	Masnou	68 C.
527.	Salvador (Bailón)	ARIMÓN	GIRÓ	1849	1918	Masnou	69 C.
528.	Pedro (Soberano)	MARISTANY	ALSINA	1849	1922	Masnou	73 C.
529.	Félix (Seitons)	FÁBREGAS		1849	1925	Barcelona	76 S.
530.	Pedro (Patets)	BERTRÁN	MARISTANY	1850	1920	Barcelona	70 C.
531.	Juan (Tión)	MARTÍ	MILLET	1850	1869	Masnou	19 S.

532.	Juan (Tirrona)	MARTÍ	MITJANS	1850	1873	Brasil	23	S.
533.	Pedro (Pallarés)	ROGER	MILLET	1850	1878	Masnou	28	C.
534.	Ezequiel (Frare)	MARISTANY	OLIVER	1850	1880	Uruguay	30	C.
535.	José (Calau)	PUJOL	BERTRAN	1850	1889	Brasil	39	C.
536.	Agustín (Xami)	MARISTANY	SENSAT	1850	1889	Alta mar	39	C.
537.	Pedro (Farruca)	VIVES		1850	1890	Barcelona	40	C.
538.	Salvador (Tartaner)	ORTA	SALA	1850	1890	Masnou	40	C.
539.	Francisco (Ponet)	ROSÉS	OLIVER	1850	1895	Masnou	45	C.
540.	José (Xacó d'En Motes)	BOSCH	CASALS	1850	1900	Masnou	50	S.
541.	Luis (Sagués)	GASTARÁS		1850	1900	España	50	C.
542.	Salvador (Pota)	BERTRAN	CISA	1850	1900	Cuba	50	C.
543.	Arturo	RASPALL	SUÑOL	1850	1905	Masnou	55	C.
544.	Basilio (Tas)	FERRER	BERTRÁN	1850	1908	Argentina	58	S.
545.	Isidro (Serena)	ORTA	ROSÉS	1850	1911	Barcelona	61	C.
546.	Francisco (Fransuá)	ESTAPÉ	GARRIGA	1850	1921	Barcelona	71	C.
547.	Juan (Guilopu)	OLIVER	FORTIS	1850	1921	Uruguay	71	C.
548.	Tomás (Teta)	ALSINA	MIRAMBELL	1850	1925	Argentina	75	C.
549.	Marcelino	MAJÓ		1851	1889	Brasil	38	C.

550.	Agapito (Patets)	BERTRÁN	MARISTANY	1851	1889	Alta mar	38	C.
551.	Calixto (Cabrera)	MILLET		1851	1905	Masnou	54	S.
552.	José (Quen)	ISERN		1851	1890	Argentina	39	S.
553.	José (Pinyoner)	ISERN		1851	1906	Barcelona	55	C.
554.	Jacinto (Taleca)	ESTAPÉ		1851	1906	Masnou	55	S.
555.	Cipriano (Cebriá)	SANJUAN	PAGÉS	1851	1913	Masnou	62	C.
556.	Tomás (Naret)	POU		1851	1914	Masnou	63	C.
557.	Mateo (Cebriana)	PAGÉS	CASALS	1851	1916	Masnou	65	C.
558.	José (Margarit)	SAMPERA	SAMPERA	1851	1924	Masnou	73	C.
559.	Antonio (Vilassana)	PAGÉS	SENSAT	1852	1873	Cuba	21	S.
560.	Feliciano (Groc)	BERTRÁN		1852	1887	Masnou	35	C.
561.	Gabriel (Biló)	OLIVER	MILLET	1852	1897	Masnou	45	C.
562.	Tomás (Etxem)	FÁBREGAS	ALSINA	1852	1891	Masnou	39	C.
563.	Agustín (Etxem)	FÁBREGAS	MARISTANY	1852	1892	Masnou	40	C.
564.	Gerardo (Cabrera)	MILLET	FERRER	1852	1896	Masnou	44	C.
565.	Francisco (Rana)	PAGÉS	FÁBREGAS	1852	1897	Cuba	45	S.
566.	Gabriel (Fernanda)	SANJUAN	CASALS	1852	1900	Argentina	48	C.
567.	Antonio (Músic)	PAGÉS	BERTRÁN	1852	1906	Masnou	54	S.

568. Luis ALSINA ROCA 1852 1907 Argentina 55 C.
(Corder)
569. Francisco MIRAMBELL MARISTANY 1852 1914 Masnou 62 C.
(Asó)
570. José MARTÍ MILLET 1852 1915 Masnou 63 C.
(Tión)
571. Pedro F. MARISTANY MARISTANY 1852 1920 Barcelona 68 C.
(Cintet)
572. Francisco GRAU 1852 1924 Masnou 72 C.
(Calau)
573. Francisco PAGÉS SENSAT 1852 1924 Masnou 72 C.
(Vilassana)
574. Pedro OLIVER MILLET 1852 1910 Masnou 58 C.
(Pedru)
575. Carlos ROSÉS PLA 1853 1874 Alta mar 21 S.
(Paratonets)
576. Juan SANJUAN MILLET 1853 1888 Cuba 35 C.
(Manan)
577. Celestino MITJANS 1853 1906 Masnou 53 S.
(Ranxero)
578. Carlos ROSÉS VALENTÍ 1853 1901 Masnou 48 C.
(Zoti)
579. Marcelino SUÑOL PLA 1853 1908 Masnou 55 S.
(Toya)
580. Pedro ROSÉS PLA 1853 1909 Masnou 56 C.
(Paratonets)
581. Juan MARISTANY 1853 1913 Masnou 60 C.
(Badalona)
582. José BERTRÁN MARISTANY 1853 1913 Brasil 60 S.
(Lluísa)
583. Buenav. FERRER FERRER 1853 1914 Masnou 61 C.
(Pau Ventura)
584. Salvador MARISTANY SENSAT 1853 1915 Masnou 62 C.
(Isart)
585. Salvador MILLET PAGÉS 1853 1915 Barcelona 62 C.
(Xiquet)

586.	Salvador (Pauet)	MILLET	BERTRÁN	1853	1918	Barcelona	65	C.
587.	Buenav. (Xaret)	MARISTANY	RAMENTOL	1853	1918	Argentina	65	C.
588.	José (Pau Ventura)	FERRER	FERRER	1853	1923	Masnou	70	C.
589.	Francisco (Xiquet)	MILLET	PAGÉS	1853	1923	Barcelona	70	C.
590.	Pedro (Corona)	CREUX	OLIVER	1853	1923	Argentina	70	S.
591.	Pedro A. (Biá)	GIBERNAU	SUST	1853	1925	Masnou	72	C.
592.	Gabriel (Dayol)	PLA	OLIVER	1854	1880	Manila	26	S.
593.	José (Fita)	MILLET	PLA	1854	1887	Masnou	33	S.
594.	Isidro (Biló)	OLIVER	MILLET	1854	1909	Masnou	55	S.
595.	José (Patrana)	COLL	RUSIÑOL	1854	1909	Masnou	55	C.
596.	Pedro (Panyutes)	FERRER	OLIVER	1854	1916	Cuba	62	C.
597.	Anselmo (Selmo)	PUIGSECH		1855	1891	Masnou	36	C.
598.	Félix (Fernanda)	SANJUAN		1855	1895	Alta mar	40	C.
599.	Juan (Francisquet)	MARISTANY	MILLET	1855	1913	Masnou	58	C.
600.	Gerardo (Sastret)	HOMBRAVELLA	MARISTANY	1855	1915	Argentina	60	C.
601.	Ramón	ROS		1855	1915	Barcelona	63	C.
602.	Jaime (Cebriá)	PAGÉS		1855	1919	Barcelona	64	C.
603.	Juan (Caca)	PAGÉS	ORTA	1855	1920	Masnou	65	C.

604.	José (Músic)	PAGÉS	BERTRÁN	1855	1921	Masnou	66	C.
605.	Segundo (Segundo)	PAGÉS	VALENTÍ	1855	1929	Barcelona	74	C.
606.	Juan (Bel)	FERRER		1856	1883	Cuba	27	S.
607.	Jaime (Ventura)	FERRER	ARNAU	1856	1906	España	50	C.
608.	Jaime (Queta)	SENSAT	FERRER	1856	1914	Masnou	58	C.
609.	Francisco (Ventura)	SUBIRÁ	FERRER	1856	1919	Masnou	63	C.
610.	Juan (Xacó)	OLIVER	BERTRÁN	1856	1921	Masnou	65	C.
611.	Jaime (Asó)	MIRAMBELL		1856	1883	Naufragio	27	C.
612.	Juan (Xocolater)	CASASA		1856	1921	Barcelona	65	C.
613.	Mariano	MAJÓ	PI	1856	1924	Barcelona	68	C.
614.	Jaime (Batuvadén)	MARISTANY	MARISTANY	1857	1881	Cuba	24	S.
615.	José (Hermós)	RIERA		1857	1889	Naufragio	32	S.
616.	Francisco (Mástec)	MARISTANY	TRUCH	1857	1889	Argentina	32	S.
617.	Mariano	MASSUET		1857	1892	Masnou	35	S.
618.	Pedro (Torrabolado)	DURÁN	BALLESTER	1857	1893	Masnou	36	C.
619.	Luis (Esbarriat)	CASALS	ALSINA	1857	1900	Uruguay	43	C.
620.	Isidro (Russu)	MARISTANY	BARBA	1857	1911	Cuba	54	C.
621.	Florencio (Nena)	COSTA	MARISTANY	1857	1912	Masnou	55	C.

622.	Juan	CORCHS	PI	1857	1917	Argentina	60	S.
623.	Antonio (Payelló)	FONTANILLS	FORTIS	1857	1919	Masnou	62	C.
624.	Antonio (Xot)	COLL		1857	1921	Barcelona	64	C.
625.	Jaime (Russu)	ROSÉS		1857	1924	Masnou	67	C.
626.	José (Bel)	SALA		1857	1924	Barcelona	67	C.
627.	Buenav. (Quitxolla)	ROSÉS	SUÑOL	1857	1925	Masnou	68	C.
628.	Pedro (Medalla)	RAMENTOL	PUNTÍ	1858	1878	Alta mar	20	S.
629.	Pedro (Vatuvadén)	MARISTANY	MARISTANY	1858	1884	Cuba	24	S.
630.	José (Calau)	PUJOL	BERTRÁN	1858	1896	Brasil	38	S.
631.	Francisco (Zoti)	ROSÉS	VALENTÍ	1858	1913	Masnou	55	C.
632.	Gerardo (Gerro)	BERTRÁN		1858	1915	Masnou	60	C.
633.	Salvador (Noni)	PAGÉS		1858	1920	Masnou	62	S.
634.	José (Cunillo)	DURÁN	SAMPERA	1858	1920	Alta mar	62	C.
635.	Juan (Gol)	FÁBREGAS		1858	1918	Masnou	60	C.
636.	Jaime (Tiana)	FEU	ASENSIO	1858	1925	Barcelona	67	S.
637.	Jaime (Tara)	MARISTANY	MARISTANY	1859	1879	Argentina	20	S.
638.	Gerardo (Rosó)	PLA	MARISTANY	1859	1906	Masnou	47	C.
639.	Pedro (Estudi de Vilassar)	VILLÁ		1859	1909	Masnou	50	C.

640.	Lorenzo (Margarit)	SAMPERA	SAMPERA	1859	1917	Mataró	58 C.
641.	Francisco	CORCHS	PI	1859	1917	Argentina	58 S.
642.	Antonio (Toya)	SUÑOL	PLA	1859	1918	Barcelona	59 C.
643.	Antonio (Serena)	FONTANILLS	PAGÉS	1859	1921	Masnou	62 S.
644.	Mateo (Patena)	MILLET	FONT	1860	1886	Masnou	26 S.
645.	Juan (Guerxet)	CASALS		1860	1905	Argentina	45 S.
646.	Pedro	CORCHS	SANJUAN	1860	1910	Brasil	50 C.
647.	Buenav.	GORGOLLÓN	FÁBREGAS	1860	1910	Masnou	50 C.
648.	Isidro (Voluntari)	BERTRÁN	MARISTANY	1860	1921	Masnou	61 C.
649.	Ramón (Patrana)	COLL		1861	1896	Argentina	35 S.
650.	Francisco (Guilopu)	OLIVER	MILLET	1861	1897	Masnou	36 C.
651.	José (Barrabuts)	MARTÍ	MARISTANY	1861	1923	Masnou	62 C.
652.	Mateo (Vilassana)	PAGÉS	MILLET	1861	1915	Argentina	54 C.
653.	Paulino (Carboner)	SANJUAN	COLL	1862	1890	Argentina	28 S.
654.	Delmiro (Cintet)	MARISTANY	MARISTANY	1862	1898	Barcelona	36 C.
655.	Mariano (Nano)	POCH	ESTAPÉ	1862	1917	Argentina	55 C.
656.	Francisco (Pintor)	ROIG		1863	1883	Cuba	20 S.
657.	Salvador (Manan)	SANJUAN	MILLET	1863	1918	Masnou	45 S.

658.	Ricardo (Músic)	PAGÉS	BERTRÁN	1863	1920	Masnou	57	C.
659.	José (Guiu)	ISERN		1864	1892	Naufragio	28	C.
660.	José (Naret)	ISERN	TRUCH	1864	1894	Cuba	30	C.
661.	Silvestre (Josepet)	MARTÍ	MORA	1864	1904	Masnou	40	C.
662.	Salvador (Ros)	COLOMER	BERTRÁN	1864	1926	Masnou	62	S.
663.	Tomás (Hereu Tomás)	MARISTANY	FÁBREGAS	1865	1887	Masnou	22	S.
664.	Francisco (Pau Ventura)	FERRER	FERRER	1865	1904	Masnou	39	C.
665.	Gabriel (Gordavaques)	RAMENTOL	MARISTANY	1865	1905	Masnou	40	C.
666.	Salvador (Patrana)	COLL		1865	1915	Argentina	50	C.
667.	Andrés (Espés)	PAGÉS	FÁBREGAS	1865	1919	Barcelona	54	C.
668.	Gerón. (Geroni)	MILLET	BERTRÁN	1866	1894	Manila	28	S.
669.	Pablo (Gerro)	BERTRÁN	ESTAPÉ	1867	1886	Cuba	19	S.
670.	José (Biló)	OLIVER	MILLET	1867	1892	Naufragio	25	S.
671.	Lorenzo (Xeringa)	PLA	ESTAPÉ	1867	1902	Masnou	35	C.
672.	José (Calau)	GRAU		1867	1906	Masnou	39	C.
673.	Juan (Xarnegu)	SUST	MARISTANY	1867	1907	Barcelona	40	C.
674.	José (Selmo)	PUIGSECH		1867	1907	Masnou	40	C.
675.	Tomás (Cresta)	ALSINA	MARISTANY	1867	1915	Masnou	48	C.

676. Emilio MILLET FEU 1867 1917 Barcelona 50 S.
(Geroni)
677. Gerón. ALSINA MILLET 1868 1894 Masnou 26 C.
(Roch)
678. Pedro ORTA PAGÉS 1869 1890 Masnou 21 S.
(Serena)
679. José FERRER MARISTANY 1869 1894 Masnou 25 S.
(Patxorra)
680. Gabriel SANJUAN PLA 1869 1913 Barcelona 44 C.
(Carboner)
681. Gabriel MARISTANY 1869 1917 Brasil 48 C.
(Frare)
682. Carlos ROSÉS ROSÉS 1870 1894 Naufragio 24 S.
(Xicatián)
683. Silvestre MORA 1870 1895 Cuba 25 S.
(Peixet)
684. Francisco CASALS MARISTANY 1870 1895 Masnou 25 S.
(Esbarriat)
685. José SUST ESTAPÉ 1870 1924 Argentina 54 C.
686. José CASALS BERTRÁN 1870 1924 Barcelona 54 S.
(Casalets)
687. Gerardo MARISTANY MARISTANY 1872 1902 Alta mar 30 C.
(Isart)
688. Pedro MARISTANY 1873 1923 Naufragio 50 S.
(Corsari)
689. Tomás FERRER BERTRÁN 1873 1923 Naufragio 50 C.
(Tás)
690. Pedro SUST ESTAPÉ 1873 1925 Masnou 52 C.
691. Jaime MITJANS PAGÉS 1874 1914 Masnou 40 S.
(Ranxero)
692. Marcelino ROCA ALSINA 1874 1917 Barcelona 43 C.
(Massana)
693. Salvador CASTELLÁ BARBETA 1875 1915 México 40 C.

694.	Gerardo (Ñola)	MARISTANY	ISERN	1876	1914	Masnou	38	S.
695.	Francisco (Llop)	ISERN	FÁBREGAS	1877	1901	Manila	24	S.
696.	Francisco (Caquet)	SALA	SALA	1878	1908	Manila	30	S.
697.	Jaime (Esbarriat)	CASALS	COLL	1882	1920	Naufragio	38	C.
698.	Tomás	POU	MARISTANY	1883	1908	Masnou	25	S.
699.	Pedro (Pinyoner)	ISERN	FÁBREGAS	1884	1924	Masnou	40	C.
700.	Isidro (Tara)	MARISTANY	MARISTANY	1900	1919	Masnou	19	S.

DISEÑO DECIMOCUARTO

LAS TUMBAS DE LOS CAPITANES

La muerte, que inexorablemente llega sin avisar, fue benigna para la mayoría de los capitanes de la marina de vela del Masnou.

De los setecientos Capitanes y Pilotos que acabamos de reseñar, cuatrocientos cincuenta y cinco, o sea el sesenta y cinco por ciento, murieron en su respectivo hogar, rodeados de sus familiares, recibiendo los auxilios de la Religión y reposando sus restos en la tierra nativa.

Setenta y cuatro, o sea el diez con cincuenta y siete por ciento, murieron en Barcelona o en otros lugares de España.

Pero los restantes ciento setenta y un capitanes, o sea el veinticuatro con cuarenta y tres por ciento, zarparon del puerto de Barcelona con sus compañeros llenos de vida y de esperanzas, ignorando que el adiós que daban a los suyos, era el postrero.

Paraguay, México, la Argentina, Uruguay, Brasil, Cuba, Perú y Filipinas, tienen tumbas donde se guardan los restos de capitanes masnouenses, que en aquellas lejanas tierras fueron sorprendidos por la Implacable.

A pesar de la desgracia que para los mencionados navegantes representa el morir lejos de la Patria, más desgraciados fueron aquellos veinte capitanes que resultaron víctimas de accidentes o de enfermedades en alta mar y objeto de aquella lacerante ceremonia, en la que, faltos como estaban los tripulantes de los veleros masnouenses, de los auxilios espirituales, al morir a causa de accidente, angina de pecho, embolia o pulmonía, el capitán, o si el

difunto era éste, su segundo, mandaba amortajar el cadáver con su propia sábana cosida de arriba abajo, colocando dentro un eslabón de vieja cadena, y situando el velero en facha o de cara al viento, lo que causaba su inmovilidad, como último homenaje al difunto, se leía un responso, escuchado por la tripulación gorra en mano, terminado el cual, el cadáver era lanzado al mar.

Pero si es que en el hecho de morir pueden existir distintas gradaciones de desgracia, mucho más lamentable fue la muerte de aquellos diecisiete capitanes y de sus respectivas tripulaciones que murieron en naufragio. Luego de largas horas y aún de días de lucha con los elementos desencadenados, eran engullidos por el mar, en pleno Océano, sin que sus familiares tuvieran el débil consuelo, pero consuelo al fin, de conocer el lugar del siniestro.

Estos masnouenses, en el trance supremo, tuvieron a flor de labios la estrofa de Verdaguer:

«Adeu, germans! Ambdeusiau, mon Pare!
No us veuré més!
Oh, si al fossar on jau ma dolça Mare
jo el llit tingués!»

Al evocar esta muerte, nos viene a la memoria el poema «La Mer» de J. Richepin, al que Fauré hizo inmortal en una de sus melodías, con su estrofa que empieza (traducida):

«La suerte es más cruel
de aquél
que muere en alta mar...»

Resumiendo este diseño, diremos que murieron:

En la Villa del Masnou:	455	Capitanes	o sea el	65	por ciento
En Barcelona:	58	Capitanes	o sea el	8,28	por ciento
En el resto de España:	16	Capitanes	o sea el	2,28	por ciento
En el Paraguay:	1	Capitán	o sea el	0,14	por ciento
En México:	3	Capitanes	o sea el	0,42	por ciento
En la Argentina:	55	Capitanes	o sea el	7,87	por ciento
En el Uruguay:	17	Capitanes	o sea el	2,42	por ciento
En el Brasil:	15	Capitanes	o sea el	2,14	por ciento

En Cuba:	37 Capitanes	o sea el	5,28	por ciento
En el Perú:	1 Capitán	o sea el	0,14	por ciento
En Manila:	7 Capitanes	o sea el	1,00	por ciento
Por accidente o enfermedad en alta mar:	20 Capitanes	o sea el	2,85	por ciento
En naufragio:	17 Capitanes	o sea el	2,42	por ciento

Precisa rendir en este lugar un piadoso recuerdo a los ciento setenta y un capitanes y pilotos masnouenses cuyos restos reposan en tierras lejanas, o cuyos despojos engulló el mar. Ellos rindieron el mortal tributo que toda gloria exige; mientras que la mayoría de los capitanes, más afortunados, al volver de su último viaje pudieron contemplar su Patria y morir en los brazos familiares.

DISEÑO DECIMOQUINTO

LOS NAUFRAGIOS

En la gloriosa historia de la marina de vela del Masnou, existe un capítulo tristísimo, cual es el de los naufragios de las naves, que en muchas ocasiones representaban la ruina de las familias; y en otras, además, la muerte de los tripulantes, mucho más sensible que la pérdida de las naves.

Si en estos diseños no se tratase solamente de dar unas breves notas históricas y estadísticas, sería éste un capítulo idóneo para fantasear, representando las imaginables escenas del naufragio; la angustia de las familias al no recibir las acostumbradas noticias de los suyos y su desesperación cuando quedaba confirmada la desaparición del barco; con la consiguiente pérdida de los tripulantes; todo lo cual, como antes expusimos, además de la pérdida de los seres queridos, representaba la ruina y la miseria.

Fieles al plan trazado, anotaremos tan sólo las naves desaparecidas en naufragio; la fecha cuando nos sea conocida; el lugar cierto o supuesto del siniestro y el nombre de los capitanes.

Las causas conocidas de la pérdida de las naves masnouenses, fueron en algunas ocasiones los embarrancamientos, los abordajes, las guerras, los ciclones y los temporales.

Los embarrancamientos eran debidos a las nieblas, a los cambios de tiempo, a la pérdida del timón, etc.

Las naves del Masnou perdidas por embarrancamientos, fueron:

En el año 1863, la polacra goleta DECIDIDA, de 3.500 qq. y diez hombres de tripulación, capitán José Millet, debido a la niebla naufragó en las Bocas del Ebro, salvándose toda la tripulación.

En el año 1866, la polacra goleta ARDILLA, de 3.000 qq. y diez hombres de tripulación, capitán Jaime Ferrer, naufragó en un bajío de Cabo Verde, salvándose felizmente todos los tripulantes en otra nave.

En el año 1873, el bergantín LLASAT, de 7.000 qq. y doce hombres de tripulación, capitán Sebastián Ramentol, se perdió en Cayo Cruz del Padre (Isla de Cuba), salvándose todos los tripulantes.

En el año 1874, el bergantín VENTURA, de 5.500 qq. y doce hombres de tripulación, cuyos capitanes fueron Gerardo y Antonio Alsina, se perdió en el Banco Ortiz (Río de la Plata), con el práctico a bordo, salvándose todos los tripulantes.

En el mismo año 1874, el místico goleta CATALÁN, de 1.500 qq. y con ocho hombres de tripulación, capitán Juan Bonastre, se perdió en las Bocas del Ebro, salvándose todos los tripulantes.

En el año 1877, la polacra goleta PORTOLLAS, de 5.000 qq. y once hombres de tripulación, cuyos capitanes en diferentes viajes fueron Pablo y Pedro Isern y Gerardo Maristany, se perdió en la entrada de Maldonado (Paso de Levante), en el Río de la Plata.

En el mismo anteriormente mencionado año 1877, la corbeta CATALUÑA, de 14.000 qq. y catorce hombres de tripulación, capitán Francisco Sala, se perdió en el Banco Maternillos, salvándose todos.

En el año 1882, el bergantín PEPE, de 5.500 qq. y doce hombres de tripulación, cuyos capitanes en diferentes travesías fueron José Martí, Gerónimo Millet y Salvador Orta, se perdió, con temporal del Sudeste, en el Banco Ortiz (Río de la Plata), salvándose todos.

En algunas ocasiones las naves se perdieron a la vista del Puerto, teniendo incluso el práctico a bordo:

En el año 1866, la polacra goleta MADRONA, de 4.000 qq. y once hombres de tripulación, capitán Emilio Alsina, se perdió en la entrada de Movila (Estados Unidos), con el práctico a bordo, salvándose todos los tripulantes.

En el año 1867, la fragata DOCTOR CRUXENT, de 35.000 qq. y veinticuatro hombres de tripulación, capitán José Sensat, se perdió en el Banco Ortiz (Río de la Plata), por culpa del práctico, salvándose todos.

En el mismo año 1867, el bergantín goleta PRÓCER, de 4.500 qq. y once hombres de tripulación, capitán Mateo Millet, se perdió en la entrada de Matanzas a causa del temporal, salvándose todos.

En el año 1881, la corbeta JUANITA, de 11.000 qq. y catorce hombres de tripulación, capitán Gerardo Maristany, se perdió en el Río San Lorenzo, con el práctico a bordo, salvándose todos.

En el año 1885, el bergantín goleta PEPA, de 4.200 qq. y diez hombres de tripulación, capitán Pedro Antonio Gibernau, se perdió en Santo Domingo, por culpa del práctico, salvándose todos.

Otras causas de los naufragios, fueron debidas a los abordajes de otras naves por defecto de las luces reglamentarias o a la densidad de la niebla.

En el año 1863, la polacra TOMÁS, de 5.000 qq. se perdió en las costas de Portugal, debido al abordaje del vapor español BILBAO, salvándose todos.

En el año 1879, el bergantín MARÍA ROSA, de 5.000 qq. y doce hombres de tripulación, cuyos capitanes en diferentes travesías fueron Cayetano Bertrán y Pantaleón Martí, aguantándose frente a Maldonado, fue abordado y hundido por una fragata de guerra brasileña, salvándose todos los tripulantes.

En el año 1882, la corbeta ANTONIO GUSSI, de 13.000 qq. y catorce hombres de tripulación, cuyos capitanes fueron Emilio y Eusebio Alsina, se perdió en Buenos Aires, por abordaje de otra nave, salvándose todos.

En el año 1884, la polacra goleta MARINA, de 5.500 qq. y doce hombres de tripulación, cuyos sucesivos capitanes fueron Francisco Alsina, Isidro Alsina, Tomás Fábregas e Isidro Isern, fue hundido por el vapor SAN MARTÍN, en Buenos Aires, salvándose todos.

A causa de la guerra con Chile, en el año 1866, la polacra DOROTEA, de 4.000 qq. y once hombres de tripulación, cuyos capitanes fueron José Ferrer y Agustín Maristany Sensat, perdióse por haberla hundido un barco de guerra chileno en la Costa del Brasil, quedando prisionera toda la tripulación.

Los ciclones y los temporales causaron sensibles bajas en la marina de vela del Masnou.

En el año 1863, desapareció la polacra goleta NUMANTINA, tripulada por diez hombres, capitán Gerónimo Millet, de 50 años.

Del hallazgo de restos de la nave y de ropa del capitán, se supone que se perdió en aguas de las Islas Canarias, muriendo toda la tripulación.

La polacra goleta VIAJERO, de 4.000 qq. y once hombres de tripulación, se perdió en aguas de Río Janeiro, siendo salvados todos los tripulantes en el bergantín español MARÍA ROSA.

La polacra CATALUÑA, de 4.000 qq. y once hombres de tripulación, se hundió, debido a un golpe de mar, en aguas de Río Janeiro, salvándose todos los tripulantes en el bergantín español FRASQUITA.

La polacra ANA, de 6.000 qq. y trece hombres de tripulación, capitán Pedro Maristany, se perdió en el Cabo de San Antonio, con temporal de Levante, salvándose todos sus tripulantes.

La polacra goleta ENCANTADORA, de 4.000 qq. y once tripulantes, capitán José Pla, se perdió en el Cabo de Gata, debido a fuerte temporal, salvándose todos sus tripulantes.

En el año 1864, la polacra goleta JACINTA, de 3.000 qq. y diez hombres de tripulación, capitán José Coll, zarpó de Matanzas (Cuba) vía a La Coruña, no habiéndose tenido nunca noticia de ella y de sus tripulantes.

En el año 1865, la polacra goleta ROSITA, de 2.900 qq. y diez hombres de tripulación, capitán Isidro Bertrán, de 30 años, casado, salió de Manzanillo (Cuba) vía a Barcelona, no habiéndose tenido nunca noticia de ella ni de sus tripulantes.

En el año 1868, la polacra PERLA, de 4.000 qq. y doce hombres de tripulación, capitán Mariano Estapé, se perdió en la Anegada (Antillas Menores), salvándose todos.

En el año 1874, el bergantín CAUPOLICÁN, de 16.000 qq. y diecisiete hombres de tripulación, capitán Coll, debido a temporal del Noreste se perdió en las Islas Bermudas, salvándose todos.

En el año 1876, la polacra goleta ROSA, de 3.000 qq. y diez hombres de tripulación, capitán Pablo Millet, de 55 años, casado, se perdió, según se conjetura, en aguas de Río Janeiro, muriendo todos.

En el año 1883, la polacra goleta NUEVA ELISA, de 4.000 qq. y diez hombres de tripulación, que tuvo por capitanes a Manuel y

Buenaventura Maristany, naufragó a causa de temporal en el Cabo San Antonio (España), salvándose todos.

En el año 1886, el bergantín JOVEN MIGUEL, de 8.000 qq. y doce hombres de tripulación, capitanes sucesivos Enrique Ribas y Pedro Maristany, se perdió en «Los Colorados» (Isla de Cuba), salvándose todos.

En el año 1889, el bergantín goleta CURRUTACO, de 6.000 qq. y diez hombres de tripulación, capitán Julián Curell, naufragó debido a ciclón en el puerto de La Laguna de Términos.

En el año 1892, la polacra VIRGEN DEL CARMEN, de 3.800 qq. y once hombres de tripulación, capitán Jaime Mirambell, naufragó en un temporal del Sur en el Cabo Trafalgar, pereciendo todos los tripulantes.

En el año 1900, el bergantín goleta NICOLÁS, de 6.500 qq. y doce hombres de tripulación, capitán Luis Alsina, se perdió en La Barbada.

Total de naves naufragadas a partir de 1863: Treinta y seis, o sea el 26,14 por 100.

Total de capitanes y tripulantes muertos en naufragio: Cincuenta y uno.

DISEÑO DECIMOSEXTO

LOS DIARIOS DE NAVEGACION

Todos los capitanes o pilotos tenían a su cargo un cuaderno titulado «Diario de Navegación», en el cual anotaban cotidianamente todas las observaciones, incidencias y acontecimientos ocurridos, divididos en tres partes: *Mediodía, Anochecer* y *Amanecer*.

Aun cuando resultando los viajes largos, y por lo tanto también el «Diario de Navegación», estimamos que este trabajo no resultaría completo si por lo menos no copiáramos los diarios de un par de viajes, por lo que así lo hacemos a continuación.

I

VIAJE DESDE BARCELONA A LA COSTA DEL BRASIL

DIARIO DE NAVEGACION QUE COMPRENDE LA DERROTA DESDE BARCELONA AL RIO JANEIRO, PARA EL USO DEL TERCER PILOTO DON JAIME ROSES, CAPITAN DEL MISTICO ESPAÑOL NOMBRADO CEFIRO, CON DIEZ INDIVIDUOS MAS DE TRIPULACION, INCLUSO EL SEGUNDO PILOTO

Salida de Barcelona con destino al Río Janeiro y demás puntos del Brasil, con escala en Málaga y Santa Cruz de Tenerife

Hoy, día 9, jueves, de noviembre de 1837, estando el tiempo de buen semblante, cariz y viento al N.-NE., a las diez horas tarde,

zarpamos las anclas y nos dimos a la vela con los foques y mesana. Al salir fuera los barcos, metimos la lancha y bote adentro y dimos vela de las mayores siguiendo rumbo S.-SO., a fin de montar Cabo del Río Llobregat, viento al NE. entablado marejadita picada del dicho, cielo y horizontes acelajados.

Pasamos el resto de la noche en iguales términos.

Amaneció el viento a la tierra, avante como Vendrell a regular distancia, cielo y horizontes entreclaros. Durante las nueve horas el viento voló al NO. y vamos ciñéndolo por estribor.

Sin más novedad llegamos al Mediodía, y estamos tan avante como Cabo Tortosa a regular distancia.

Del 9, jueves, al 10, viernes, de noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento al N.-NO. flojito, marejadita apenas, cielo y horizontes con algunos semblantes, siguiendo con el aparejo amura a estribor. Durante la tarde el viento se llamó al NE. y vamos dirigidos rumbo a las Columbretes a dejarlas por estribor.

Anochecido el viento referido, marejadita picada del dicho, cielo y horizontes con algunos celajes. Durante las once horas el viento continuó lo mismo y se avistaron las Islas Columbretes por la amura de estribor y orzamos una cuarta más por babor y pasamos lejos de ellas. Sin otra novedad pasamos el objeto de la noche en los mismos términos.

Amanecido, viento al NE., fresquito, cielo y horizontes entoldados. Siguiendo rumbo al SO., a las ocho horas se avistó Cabo San Antonio al SO. y vamos dirigidos a regular distancia de él. Durante las diez horas el viento calmó y se llamó al momento al N.-NO., y sin novedad llegamos al Mediodía, en que estamos a poca distancia del Cabo Martín.

Del 10, viernes, al 11, sábado, noviembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento al N., cielo y horizontes algo despejados, siguiendo rumbo al O.-SO. a pasar por la parte de fuera de la Isla Tabarca, cielo y horizontes referidos. Durante la tarde el viento se quedó tan avante como Penas de Arabi.

Anochecido, la ventolina a la tierra, cielo y horizontes entreclaros, aparejo referido, ciñéndolo por estribor. Pasamos el objeto de la noche en los términos referidos.

Amanecido, tan avante como Torrevieja, viento a la tierra, la cual vamos siguiendo en demanda Cabo Perales. Durante las once horas el viento calmó y al poco rato fue rolando al SO. 10°. Vamos ciñéndolo lo mismo. Sin más novedad llegó Mediodía. Estamos a poca distancia del Cabo Perales.

Del 11, sábado, al 12, domingo, noviembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando amura a estribor con el mismo viento referido en la antecedente tabla. Marejada llana. A la vista de varios buques que siguen por diferentes partes. Cielo y horizontes entrecalinosos. Siguiendo amura a estribor. Durante la tarde estamos tan avante lo mismo. Cielo y horizontes referidos.

Anochecido, vientos O.-SO. bonancible. Corriente del SO. Siguiendo repiqueteando con todo aparejo arriba acompañados de otros buques. Pasamos la noche en los propios términos.

Amanecido, viento a la tierra. Tan avante como por Mañaz y vamos vareando la tierra a corta distancia. Cielo y horizontes claros, con algunos celajes.

Sin más novedad llegamos a Mediodía, que estamos a corta distancia de Cartagena.

Del 12, domingo, al 13, lunes, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo. Viento igual al que manifiesta la anterior tabla. Cielo y horizontes lo mismo. Durante la tarde, a la vista de varios buques. Viento al O.-SO., flojito. Mar llana. Cielo claro.

Anochecido, viento flojo, el mismo cielo y demás como queda dicho. Pasamos objeto de la noche en iguales términos.

Amanecido, la ventolina a la tierra, cielo y horizontes claros, vareándola a corta distancia de ella, aparejo todo a lo largo, y así llegamos a Mediodía, que estamos a regular distancia de tierra, tan avante como Vera.

Del 13, lunes, al 14, martes, noviembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, y viento al NO., flojito, mar llana, cielo y horizontes con algunos celajes, siguiendo rumbo al Cabo de Gata. Durante la tarde, el viento prosiguió lo mismo, acompañados de otros buques.

Anochecido como queda dicho, vareando la tierra por la práctica; aparejo todo el posible, cielo y horizontes claros. Sin más novedad, pasamos el resto de la noche en los propios términos.

Amanecido, la ventolina a la tierra. Tan avante como Almería y vamos siguiendo amuradas por estribor, cielo y horizontes claros, a la vista de varios buques que siguen por todas partes. Sin más novedad llegamos a Mediodía, en que el viento calmó y se llamó al SO., y seguimos la amura de babor.

Del 14, martes, al 15, miércoles, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo, siguiendo bordeando tan avante como Torre Sal, a la vista de varios buques. Cielo y horizontes con algunos celajes lisos. Durante la tarde, seguimos bordeando lo mismo.

Anochecido, todo en iguales términos, con la excepción de que a las once y media horas calmó el viento y nos quedamos sin gobierno. A las dos horas nos dio la ventolina al NE. A las cuatro y media horas de la mañana, nos dio el viento de sopetón, fuerte, a dicho tiempo arriamos el trinquete y derribamos con la mayor y foques.

Amanecido, cielo claro, horizontes calinosos, viento O.-SO., fresco, marejada del mismo, lo cual vamos siguiendo derribando. A las nueve horas se quedó el viento fuerte y seguimos tomando la marejada por la popa, donde así llegamos a Mediodía, que volvió a recalar y nos mantuvimos frente a Roquitas, reptiendo con poca vela alrededor de varios buques.

Del 15, miércoles, al 16, jueves, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todos los rizos a la mayor y foques; y así permanecemos aguantándonos, por estar la atmósfera algo cargada, mayormente en los horizontes.

Anochecido, viento el referido, a menos, marejada al SO., cielo claro, horizontes por el 1.° y 4.° cuadrantes y acalinados los demás, pasamos el resto de la noche con la ventolina a tierra.

Amanecido, por haber cesado un poco la marejada y vientito a la tierra, permanecemos siguiendo rumbo a Punta de Antinas, donde quitamos todos los rizos a la mayor e izamos el trinquete y demás aparejo largo, siguiendo con el vientito al NE., acompañados de otros buques. Llegamos a Mediodía, que estamos a corta distancia de Balerran.

Del 16, jueves, al 17, viernes, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo, viento E.-EN., flojito, marejada del SO. poca, cielo claro, horizontes con algunos celajes. Durante la tarde el viento se quedó calma, y al poco rato nos dio la ventolina al SO. y vamos siguiéndola por babor.

Anochecido, viento al O., fresquito, cielo y horizontes claros, marejadilla picada del O.-SO., siguiendo en repiquetes cortos, acompañados de otros buques. A las ocho horas calmó el viento, tan avante como Adra, y a las diez y media se entabló la ventolina al N.-NE., donde la vamos marcando por la amura a estribor.

Amanecido, los mismos términos, viento al NE. y horizontes con algunos celajes por el 1.° y 2.° cuadrantes y claros los demás, tan avante como Punta Sacratia. Al poco tiempo el viento nos dio a la tierra, fresquito, y vamos siguiendo rumbo a Punta Tarroc. Sin más novedad llegamos a Mediodía, en que estamos tan avante como Tarroz y el viento se quedó flojito.

Del 17, viernes, al 18, sábado, noviembre de 1837.

Permanecimos este Mediodía con el viento apenitas al S.-SO., cielo y horizontes claros con algunos celajes en el primer cuadrante, a la vista de varios buques que siguen con nosotros. Durante la tarde tan avante como Vélez Málaga, viento lo mismo, cielo y horizontes lo mismo.

Anochecido, la ventolina a la tierra, cielo y horizontes claros con algunos celajes, mar llana, rumbo a la Farola de Málaga, bordeando la tierra a corta distancia por la práctica. A las diez y media

dimos fondo a dicho puerto de Málaga, donde aferramos todo el aparejo y pasamos el resto de la noche hasta al amanecer que nos llamaron en la lancha a tierra y nos admitieron en práctica.

Después de nueve días de navegación salidos de Barcelona.

Salida de Málaga

para nuestro destino de Río Janeiro y otros puntos del Brasil.

Hoy, día 22, miércoles, noviembre de 1837, estando listos de papeles y demás agencias de a bordo, a las diez y media horas zarpamos las anclas y nos dimos a la vela con los foques y mesana y el bote por la proa. Al salir fuera los barcos metimos la lancha y bote adentro y gobernamos con todo aparejo en demanda rumbo S. de la aguja con el vientito a la tierra, cielo y horizontes con algunos celajillos.

Pasamos el resto de la noche con la ventolina a la tierra.

Amanecido viento al NE., rumbo al O.-SO., marejadita del Este, cielo y horizontes claros con algunos celajes, tan avante como Fonguirola y vamos gobernando a la vista de varios buques que siguen con nosotros. A las diez horas el viento se llamó al E. y seguimos rumbo al Monte Gibraltar, con lo que llegamos al Mediodía, en que estamos tan avante como Marbella.

Del 22, miércoles, al 23, jueves, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento al Este, fresquito, marejadita regular del dicho, cielo y horizontes claros con algunos celajes.

Durante la tarde el viento prosiguió lo mismo.

Anochecido tan avante como Monte Gibraltar, viento lo mismo, rumbo Oeste en medio el Estrecho. Durante las diez y media horas estamos en el... de la Farola Tarifa y seguimos a corta distancia del Cabo Espartel. Situé el punto verdadero de la nave a la latitud de 35° 50' N. y longitud del meridiano de Cádiz 0° 20' cuyo punto tomo por salida.

Anochecido, viento al E.-NE. fresco, marejada regular del dicho, rumbo el que manifiesta la tabla y cielo y horizontes calinosos; y así llegamos al Mediodía, en que tomé la altura del sol meridiana y la que resulta 34° 52' N.

Del 23, jueves, al 24, viernes, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo los anotados, marejada regular del Este, cielo y horizontes calinosos con algunos celajes.

Anochecido, la vela que queda dicha, cielo y horizontes antedichos, viento al Este, fresquito, sin más novedad pasamos el resto de la noche en los propios términos.

Amaneció, viento como queda dicho, marejada la misma, cielo y horizontes acelajados, sigue el mismo rumbo. A las diez horas dimos el rumbo del O.-SO. con la amura marcada por babor y sin otra novedad llegamos a Mediodía, en que observé la altura meridiana del sol, que resultó de 36° 11'.

Del 24, viernes, al 25, sábado, noviembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando con una faja de rizos a todas las mayores y seguimos con el viento NE. y seguimos amura a estribor, cielo y horizontes semicubiertos de celajes, marejada del NE. y NO. gruesa.

Anocheció, viento referido, fresco, marejadas las dichas, cielo y horizontes entrecubiertos, rumbo como manifiesta la tabla y así pasamos el resto de la noche en los términos referidos.

Amaneció, viento y demás como queda dicho a excepción de que seguimos rumbo del O.-SO. y seguimos con las mismas fajas de rizos en demanda del rumbo anotado. Durante las diez horas se formó un chubasco por el N. donde arriamos el trinquete mayor y pusimos el chico, siguiendo en los mismos términos, lo que reventó el chubasco con un poco de viento más y mucha agua. Donde después pasó y me dejó observar al altura meridiana del sol, que resultó de 37° 54'.

Del 25, sábado, al 26, domingo, noviembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con el rumbo que muestra la tabla, aparejo el dicho, marejada del NE. y NO., cielo y horizontes semicubiertos.

Anochecido, cielo entreclaro, horizontes cargados, rumbo y viento anotado en la tabla, marejada contrastada. A las diez horas

el viento fue calmando donde pasamos la noche en los mismos términos.

Amanecido, el cielo entreclaro, horizontes chubascosos, viento anotado en la tabla, galeno, a las ocho horas arriamos el trinquete chico e izamos el mayor, y quitamos todas las tajas de rizos a las demás. Llegamos a Mediodía, en que observé la altura meridiana del sol, que resulta de 39° 26' S.

Del 26, domingo, al 27, lunes, noviembre de 1837.

Principiamos esta singladura con todo aparejo largo, viento y rumbo según muestra la tabla, flojo, marejada del N.-NE., cielo y horizontes con nubarrones. Durante las cinco y cuarto horas se ha visto la tierra por la serviola de babor, lo que no se puede reconocer bien si era Canaria o Isla Tenerife, por estar muy ofuscada la atmósfera por el tercer cuadrante, y, al momento nos pusimos a orzar en demanda de ella; al mismo tiempo, el viento se llamó al E.-SE., fresquito.

Anochecido, viento lo dicho, cielo y horizontes chubascosos, siguiendo como indica la tabla; a las ocho horas se nos formó un chubasco del SE., por lo que al momento arriamos el trinquete y tomamos un rizo a la mayor y mesana, donde descargó a las ocho horas tres cuartos, con algo de viento y agua fuerte, y así pasamos la noche con la mucha vigilancia y el viento se afirmó al E.-SE., fresco, con algunas cerrazones.

Amanecido se... (existe una interrupción de varios días.)

Salida de Santa Cruz de Tenerife para nuestro destino de Río Grande

Hoy, día 7, jueves, de diciembre de 1837, estando listos de toda carga y al mismo tiempo de papeles, a las nueve horas tarde zarpamos las anclas y metimos bote y lancha adentro y dimos vela de los foques, mesana y las mayores largas, viento al NE., flojo, marejadita, cielo y horizontes con algunos celajes, siguiendo rumbo que muestra la tabla a fin de apartarnos de la calma de la isla. Pasamos el resto de la noche con los mismos términos.

Amaneció, cielo claro, horizontes celajosos, ventolina al Este, marejada apenas, siguiendo rumbo por práctica. Llegamos a Mediodía, que observo el sol en la latitud de 27° 52' N. Demorándonos el pico Teyde al N.-NO. de la aguja.

Del 8, viernes, al 9, sábado, diciembre de 1837.

Principiamos esta singladura con todo aparejo largo, ventolina al SE., mar llana, cielo y horizontes claros, a las tres horas nos calmó dicho viento y a las cinco horas se entabló la ventolina al Este y trincamos todo el aparejo en popa y nos pusimos a gobernar el rumbo anotado en la tabla. A las seis horas demarcamos Punta Plaza en la isla Tenerife al N. 22° 30' Oeste, y Punta Mancha, al NE. 1/4 N. de la brújula, y en cuyos datos situé el punto verdadero de la nave en la latitud N. 27° 41' y longitud Oeste del meridiano de Cádiz 10° 6', cuyo punto tomo por salida.

Anochecido, viento entablado al E.-NE., cielo y horizontes celajosos, marejadita del E., aparejo todo el posible. Pasamos el resto de la noche en los propios términos.

Amanecido, viento lo mismo, fresquito, marejada de la misma, cielo y horizontes antedichos. Sin más novedad llegamos a Mediodía, que tomo la altura meridiana del sol, la que resultó de 40° 25' Sur.

Del 9, sábado, al 10, domingo, diciembre de 1837.

Quedamos este mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo el anotado, marejadita del E.-NE., cielo y horizontes acelajados. Durante la tarde el viento prosiguió lo mismo.

Anochecido, viento al E., fresquito, cielo claro, horizontes con algunos semblantes, marejada la referida. Sin otra novedad pasamos el objeto de la noche en los propios términos.

Amaneció todo en iguales términos, aparejo lo mismo, con alas volantes de estribor. Rumbo como queda indicado. Al salir el sol lo demarqué y resultó la variación la misma que arriba expresada, y sin otra novedad llegamos a Mediodía, que observé la altura meridiana del sol, que resultó de 42° 18' cara al Sur.

Del 10, domingo, al 11, lunes, diciembre de 1837.

Principiamos esta singladura con todo aparejo largo, viento y rumbo los anotados y antedichos en la anterior tabla, marejada al E.-NE., cielo y horizontes claros. Sin otra novedad pasamos el objeto de la noche en los propios términos.

Amaneció, viento el mismo, galeno, marejada la misma, cielo y horizontes antedichos. Al salir el sol volví a demarcarlo y resultó 44° S., y comparada con la amplitud del sol en aquella hora resultó la que se aprecia arriba. Sin otra novedad llegamos a Mediodía, que observé la altura del sol y resultó de 43° 58' S.

Del 11, lunes, al 12, martes, diciembre de 1837.

Quedamos este mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo el que manifiesta la tabla, cielo y horizontes calinosos. Dorante la tarde, el viento prosiguió lo mismo.

Anochecido, viento el indicado, fresquito, marejada la misma, cielo y horizontes claros con algunos celajes lisos, siguiendo con toda fuerza de vela por lo favorable de la luna, y sin otra novedad pasamos la noche.

Amanecido, viento y rumbo los mismos que muestra la tabla, cielo y horizontes semicubiertos de algunas brumas, marejada la referida, viento galeno. Sin otra novedad llegamos a Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, la que resultó 45° 35' S.

Del 12, martes, al 13, miércoles, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo los anotados, marejada regular del E.-NE., cielo y horizontes claros.

Anochecido, todo en los términos que al Mediodía, cielo y horizontes íd. Sin otra novedad pasamos el objeto de la noche en iguales términos.

Amanecido, todo lo mismo, excepción de haber refrescado algo el viento, cielo y horizontes claros con algunos celajes. Al salir el sol lo demarqué 43° S., a las siete horas 53 minutos. Tomé la altura del sol donde a la misma hora. Tomé otra marcación, y comparada con el azimut del sol resultó la variación 18° 16' N., con las cuales

hallé un promedio de variación. Sin otra novedad llegamos a Mediodia, que observé la altura meridiana del sol, que resultó de 47° 40' Sur.

Del 13, miércoles, al 14, jueves, diciembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando como manifiesta la anterior tabla, marejada del E.-NE., aparejo todo el posible, siguiendo como indica la tabla.

Anochecido, los mismos términos que a mediodía, rumbo el que antecede en la tabla, cielo y horizontes calinosos, sin otra novedad pasamos la noche en iguales términos.

Amanecido, viento lo mismo, marejada la dicha, cielo y horizontes íd. A las seis y media horas se reconoció tierra por la medianía de babor, la cual fue Isla de San Antonio, y vamos siguiendo rumbo al mismo. A las ocho horas demarcamos dicha Punta, más de la que demoraba al SE. 1/4 S., distante como 6 a 7 leguas, y seguimos rumbo SO., cielo y horizontes antedichos. Sin más novedad llegamos a Mediodía, que observé el sol en latitud de 16° 49' N., y al mismo tiempo demarqué ruta del SO. al N. 54° 30' E. corregido, y en cuyos datos situé un nuevo punto de salida, latitud dicha, longitud 19° 20'.

Del 14, jueves, al 15, viernes, diciembre de 1837.

Quedamos este mediodía gobernando con todo el aparejo posible, a fin de alargarnos de la isla por amortiguarnos el viento, cielo y horizontes calinosos con algunos celajes, viento y rumbo los indicados en la tabla. A las cinco y media horas perdimos de vista la dicha isla.

Anochecido, viento como queda dicho, fresquito, marejada del dicho, viento y horizontes acelajados. Sin otra novedad pasamos la noche en iguales términos.

Amaneció, cielo y horizontes con celajes volantes, marejada del NE., siguiendo rumbo el S. 27° 0. Por causa del aparejo recibir el viento en toda su fuerza y sin otra novedad llegamos a Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, la que resultó de 52° 16' Sur.

Del 15, viernes, al 16, sábado, diciembre de 1837.

Principiamos esta singladura gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo anotados en la tabla, marejada del E., cielo y horizontes con celajes volantes.

Anochecido, viento y aparejo como queda anotado, marejada la misma, viento fresquito del NE., cielo y horizontes antedichos. Sin otra novedad pasamos la noche en iguales términos.

Amaneció, viento lo mismo, cielo y demás como lo anotado, con todo el aparejo posible. Durante las diez horas dimos rumbo al S., y con la misma conformidad llegamos a Mediodía, en que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 54° 55' cara al Sur.

Del 16, sábado, al 17, domingo, diciembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando con los mismos términos dichos en la anterior tabla, marejada del E.-NE., cielo y horizontes acelajados, viento galeno del NE.

Anochecido, cielo y horizontes dichos, aparejo todo el referido en la anterior, viento según queda anotado, marejada la misma. Sin otra novedad pasamos la noche.

Amaneció, rumbo el que manifiesta la tabla, aparejo todo largo, viento al E. Sin otra novedad llegamos a Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 57° 19' S.

Del 17, domingo, al 18, lunes, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando según manifiesta la tablilla. Aparejo todo el posible, marejada del NE., cielo y horizontes algo cargados. A las tres horas tarde, avistamos una corbeta que seguía la vuelta del 4.° cuadrante.

Anochecido, viento el que manifiesta la tabla, galeno, cielo y horizontes como quedan dichos. Sin otra novedad pasamos la noche en iguales términos.

Amaneció, los mismos términos dichos, viento y rumbo los anotados, aparejo todo el posible, cielo y horizontes acelajados, marejada regular del dicho, y sin otra novedad llegamos a Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 59° 22' Sur.

Dios nos guía.

Del 18, lunes, al 19, martes, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando según muestra la tabla, viento el referido en la tabla, galeno, marejada del E.-NE., cielo y horizontes algo cargados, aparejo el posible.

Anochecido, los mismos términos que a Mediodía, viento a menos, cielo y horizontes lo mismo, lo que pasamos la noche sin ninguna otra novedad.

Amanecido, los mismos términos que a Mediodía, ventolina constante del E.-NE., marejada a menos, cielo y horizontes como quedan dichos. Sin más novedad llegamos a Mediodía, que observé la altura meridiana del sol, que resultó de 60° 34'.

Del 19, martes, al 20, miércoles, diciembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando con aparejo posible, ventolina apenitas del SE., marejada poca del NE., cielo y horizontes algo cerrados. Durante la tarde el viento se quedó calma.

Anochecido, los mismos términos, excepción que nos dio la ventolina al NE. y vamos vareándola con todo aparejo largo, y así pasamos la restante noche.

Amanecido, cielo y horizontes entrecubiertos, ventolina la misma, marejada la referida, sin más novedad llegamos a Mediodía, en que no hubo observación por estar el sol entrecubierto.

Del 20, miércoles, al 21, jueves, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo según indica la tabla, marejada poca del mismo, cielo y horizontes anublados, lo cual llovió con alguna intensidad.

Anochecido, en los mismos términos, excepción que a las diez horas el viento se llamó al S.-SE. y vamos ciñéndolo por babor, y en iguales términos pasamos la noche.

Amanecido, viento al SE. flojo, marejada del S.-SE., cielo y horizontes con algunos celajes lisos, aparejo todo el posible. Sin otra novedad llegamos a Mediodía, que tomé la meridiana del sol, que resultó de 62° 10' S.

Del 21, jueves, al 22, viernes, diciembre de 1837.

Al principiar esta singladura avistamos un bergantín goleta por

la amura de estribor, a larga distancia, que seguía como nosotros. Durante la tarde el viento prosiguió el mismo.

Anochecido, cielo y horizontes algo acelajados, viento como dicho, galeno, marejada poca del SE. y NE., aparejo todo el posible, y sin otra novedad pasamos la noche en los propios términos.

Amanecido, según muestra la tabla, galeno, marejada poca, cielo y horizontes antedichos, teniendo a la vista el buque que sigue dicho, y sin otra novedad llegamos a Mediodía, en que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 62° 36' S.

Del 22, viernes, al 23, sábado, diciembre de 1837.

Quedamos esta singladura gobernando según muestra la tabla, sin gobierno, marejada del S. y NE., cielo y horizontes entreclaros, a la vista de buques que siguen como nosotros. Durante la tarde se estableció la ventolina al E.-NE., lo que vamos aprovechando en lo posible.

Anochecido, calma muerta, marejadas las referidas, cielo y horizontes semicubiertos; lo que pasamos la restante noche sin ninguna novedad.

Amanecido, viento ninguno, marejada la dicha, cielo y horizontes entrecubiertos. A las seis horas se estableció la ventolina al NE. por medio de un chubasco, lo que efectuó poco viento y alguna agua menuda, lo que después de una hora volvió a quedarse y prosiguió cubierta la atmósfera, por lo que no pude observar el sol cubierto.

Del 23, sábado, al 24, domingo, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento galeno del S.-SE., marejada poca del NE. y el cielo y horizontes anublados, lo cual llovió un poco hasta la una horas, teniendo dos buques a la vista.

Anochecido, viento y rumbo el que manifiesta la tabla, y demás como queda dicho. Sin otra novedad pasamos la noche en los propios términos.

Amanecido, viento y rumbo los que muestra la tabla, amura a estribor, viento y horizontes antedichos, y estamos a la vista de

los mismos buques. Llegamos a Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 62° 56'.

Del 24, domingo, al 25, lunes, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando según muestra la tabla, marejada del NE. y del SE., cielo y horizontes acelajados, siguiendo la amura a babor.

Anochecido, los mismos términos que a Mediodía, a excepción de que el viento roló más al SO., y en la misma novedad pasamos la noche.

Amanecido, seguimos de la nueva amura desde las diez horas de la mañana, ventolina floja, rumbo y viento según quedan anotados, marejadas las referidas, cielo y horizontes algo cargados, a la vista de los buques dichos en la anterior y sin otra novedad llegamos al Mediodía, en que tomé la altura meridiana del sol, la que resultó de 63° 24' S.

Del 25, lunes, al 26, martes, diciembre de 1837.

Quedamos esta singladura gobernando según muestra la tabla, amura a babor, aparejo todo el posible. Durante la tarde el viento prosiguió bonancible y a las dos horas cambiamos de la vuelta al 3.° cuadrante. A las cuatro horas tomé la altura aparente del sol.

Anochecido, cielo y horizontes chubascosos, viento variable del 2.° cuadrante, marejadilla del SE., y siguiendo como muestra la tabla pasamos la noche.

Amaneció en iguales términos, cielo y horizontes antedichos, viento el que muestra la tabla, con algunos chubasquitos de agua, y sin otra novedad pasamos algunas clarianas, que me dejaron observar en la latitud de 2° 22' N.

Del 26, martes, al 27, miércoles, diciembre de 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando según ventolinas del 2.° cuadrante, marejada del mismo, cielo y horizontes achubascados, ciñendo el viento lo posible por babor. Durante la tarde el viento roló más al E. y seguimos según muestra la tabla.

Anochecido, viento el referido, flojo, con algunos chubascos de agua, cielo y horizontes entrecubiertos, siguiendo en iguales términos pasamos el objeto de la noche con algún chubasco de agua, sin aumento de viento del 2.° cuadrante.

Amaneció viento al E.-SE. flojito, marejada del E.-SE., cielo y horizontes entreclaros, con algunos chubascos en el horizonte. Sin más novedad llegamos al Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 64° 49' S.

Del 27, miércoles, al 28, jueves, diciembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando según muestra la tabla, cielo y horizontes entrecubiertos, marejada del SE. Durante la tarde quedamos en calma y seguimos con las escotas arriba. A las seis horas al ponerse el sol al O., 8° S.

Anochecido, los mismos términos, cielo y horizontes con algunos semblantes, marejada la referida, pasamos el objeto de la noche sin gobierno.

Amaneció, algún viento del SE., cielo y horizontes achubascados. Durante las ocho horas nos dio un chubasco de agua, fuerte, de S.-SE. donde después se aserenó y se quedó algún... entablado y me dejó observar la altura meridiana del sol, que resultó de 65° 2' S.

Del 28, jueves, al 29, viernes, diciembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando según muestra la tabla, marejada del S.-SE., viento flojo del mismo, marejada la dicha, cielo y horizontes con celajes volantes. Durante la tarde se formó un chubasco por el S.-SE. lo cual reventó con agua sin aumento de viento y así llegamos hasta la noche.

Anochecido, cielo y horizontes dichos, viento dicho, fresquito, marejada del mismo, siguiendo como indica la tabla, y sin otra novedad pasamos la noche.

Amaneció rumbo y viento según quedan anotados, aparejo el posible, viento galeno, marejada regular de dicho, cielo y horizontes celajosos, y sin más novedad llegamos a Mediodía, que observo el sol en la altura meridiana, que resulta de 66° 37' S.

Del 29, viernes, al 30, sábado, diciembre 1837.

Principiamos este Mediodía gobernando según muestra la tabla, viento regular del S.-SE., cielo y horizontes con celajes volantes, marejada del referido, ciñendo el viento todo lo posible por babor.

Anochecido, los mismos términos que al Mediodía, cielo y horizontes entreclaros. Durante las nueve horas 51 minutos tarde, al pasar la estrella Aldebarán por el meridiano superior le tomé la altura que resultó de 73° 8' cara al N., la que corregida de defectos me dio la latitud del buque: 0° 44' 49'' S. Cuando corregí la estima para la misma hora y la diferencia resultó sólo 3' 49'' S., y así pasamos la noche en que se enturbió la atmósfera y no me dió lugar de observar alguna más para tomar un resultado medio.

Amaneció en los mismos términos que anochecido, y sin otra novedad llegamos a Mediodía, que tomé la altura meridiana del sol, que resultó 68° 28' S.

Del 30, sábado, al 31, domingo, diciembre de 1837.

Quedamos este Mediodía gobernando según muestra la tabla, viento galeno, cielo y horizontes acelajados, marejada del referido, y sin otra novedad pasamos la tarde.

Anochecido, cielo y horizontes dichos, aparejo todo el posible, marejada la misma, amura la de estribor, ciñendo lo que da el mencionado viento, y con la misma conformidad pasamos la noche.

Amaneció, todo en iguales términos. A las siete horas cincuenta y un minutos tomé un promedio de alturas de sol, la que resultó de 26° 38'; al mismo tiempo demarqué el azimut magnético y resultó de S. 52° 15' E.; y por medio del azimut del sol, hallé la arriba expresada, cielo y horizontes acelajados, marejada y viento los referidos, llegamos al Mediodía, en que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 70° 5' S.

Del 31, domingo, diciembre 1837, al 1.° enero, lunes, de 1838.

Al principiar esta singladura arriamos la mayor para componer unas pocas averías; y a las dos horas volvimos a izar la mayor y vamos dirigiendo el rumbo que muestra la tabla, cielo y horizontes con celajes sueltos.

Anochecido, viento fresquito del SE., marejada del mismo, cielo y horizontes los referidos. Sin otra novedad pasamos el objeto de la noche en iguales términos.

Amaneció como queda dicho, cielo y horizontes con celajes volantes y algo de calina. A las seis horas cinco minutos, al salir el sol lo demarqué, y con los referidos términos llegamos al Mediodía, en que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de 71° 41' S.

Del 1, lunes, al 2, martes de enero de 1838.

Al principiar esta singladura fuimos gobernando rumbo SO. 1/4 S., viento como muestra la tabla, cielo y horizontes claros con algunos celajes volantes, aparejo todo el posible. Así como a la una y media horas, o las dos tarde, tomé algunas distancias de sol y pasamos la tarde en que volvimos a repetir.

Anochecido, cielo y horizontes dichos, viento y marejada del E. A las diez horas dieciséis minutos, al pasar por el meridiano la estrella Cabra tomé su altura, la que resultó de 38° 39' cara al Sur, con la cual, corregida de diferencias y mediante la declinación, hallé la latitud S. 5° 45' 45'' y la altura a dicha hora fue de 5° 46' 30''; y sin otra novedad pasamos el resto de la noche en los propios términos.

Amaneció en iguales términos, viento y rumbo como muestra la tabla, aparejo todo el posible, y sin otra novedad llegamos al Mediodía, en que tomé la altura meridiana del sol, que resultó de...

Del 2, martes, al 3, miércoles de enero de 1838.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento galeno del SE., marejada del mismo, cielo y horizontes con algunos celajes, siguiendo según muestra la tabla con el objeto de cortar el paralelo de Pernambuco a distancia por la estima 100 leguas, por tener intención de tocar a dicho Puerto. Así como las dos horas de la tarde, tomé otras distancias, y los resultados fueron los siguientes:

Anochecido, todo en iguales términos, cielo y horizontes con algunos celajillos. Sin otra novedad pasamos la noche en los propios términos.

Amaneció siguiendo el rumbo que muestra la tabla; marejada, la referida. A las ocho horas, hallándonos por la estima al paralelo de dicho Puerto, trincamos todo aparejo en popa a fin de seguir dicho paralelo todo lo posible, y, sin otra novedad, llegamos al Mediodía, en que observé la meridiana del sol, que me dio la latitud Sur.

Del 3, miércoles, al 4, sábado, enero de 1838.

Principiamos este Mediodía gobernando con todo aparejo largo, viento y rumbo el anotado en la tabla, marejada del E. poca, cielo y horizontes con algunos celajes volantes. Durante las cuatro horas desde el tope se avistó tierra..., y al momento sondamos y hallamos fondo en 30 brazas, arena y cascajo, y por medio de la sonda me situé en nuevo punto de salida en la latitud de 8° 2' y longitud Oeste del meridiano de Cádiz 28° 2'O., de cuya recalada tomé a las seis horas y los resultados fueron en la tabla antecedente. Al momento dimos rumbo a SE., por dar un poco de resguardo a los bajos de Olinda.

Anochecido se avistó la farola de Pernambuco, y vamos siguiendo en demanda de ella por la práctica. A las once horas dimos fondo en dicho puerto, donde al día siguiente vino la Sanidad y nos admitió en prácticas, lo cual efectuamos y nos quedamos en el dicho puerto.»

II

CUADERNO DE BITACORA PARA USO DE DON SALVADOR MARISTANY SENSAT, CAPITAN Y PILOTO DE DERROTA DE LA CORBETA ESPAÑOLA NOMBRADA «PABLO SENSAT»

Salida de Buenos Aires para Saigón (Cochinchina), en lastre

Del 10, martes, al 11, miércoles, de agosto de 1880.

Singladura 1.

A mediodía: Barómetro, 759 mm. Termómetro, 15°. Temperatura del mar, 13°.

Al entrar en la presente singladura levamos ancla y orientamos todo aparejo, y a las órdenes del práctico Biló gobernamos a zafar los buques. Conseguido esto se gobernó rumbo al Chico, viento galeno al Norte, río bajando. A cuatro horas tan avante como el pontón del mencionado Chico. A las ocho horas, tan avante como el de Punta Indio, y desembarcó el práctico. Se gobernó el rumbo indicado en su lugar, poco viento al NO. Durante el resto de la singladura fue rolando el viento al Pampero, pero muy flojo, círculo celajoso. Se observó altura meridiana del sol: 38° 52' N.

Dios nos guíe.

Del 11, miércoles, al 12, jueves, de agosto de 1880.

Singladura 2.

A mediodía: Barómetro, 762 mm. Termómetro, 11°. Temperatura del mar, 10°.

Fue quedándose el viento hasta su completa calma. Se permaneció encalmados hasta siete horas. A dicha hora se entabló la ventolina al segundo cuadrante, fue ceñida por estribor. Rolando al Este, se viró de amura a diez horas y se ciñó por babor. El resto de singladura fue pasado sin novedad, con viento galeno al primer cuadrante, círculo y horizontes claros, todo aparejo. Observamos altura meridiana del sol: 38 06' N.

Del 12, jueves, al 13, viernes, de agosto de 1880.

Singladura 3.

A mediodía: Barómetro, 756 mm. Termómetro, 16°. Temperatura del mar, 16°,5.

Refrescó el viento durante la tarde. Al ponerse el sol, más fresco. Marejada del NE. Se aferraron velas altas. Durante la noche se cubrió, refrescó y empezó a llover. Al Orto, poco viento, aparejo cuatro mayores. No hubo observación.

Del 13, viernes, al 14, sábado, de agosto de 1880.

Singladura 4.

A mediodía: Barómetro, 756 mm. Termómetro, 16°,5. Temperatura del mar, 16°,5.

Roló el viento al tercer cuadrante y se hizo calma. Se entabló al segundo cuadrante y refrescó, rolando al E. fijo. Se observó la altura meridiana del sol: 37° 32' N.

Del 14, sábado, al 15, domingo, de agosto de 1880.

Singladura 5.

A mediodía: Barómetro, 750 mm. Termómetro, 17°. Temperatura del mar, 16°,5.

A dos horas se viró de la opuesta amura, viento fresco, marejada del mismo, círculo cubierto. Al Ocaso se aferran los juanetes. Durante la noche calmó algo el viento y se cerró de neblina. Al Orto, fuerte y espesa neblina, poco viento al cuarto cuadrante, mares del primero y segundo cuadrantes. A veintidós horas despejó y se observó a mediodía la altura meridiana del sol de 36° 50' N.

Del 15, domingo, al 16, lunes, de agosto de 1880.

Singladura 6.

A mediodía: Barómetro, 750 mm. Termómetro, 15°. Temperatura del mar, 14°.

Se comenzó la presente singladura poco viento al cuarto cuadrante, que fue afrescado y rolando al Norte. Se cubrió el firmamento durante la noche, convirtiéndose dicha llovizna en fuerte aguacero. A quince horas entró en contraste el viento fuerte al tercer cuadrante. De antemano se había preparado el aparejo para recibirlo. Al Orto, cerrazón de agua y viento, aparejo máximo, juanete mayor. Al mediodía cesa la cerrazón, no habiendo permitido observar el astro para su meridiana.

Del 16, lunes, al 17, martes, de agosto de 1880.

Singladura 7.

Observación al mediodía: Barómetro, 763,5 mm. Termómetro, 14°,5. Temperatura del mar, 14°.

Seguimos con viento fresco del SO., marejada del mismo, círculo aclarando, horizontes calinosos, aparejo todo. Durante la noche amainó algo el viento. Al Orto, rola al cuarto cuadrante por el O. y queda calmoso, marejadas de los tercero y cuarto cuadrantes,

fuerte balanceo. Al mediodía refresca al N.-NO., y observamos la altura meridiana del sol: 38° 8' N.

Del 17, martes, al 18, miércoles, de agosto de 1880.

Singladura 8.

Observación al mediodía: Barómetro, 767 mm. Termómetro, 14°,5. Temperatura del mar, 14°.

El viento se mantuvo fresquito hasta el Ocaso, hora que fue quedándose y rolando al Oeste. Durante la noche calmoso viento y variable cuarto cuadrante. Al Orto, viento galeno al primer cuadrante, que fue refrescando. Se observó la altura meridiana del sol: 38° 06' N.

Del 18, miércoles, al 19, jueves, de agosto de 1880.

Singladura 9.

Observación al mediodía: Barómetro, 768,5 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 14°.

A bolina larga por babor, círculo cubierto, aparejo todo, se comenzó ésta. Al Ocaso rola el viento al cuarto cuadrante, fresquito y neblinoso, marejada sorda del segundo cuadrante. Al Orto, llovizna, poco viento y entra en contraste a once horas el viento al segundo cuadrante, chubasquillando de garúa. De esta conformidad llegamos al mediodía, por entre claros se observó la altura meridiana del sol: 38° 18' N. (dudosa).

Del 19, jueves, al 20, viernes, de agosto de 1880.

Singladura 10.

Observación al mediodía: Barómetro, 763,5 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 14°.

Se cerró de neblina y escaseó el viento al comenzar la singladura. Al Ocaso continuó cerrado y calma de viento, mares de los primero y segundo cuadrantes, que hace sufrir el aparejo y velamen. Durante la noche, cerrazón completa y ventolinas variables. Al Orto, flojo viento al cuarto cuadrante, rolando instantáneamente al S.-SO. fuerte, obligando a meter juanete proa y demás velas. Continúa frescachón al acabar la singladura. Se observó la altura meridiana del sol: 39° 00' N.

Del 20, viernes, al 21, sábado, de agosto de 1880.

Singladura 11.

Observación al mediodía: Barómetro, 766 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 13°.

Continuó fresco el viento, círculo claro, horizontes con algunos celajes, hasta la mitad de la singladura. A dicha hora roló al Oeste y se hizo calmoso, marejada gruesa del Sur, todos aparejo de cruz. Al finalizar la singladura, cirrus por los tercero y cuarto cuadrantes, viento galeno al cuarto cuadrante. Se observó la altura meridiana del sol: 39° 01' N.

Del 21, sábado, al 22, domingo, de agosto de 1880.

Singladura 12.

Observación al mediodía: Barómetro, 761 mm. Termómetro, 10°,5. Temperatura del mar, 12°.

Continuó variable el viento en fuerza y dirección toda la singladura. Al finalizarla, chubasquillea de garúa por el S.-SO. Observamos altura meridiana del sol: 38° 59' N.

Del 22, domingo, al 23, lunes, de agosto de 1880.

Singladura 13.

Observación al mediodía: Barómetro, 766 mm. Termómetro, 9°. Temperatura del mar, 12°.

Al entrar en ésta se fue mareando todo aparejo, viento a menos y rolando al Oeste, cariz bueno. Al Ocaso, regular viento; lo demás, dichos. Durante la noche, viento duro al Oeste; se arrió aparejo mesana y velas de éstas, aferrando también la mayor redonda y juanete proa. Al Orto, frescachón el viento al tercer cuadrante, se tomó el rizo a la mayor y se mareó junto con el foque y velas de ésta y a popa. Al mediodía, abonanzando algo el viento, se orientaron ambos juanetes. Se observó altura meridiana del sol: 39° 32' N. Durante la presente se experimentó una corriente fuerte al Norte.

Del 23, lunes, al 24 martes, de agosto de 1880.

Singladura 14.

Observación al mediodía: Barómetro, 766 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 11°.

Fresco viento al tercer cuadrante, celajería parda, mar del viento, aparejo el de cruz. Mucho balance hubo por la mar gruesa y marejada del O.-SO., que nos coge por la aleta. Se observó altura meridional: 39° 12' N.

Del 24, martes, al 25, miércoles, de agosto de 1880.

Singladura 15.

Observación al mediodía: Barómetro, 764 mm. Termómetro, 13°. Temperatura del mar, 11°,5.

Con sólo el aparejo de cruz, por ser el viento en popa cerrado, se pasó esta singladura. Mucho balance por marejada O.-SO. Se observó altura meridiana del sol: 39° 30' N.

En esta singladura pensaba avistar la Isla Diego Alvarez, pero la corriente experimentada al Norte y al propio tiempo el mal horizonte han impedido avistarla.

Del 25, miércoles, al 26, jueves, de agosto de 1880.

Singladura 16.

Observación al mediodía: Barómetro, 759 mm. Termómetro, 12°,5. Temperatura del mar, 11°.

Chubasquillos de garúa y neblina, viento fresco, marejada del mismo y tendida del SO. Aparejo de cruz, trinquete, gavias y juanete mayor, se pasó esta singladura. Observamos altura meridiana del sol: 39° 38' N.

Del 26, jueves, al 27, viernes, de agosto de 1880.

Singladura 17.

Observación al mediodía: Barómetro, 760,5 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 10°.

Seguimos con sólo el aparejo de cruz, viento galeno, círculo y horizontes cerrados de neblina, marejada gruesa, sufriendo fuertes balances. Durante la noche despejó la neblina, quedando claro el círculo y con stratus y cirrus-stratus todo el horizonte. Rolando el viento al NO. se mareó todo el aparejo. Al mediodía, fresco el viento, todo trapo, observamos altura meridiana del sol: 39° 30' N.

Del 27, viernes, al 28, sábado, de agosto de 1880.

Observación al mediodía: Barómetro, 762 mm. Termómetro, 10°,5. Temperatura del mar, 9°.

Fresco viento del cuarto cuadrante, círculo claro y brumoso, horizontes por el tercer cuadrante con stratus, marejada del viento, todo aparejo largo, se centró en ésta. Al Ocaso, calina, y rola algo al Oeste, cubriéndose, y empezó a lloviznar. Durante la noche, poco viento; aparejo sólo el de cruz, y chubasquillos de neblina y garúa. Al Orto, despejando, viento calmoso. De idéntica conformidad al mediodía, observamos altura meridiana del sol: 39° 31' N.

Del 28, sábado, al 29, domingo, de agosto de 1880.

Observación al mediodía: Barómetro, 767 mm. Termómetro, 8°. Temperatura del mar, 8°.

El viento se mantuvo galeno al tercer cuadrante, círculo con celajería volante, mar bella y, por consiguiente, se navegó con todo aparejo. Por la noche se hizo poco viento, y escaseando por el Sur, cubrióse el círculo. Durante la mañana, calma completa, sufriendo fuertes gualdrapazos el velamen, se cargó mayores triangulares y juanetes, finalizando de esta conformidad la singladura y observación.

Del 29, domingo, al 30, lunes, de agosto de 1880.

Singladura 20.

Observación al mediodía: Barómetro, 766 mm. Termómetro, 8°,5. Temperatura del mar, 9°,5.

Al comenzar la presente singladura se entabló la ventolina al primer cuadrante variable y se mareó todo aparejo, menos mesana, a causa de los gualdrapazos. Al Ocaso, viento galeno; círculo cubierto, marullo del viento y menos mar de fondo. Sin alteración durante la noche. De la conformidad al Orto. No hubo observación por estar cubierto.

Del 30, lunes, al 31, martes, de agosto de 1880.

Singladura 21.

Observación al mediodía: Barómetro, 761 mm. Termómetro, 11°. Temperatura del mar, 11°.

Ceñimos por babor el variable viento del primer cuadrante, marullo de él, todo aparejo. De esta conformidad se pasó toda la singladura, cubriéndose y despejándose el firmamento. Al finalizar se observó una altura extra mediana del sol, por estar cubierto el astro para la misma y deduciéndose de la primera la latitud.

Movimiento de buques: A larga distancia, por barlovento, una barca sigue como nosotros.

Del 31, martes, de agosto al 1.°, miércoles, septiembre de 1880.

Singladura 22.

Observación al mediodía: Barómetro, 758 mm. Termómetro, 10°. Temperatura del mar, 9°.

Al entrar en ésta principió a chubasquear, despidiendo llovizna a intervalos de calma. Al Ocaso, viento recio, cerrado, de ventisca, se aferraron juanetes. Durante la noche refrescó más y se aferró mesana y foques, círculo y horizontes completamente cerrados de neblina. Al Orto, menos viento, se mareó foque y juanete mayor. Durante la mañana, por un claro se tomaron alturas para el horario, y al acto de pasar el sol por el meridiano volvió a aclarar, que fue de 38° 08' N.

Del 1.°, miércoles, al 2, jueves, de septiembre de 1880.

Singladura 23.

Observación al mediodía: Barómetro, 749,5 mm. Termómetro, 10°. Temperatura del mar, 8°,5.

Meridiano del Cabo de Buena Esperanza.

Durante la tarde despejó de la neblina y quedó entrecubierto. Al Ocaso el viento varió en fuerza y se aferraron velas menores. Por la noche arreció el viento y se amainó velas. Al Orto, mal cariz por el Este, cerrazón continua de viento y agua, aparejo bajas trinquete y estay. No hubo observación.

Del 2, jueves, al 3, viernes, de septiembre de 1880.

Singladura 24.

Observación al mediodía: Barómetro, 744 mm. Termómetro, 7°. Temperatura del mar, 6°.

Al comenzar ésta, cariz amenazador, por lo que se tomó el rizo al trinquete y se dejó aferrado. Amaneció cerrado y regular viento toda la tarde. Al Ocaso rola algo al Sur el viento y cesa la llovizna. Durante la noche se viró de opuesta vuelta, soplando el viento con ráfagas de fuerza prodigiosa y recalando gruesas y ampolladas mares del segundo y cuarto cuadrantes, sufriendo terribles balances el buque. De igual conformidad se llegó al mediodía, no siendo tan continua la cerrazón, empezando a ascender de lo muy bajo que llegó el barómetro. Por ser bastante excesivo el frío y continua la humedad, en esta fecha he dispuesto se dé, hasta segunda orden, café al equipaje a las ocho horas de la tarde.

Del 3, viernes, al 4, sábado, de septiembre de 1880.
Singladura 25.
Observación al mediodía: Barómetro, 754,5 mm. Termómetro, 6°. Temperatura del mar, 8°.

Continuamos en capa cerrada, con baja gavia y trinquetilla, cerrazón, frío intenso y fuertes balances. Al Ocaso señala el querer cesar la ventisca, moderando la chubasquería. Durante la noche, rafagoso el viento y abonanzando las mares, predominando la gruesa del S.-SE. Por la mañana se orientó trinquete s/ rizo y mesana, con su igual. Por entre claros se observó meridiana del sol: 38° 50' N.

Del 4, sábado, al 5, domingo, de septiembre de 1880.
Singladura 26.
Observación al mediodía: Barómetro, 759 mm. Termómetro, 8°. Temperatura del mar, 11°.

Al comenzar la presente fue declinando el viento y algo la gruesa marejada, por lo que se tomó el rizo a la mayor y se mareó. Durante la noche se quedó regular el viento, buen cariz, se mareó todos los rizos y demás velas aferradas. Ciñendo se llegó al final de la singladura, observando altura meridiana del sol: 40° 34' N.

Del 5, domingo, al 6, lunes, de septiembre de 1880.
Singladura 27.

Observación al mediodía: Barómetro, 764 mm. Termómetro, 10°. Temperatura del mar, 8°.

Ciñendo con todo aparejo largo, el galeno viento al Sur, círculo claro, con celajes, gruesa marejada del SE. se comenzó ésta. Al Ocaso alargóse el viento y se soltaron bolinas gobernando rumbo. Durante la noche roló como marca la tablilla. Al Orto, de la misma conformidad. Sin novedad hasta el final. Se observó altura meridiana del sol: 41° 10' N.

Del 6, lunes, al 7, martes, de septiembre de 1880.

Singladura 28.

Observación al mediodía: Barómetro, 762 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 12°,5.

Círculo claro, horizontes ídem, viento galeno al cuarto cuadrante, todo trapo, mar picada del segundo cuadrante, se pasó la tarde. Al Ocaso se cubrió de celajería movida del tercer cuadrante. Durante la noche abonanzó la marejada del segundo cuadrante y recaló tendida del tercero. Al Orto, viento fresco y a la cruz, se arriaron triangulares marejando sólo con el aparejo en cruz. De esta conformidad se finalizó la singladura. Observación meridiana del sol: 40° 58' N.

Del 7, martes, al 8, miércoles, de septiembre de 1880.

Singladura 29.

Observación al mediodía: Barómetro, 768 mm. Termómetro, 8°. Temperatura del mar, 7°.

Se navegó con el aparejo de cruz hasta el Ocaso, que con un chubasquillo de garúa roló el viento al tercer cuadrante y se izaron velas de triángulo. La noche fue pasada con el fresquito, viento de dicho cuadrante, círculo y horizontes claros, todo aparejo orientado. Al Orto, declina el viento de un modo notable, llegando al final de la singladura en completa calma, caminando sólo al empuje de la gruesa marejada del Oeste. Se observó altura meridiana del sol: 41° 25' N.

Del 8, miércoles, al 9, jueves, de septiembre de 1880.

Singladura 30.

Observación al mediodía: Barómetro, 768,5 mm. Termómetro, 8°. Temperatura del mar, 6°.

Al comenzar la presente se entabló ventolina al primer cuadrante, muy variable, círculo claro, horizontes con celajerías por dicho cuadrante, todo aparejo. Al Ocaso, sigue lo mismo. Durante la noche levantó capas de neblina alta. Al Orto, neblinoso el círculo y despejado por los horizontes, viento más fresquito. Sin alteración se finalizó la singladura. Se observó altura meridiana del sol: 41° 35' N.

Del 9, jueves, al 10, viernes, de septiembre de 1880.

Singladura 31.

Observación al mediodía: Barómetro, 765,5 mm. Termómetro, 9°. Temperatura del mar, 5°,5.

A un largo y a buen andar se pasó esta singladura, el viento fresco, mar bella, todo aparejo, círculo claro y horizontes. Al finalizarla, con arrumbazón. Observóse altura meridiana del sol: 41° 54' Norte.

Del 10, viernes, al 11, sábado, de septiembre de 1880.

Singladura 32.

Hoy cumple dos años el buque.

Observación al mediodía: Barómetro, 762 mm. Termómetro, 8°,5. Temperatura del mar, 5°,5.

Seguimos a un magnífico andar con todo aparejo, círculo brumoso, horizontes con capas de neblina, marejadilla del N.-NO. Al Ocaso se cubrió el firmamento. Durante la noche se llamó al cuarto cuadrante y obligó a arriar mesana y latinas. Al Orto, chubasquillea lloviendo y cerróse de neblina, continuando de esta conformidad hasta el final. Al acto del mediodía dió una clara, vióse el sol y se tomó su altura, la que se tomó como meridiana, siendo de 42° 14' N.

Del 11, sábado, al 12, domingo, de septiembre de 1880.

Singladura 33.

Observación al mediodía: Barómetro, 760,5 mm. Termómetro, 6° 5. Temperatura del mar, 5°.

Comenzó esta singladura con galeno, viento variable del cuarto cuadrante, marejada del mismo. Al Ocaso fue quedando calmoso hasta ser completa, continuando siempre cerrado de neblina y llovizna. Permaneció de esta conformidad toda la noche. Al Orto, chaparrones de agua, y se entabló el viento al Este, que fue ceñido por estribor con el aparejo de cruz y foques, quedando siempre lloviendo. Al finalizar la singladura, tendencia del viento al primer cuadrante. No hubo observación.

Del 12, domingo, al lunes, 13 de septiembre de 1880.
Singladura 34.
Observación al mediodía: Barómetro, 764 mm. Termómetro, 9°. Temperatura del mar, 6°,5.

Al poco rato de haber comenzado ésta, se viró y se gobernó rumbo en seguida, por haber rolado el viento variable al primero y segundo cuadrantes. Toda la singladura continúa lloviendo y cerrado de neblina, por lo que pienso nos van a salir berros a las espaldas. Y con calma, y lluvia, y neblina y el diablo a cuatro, se acabó la singladura. Observación astronómica no la hubo, ni creo que la haya nunca más, a juzgar por el tiempo que hace días venimos experimentando.

Del 13, lunes, al 14, martes, de septiembre de 1880.
Singladura 35.
Observación al mediodía: Barómetro, 765 mm. Termómetro, 13°. Temperatura del mar, 11°,5.

Comenzamos esta singladura con el círculo y horizontes cerrados completamente de neblina, aparejo todo largo, poco viento al primer cuadrante, marejada viva del segundo. De esta conformidad se pasó la tarde. Durante la noche refrescó el tiempo y despejó la neblina. Al Orto, semicubierto, viento fresquito, todo aparejo. Sin alteración se finalizó. Observamos altura meridiana del sol: 44° 22' N.

Del 14, martes, al 15, miércoles, de septiembre de 1880.
Singladura 36.

Observación al mediodía: Barómetro, 757,5 mm. Termómetro, 14°. Temperatura del mar, 13°.

Fresco viento al Norte, marejada del mismo, círculo claro, horizontes muy calinosos, todo aparejo y al máximo andar del buque comenzamos ésta. Sin alteración durante la tarde. Al Ocaso, rola más al NE., se arrió mesana. Durante la noche chubasqueó del Este y roló a la cruz. Al Orto, lloviendo, viento a menos y rolando al tercer cuadrante. Al finalizar la singladura casi calma, fuertes batacazos el velamen, obligando a cargar las velas. Se observó altura meridiana del sol: 44° 39' N.

Del 15, miércoles, al 16, jueves, de septiembre de 1880.

Singladura 37.

Observación al mediodía: Barómetro, 755 mm. Termómetro, 10°. Temperatura del mar, 90°,5.

Con calma completa fue comenzada ésta. Durante la tarde llovizna y sigue calma. Balanceo consiguiente. Al Ocaso cesa la lluvia. A las diez horas apuntó la ventolina al Norte, que se convirtió en viento frescachón en seguida, y temiendo que..., visto el descenso progresivo y rápido del barómetro, no se orientaron más que las mayores. A la madrugada roló el viento en popa y en seguida se aferró foque y mayor redonda, y al prepararse para aferrar las gavias altas, descargó tal golpe de viento al SO., sólo comparable a las furiosas ráfagas del huracán. Cargóse el trinquete y altas arriadas sobre los cocos, braceóse las bajas al filo y se corrió a discreción y filo de roda. Se trató de aferrar el sobrevelacho y trinquete, lo que se logró después de mil esfuerzos. Al aferrar el sobrevelacho, el marinero José N. cayó, e impulsado por el viento, fue a parar al penol de la verga trinquete, quedando allí atascado. Inmediatamente fueron dos individuos en su auxilio y logróse bajarlo, no habiendo sufrido más que dos pequeños rasguños y el susto consiguiente. Se le retiró a su litera y medicinó. Continuando furioso el viento y dar fuertes gualdrapazos la gavia alta, ante la imposibilidad de aferrarla, optamos por izarla hasta su tercio, y así evitar una avería mayor. Efectivamente, después de efectuado, cesó en sus sacudidas, y desde aquella hora también cesaron las fuertes ráfagas, no obstante quedó el viento durísimo.

Al mediodía, frescachón el viento, se acabó de izar la gavia y se dio el trinquete.

Del 16, jueves, al 17, viernes, de septiembre de 1880.
Singladura 38.
Observación al mediodía: Barómetro, 763 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 12°,5.

Seguimos con gavias y trinquete, fresco viento y mucha marejada, sufriendo fuertes balances. Dos chubascos amenizaron la tarde. Al Ocaso, cariz regular, se izaron velas estay, gavias mesana y sobre, y se mareó el trinquete, digo juanete mayor. Sin alteración durante la noche. Al Orto, buen aspecto. Al finalizar la singladura chubasquillo del viento y se mareó mayor redonda. Observamos altura meridiana del sol: 47° 16' N.

Del 17, viernes, al 18, sábado, de septiembre de 1880.
Singladura 39.
Observación al mediodía: Barómetro, 766 mm. Termómetro, 10°. Temperatura del mar, 12°.

Comenzóse esta singladura con viento galeno al Oeste, círculo claro y cúmulus por el tercer cuadrante, mar tendido del mismo, aparejo el de cruz. Durante la noche roló el viento fuerte al tercer cuadrante, con chubasquillos breves, obligando a aferrar juanetes, petifoques, mar gruesa de dicho cuadrante. Sin alteración se finalizó la singladura. Observamos altura meridiana del sol: 48° 01' Norte.

Del 18, sábado, al 19, domingo, de septiembre de 1880.
Singladura 40.
Observación al mediodía: Barómetro, 769 mm. Termómetro, 10°. Temperatura del mar, 12°.

Cuatro mayores y foques, viento muy fresco, gruesa marejada, círculo claro y horizontes con celajes, se entró en ésta. A ocho horas arribamos al rumbo indicado en su lugar y se orientó el juanete mayor. Durante la noche fue amainando el viento y se mareó todo aparejo. Sin alteración se acabó la singladura. Observamos altura meridiana del sol: 48° 16' N.

Del 19, domingo, al 20, lunes, de septiembre de 1880.

Singladura 41.

Observación al mediodía: Barómetro, 769 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 13°.

Con el tiempo muy vario del tercer cuadrante, marejada viva del Sur, todo aparejo y chubasquillando de garúa, se pasó esta singladura. Observóse altura meridiana del sol: 50° 50' N.

Del 20, lunes, al 21, martes, de septiembre de 1880.

Singladura 42.

Observación al mediodía: Barómetro, 768,5 mm. Termómetro, 12°. Temperatura del mar, 13°.

El viento siguió variable dentro del tercer cuadrante, círculo con celajería parda, marejada del Sur, todo aparejo menos mesana. Observamos altura meridiana del sol: 52° 06' N.

Del 21, martes, al 22, miércoles, de septiembre de 1880.

Singladura 43.

Observación al mediodía: Barómetro, 768,5 mm. Termómetro, 13°. Temperatura del mar, 12°,5.

Galeno viento, círculo claro, horizontes con nimbus, que despedían de vez en cuando chubasquillos de garúa fina. Todo aparejo de cruz. Se pasó esta singladura. Al Orto se mareó ala rastrera a babor. Observamos altura meridiana del sol: 53° 53' N.

Movimiento de buques: A cinco horas se avistó por entre neblinas y a unas cinco millas una barca por el costado de babor. Al finalizar la singladura sigue a unas tres millas por la aleta de la misma banda, teniendo un lindo plantar y al parecer francesa. Sigue nuestro rumbo.

Del 22, miércoles, al 23, jueves, de septiembre de 1880.

Singladura 44.

Observación al mediodía: Barómetro, 769 mm. Termómetro, 14°. Temperatura del mar, 14°,5.

Flojo viento del tercer cuadrante, variable, círculo claro, horizontes con celajes volantes, marejadilla del mismo, todo aparejo

y volantes a babor, se pasó esta singladura. Observamos altura meridiana del sol: 55° 11' N.

Movimiento de buques: Sigue a la misma demora y distancia de ayer la barca anunciada, la cual nos telegrafió, resultando alemana. Su numeral distintivo RFJK de su nación; procede de Hamburgo, se dirige a Hong Kong, su travesía 82 días. Nombre del alemán «Adolph».

Del 23, jueves, al 24, viernes, de septiembre de 1880.

Singladura 45.

Observación al mediodía: Barómetro, 767,7 mm. Termómetro, 13°. Temperatura del mar, 13°,5.

Al comenzar la singladura roló la ventolina al cuarto cuadrante variable y se mareó todo aparejo. Al Ocaso sigue. Durante la noche roló al primer cuadrante, con chubasquillos variables. Al Orto continúa círculo semicubierto, horizontes por los primero y cuarto cuadrantes, con nimbus. Se observó al altura meridiana del sol: 56° 19' N. Al comenzar la presente singladura se cruzó el sobre mayor.

Del 24, viernes, al 25, sábado, de septiembre de 1880.

Singladura 46.

Observación al mediodía: Barómetro, 766 mm. Termómetro, 15°. Temperatura del mar, 15°,5.

Ceñimos por babor el bonancible viento al Norte variable al primer cuadrante, mar llana, círculo claro, horizontes con celajes al primer cuadrante, todo aparejo largo. De la misma conformidad toda la singladura. Se observó altura meridiana del sol: 57° 47' N.

Del 25, sábado, al 26, domingo, de septiembre de 1880.

Singladura 47.

Observación al mediodía: Barómetro, 764 mm. Termómetro, 17°. Temperatura del mar, 17°,5.

Continuamos ciñendo por babor el variable viento al Norte, todo aparejo, claro el círculo y horizontes, marejada picada de proa. Se observó altura meridiana del sol: 59° 53'' N.

Del 26, domingo, al 27, lunes, de septiembre de 1880.

Singladura 48.

Observación al mediodía: Barómetro, 753,5 mm. Termómetro, 13°5. Temperatura del mar, 17°,5.

Se comenzó esta singladura ciñendo el variable viento al Norte, mar picada del primer cuadrante, círculo claro, horizontes por los segundo y tercer cuadrantes aturbonados, todo aparejo. Al Ocaso refrescó el viento y relampagueó por todos cuadrantes. Durante la noche, fuerte viento y chubascos de viento y agua, se aferró aparejo hasta quedar con cuatro mayores. Al Orto, después de haber rolado el viento al tercer cuadrante, se quedó calma. Durante la mañana, calma y chubasquillos del último dicho viento, cubierto y lloviendo. Al finalizar la singladura se observó una altura entre meridiana de la cual se dedujo la latitud.

Del 27, lunes, al 28, martes, de esptiembre de 1880.

Singladura 49.

Observación al mediodía: Barómetro, 758,5 mm. Termómetro, 17°,5. Temperatura del mar, 18°.

Se comenzó la presente singladura con chubascos de agua y poco viento al tercer cuadrante, aparejo de cruz sin sobre. Por la tarde, círculo semicubierto; horizontes por los tercero y cuarto cuadrantes, de feo cariz, con mar gruesa y ampollada del Oeste, sufriendo balances de gran amplitud. Al Ocaso cesó la chubasquería, roló el viento al segundo cuadrante y desapareció el mal cariz. Durante la noche se marearon mesana, redondas y triangulares. Al Orto, chubasquillos del segundo cuadrante, todo aparejo. Sin novedad al finalizar. Observamos altura meridiana del sol: 64° 38' N.

Del 28, martes, al 29, miércoles, de septiembre de 1880.

Singladura 50.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 19°. Temperatura del mar, 20°,5.

Brisa fresquita del segundo cuadrante, marejada de la misma, horizontes con cúmulus, todo aparejo, con volantes a estribor, se pasó esta singladura. Observóse altura meridiana del sol: 68° 45' Norte.

Movimiento de buques: Por la amura de sotavento se descubrió una barca, que resultó ser el alemán de que hablamos en la singladura 43.

Del 29, miércoles, al 30, jueves, de septiembre de 1880.
Singladura 51.
Observación al mediodía: Barómetro, 763 mm. Termómetro, 22°. Temperatura del mar, 23°.
Seguimos con la brisa galena del segundo cuadrante, círculo claro, cúmulus al horizonte, marejada del viento, todo aparejo y volantes. Observóse altura meridiana del sol: 72° 19' N.
Movimiento de buques: Sigue a la vista el alemán.

Del 30, jueves, de septiembre, al 1.°, viernes, octubre de 1880.
Singladura 52.
Observación al mediodía: Barómetro, 763,5 mm. Termómetro, 24°. Temperatura del mar, 25°.
Continuó la brisa fresquita del segundo cuadrante, círculo acelajado, marejada del viento, todo aparejo y volantes. Observóse altura meridiana del sol: 76° 28'' N.
Movimiento de buques: Sigue a la vista el alemán.

Del 1.°, viernes, al 2, sábado, de octubre de 1880.
Singladura 53.
Observación al mediodía: Barómetro, 761,5 mm. Termómetro, 27°. Temperatura del mar, 26°,5.
Brisa fresca, parda y chubascos, marejada de la misma, todo aparejo y ala a barlovento se pasó esta singladura. Observóse altura meridiana del sol: 80° 57' N.

Del 2, sábado, al 3, domingo, de octubre de 1880.
Singladura 54.
Observación al mediodía: Barómetro, 761,5 mm. Termómetro, 27°. Temperatura del mar, 26°,5.
Al comenzar ésta se quedó calma. Al poco rato apuntó la ventolina al Norte, la que fue ceñida por estribor, atravesados a la gruesa marejada del segundo cuadrante, los gualdrapazos del ve-

lamen eran terribles. Se viró a seis horas, al efecto de suavizar los balances. Refrescando el viento, se tomó la opuesta vuelta, continuando ciñendo por estribor el resto de la singladura; viento fresquito, cúmulus por los segundo y cuarto cuadrantes, aparejo de juanetes. Se observó altura meridiana del sol: 82° 49' N.

Del 3, domingo, al 4, lunes, de octubre de 1880.

Singladura 55.

Observación al mediodía: Barómetro, 762,5 mm. Termómetro, 28°. Temperatura del mar, 28°.

Ceñimos por estribor el viento galeno al Norte, con aparejo de juanetes, círculo claro, celajes volantes. Al Ocaso, calma algo el viento, y en vez de rolar al cuarto cuadrante, como era de esperar, ya por el cariz, ya por ser la ley de rotación en este hemisferio, le dio la gana de rolar al primer cuadrante y, por consiguiente, nos ha amolado, puesto que no ha sotaventeado la Cabeza de Java, que hacía una porción de días aguantábamos. Se pasó toda la singladura con el aparato agarrochado. Observóse altura meridiana del sol: 84° 58' N.

Movimiento de buques: Al alemán de marras le ha pasado dos cuartos de lo mismo.

Del 4, lunes, al 5, martes, de octubre de 1880.

Singladura 56.

Observación al mediodía: Barómetro, 762,5 mm. Termómetro, 28°. Temperatura del mar, 28°.

Seguimos agarrochados a babor con todo aparejo la brisa del Este. Mar tendida del segundo cuadrante. Durante la noche, con algunos chubasquillos, se llamó algo al segundo cuadrante. Observóse altura meridiana del sol: 87° 22' N.

RECALADA EN CABEZA DE JAVA

Estrecho de Sonda

Del 5, martes, al 6, miércoles, de octubre de 1880.

Singladura 57.

Observación al mediodía: Barómetro, 761,5 mm. Termómetro, 28°,5. Temperatura del mar, 29°.

En demanda de Punta Cabeza de Java, ciñendo el variable viento al segundo cuadrante, con todo aparejo, círculo claro, horizontes por el primer cuadrante aturbonado, se pasó hasta diez horas. A dicha, considerándonos ya muy cerca de la costa, y no viéndose el farol de Punta Primera, se aferró todo aparejo, menos gavia y foques, y ceñimos de opuesta vuelta. Casi al instante principió a desfogar fuertes turbonadas de todos cuadrantes, con tales descargas eléctricas que horrorizaban, sin viento y fuerte aguacero, las que duraron hasta al amanecer. Al aclarar el día se avistó y reconoció la costa de Java y la de Príncipe, avistándose también perfectamente, y a una distancia de siete millas, la torre faro, y, a pesar de no haber salido el sol, estaba sin encender, temiendo lo haya estado toda la noche, pues es imposible, dada nuestra posición al amanecer, que durante los claros que se sucedían a las turbonadas no se haya avistado. Desde el amanecer se navegó dentro el Estrecho de Sonda, situándonos por marcaciones a diferentes objetos de la costa. A la hora correspondiente se tomaron alturas para la comprobación cronométrica, y dieron perfectísimamente.

Del 6, miércoles, al 7, jueves, de octubre de 1880.
Singladura 58.
No hubo observación al mediodía.

Al comenzar la presente singladura entró la ventolina al Oeste, que fue generalizándose, siguiendo rumbo en demanda de Punta Cuarta. A siete y media horas, tan avante como ella y corta distancia. A ocho horas, tan avante como la población de Anjers y seguimos promediando el Canal. Al estar tan avante como «Cape», se hizo completa calma, y entramos sólo a favor de marea. Después de infinitas variables ventolinas, las que se aprovecharon granjeando Norte, se generalizó una del Este, que fue ceñida. Al Orto, calma y variables ventolinas, de la misma conformidad al mediodía. Demoran Montes de Punta San Nicolás al S. 3° O., y Monte Imbong (Sumatra), al O.-NO., situándonos con estos datos. Dios nos guía.

Del 7, jueves, al 8, viernes, de octubre de 1880.
Singladura 59.

Al comenzar la presente singladura entró la ventolina al Sur, la que refrescó hasta quedar galeno, y seguimos rumbo en demanda de los «Dos Hermanos»; aparejo todo, círculo y horizontes aturbonados por todo cuadrante. A las cuatro horas se avistaron dichos islotes y continuamos el mismo rumbo. Al Ocaso, turbonada del Norte, fuerte aguacero, relámpagos, poco viento, aparejo cuatro mayores, ceñimos por estribor, pero sin hacer camino por hacerse calma, la que duró hasta nueve horas. A dicha hora, galeno viento al segundo cuadrante, se gobernó rumbo en procura de los ya nombrados islotes, habiendo de precaver la corriente, que ha sido contraria mientras fue calma. A diez horas se avistó «Dos Hermanos», por la proa y corta distancia, promediamos el freu que forman con el arrecife, pero arrimados a ellos. A 10 horas 45' E.-O., y seguimos a zafar los arrecifes Browrer. Considerando zafar, orzamos a NE. Al Orto, poco viento al segundo cuadrante aturbonado. Al ser día descarga el turbón del E., fuerte viento, quedando con cuatro mayores. No hubo observación, situándonos por longitudes, latitudes y sonda halladas. Durante esta singladura siempre se ha tenido la precaución de sondar, al objeto de ratificar nuestra posición.

Del 8, viernes, al 9, sábado, de octubre de 1880.

Después de pasado el ímpetu del turbón referido al finalizar la anterior, se mareó todo aparejo, quedando el círculo cubierto y lloviznando, viento galeno, mar bella. Al Ocaso, semiclara la atmósfera. A las ocho horas se amainó vela, para no hacer mucho camino, y rumbo en demanda de la costa Sur de la Isla Banka, no dejando el escandallo de la mano, para determinar nuestra posición, lográndola también por la mna. de Altair y horario por el planeta Júpiter. A catorce horas, sondando nueve brazas, nos atravesamos amura estribor, aparejo gabias. Al Orto se avistaron colinas de Banka, Dapur e Isla Lucipara; situándonos por marcaciones, gobernamos rumbo al Estrecho de Banka, canal de Stanton. A diecinueve horas embocamos dicho canal, ventolina al segundo cuadrante, marea entrante. Consecutivamente se marcaron puntos notables de la costa, gobernando siempre a promediar el canal. A veintidós horas, después de varias ventolinas variables, amenazó descargar

turbón, y, dando la ventolina de proa, se cargó y aferró todo aparejo y fondeamos del ancla chica en diez brazas, fondo fango. Al poco rato descargó el turbón, poco viento, aguaceros y relampagueos. Al fondear, demora a la Palo Besar y árbol de Badang Hill por los 37° del primer cuadrante.

Del 9, sábado, al 10, domingo, de octubre de 1880.

Singladura 61.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 29°. Temperatura del mar, 30°.

Al entrar en la presente, cesó la lluvia y a bajar la marea. A cuatro horas apuntó la ventolina al Este, que fue generalizándose. A cinco horas, viendo podríamos contrastar la corriente y hacer algún camino, levamos y seguimos el rumbo indicado en la tablilla en demanda de Punta Lalarie. A ocho horas, levantóse alguna cerrazón del segundo cuadrante y quedó poco viento. A diez horas, tan avante como dicha Punta, distancia una milla y media, y gobernamos sobre Punta Segunda (Sumatra). Se variaron rumbos indicados en su lugar, según el acuse de sondas. Poco viento variable al terral de ambas islas y marea favorable, se pasó la noche. A dieciséis horas, tan avante como Punta Segunda, distancia 2,5 millas y, por consiguiente, zafamos del arrecife Timbaga. Se gobernó en demanda de Punta Tercera, lográndola a veintidós horas, distancia dos millas y se gobierna en demanda de Punta Cuarta. Al dar los rumbos se ha precavido la dirección de la corriente. Al mediodía, ventolina del segundo cuadrante y demora Punta Tercera por los 8° del segundo cuadrante, Monte Mundo por los 66° del primer cuadrante e Isla Oeste de Nangka por los 73° del segundo cuadrante, cuyas marcaciones nos sitúan en los datos indicados en el membrete.

Del 10, domingo, al 11, lunes, de octubre de 1880.

Singladura 62.

Observación al mediodía: Barómetro, 761 mm. Termómetro, 29°. Temperatura del mar, 29°.

Navegamos dentro del Estrecho de Banka y tan avante como Punta Tercera, cuando se comenzó esta singladura. A dos y media,

turbón del Este, quedando con gavias y trinquete. Llovizna toda la tarde, poco viento y marea favorable. Al Ocaso nos situamos por marcaciones a Monte Monopin y Punta Cuarta, avistándose el faro de Kalia al anochecer. Se gobernó a pasar por el Canal Oeste de las rocas Frederick Heinrick, entrando para esto en el banco de fango que despide la costa de Sumatra y teniendo siempre el escandallo de la mano para conservar las 5 y 6 brazas. A catorce horas, siendo zafar ya por marcaciones de dicho arrecife, se orzó al rumbo indicado en su lugar, poco viento, todo aparejo. Al Orto, en vista y conocimiento del grupo Siete Islas y costas Norte de Banka.

Del 11, lunes, al 12, martes, de octubre de 1880.

Singladura 63.

Observación al mediodía: Barómetro, 761 mm. Termómetro, 31°. Temperatura del mar, 30°.

Ceñimos la ventolina al NO. con todo aparejo, mar llana, círculo claro, turboso a la costa. Por la tarde se llamó al NE. y gobernamos a pasar a sotavento del grupo Siete Islas. Rebasado ya las rocas NO., se ciñó con todo aparejo, viento flojito al NE., quedando al amanecer calma completa. Al finalizar la singladura sigue completa calina corriente de proa. Demora pulo Tayá por los 62° del primer cuadrante, situando el punto por dicha marcación y observada.

Del 12, martes, al 13, miércoles, de octubre de 1880.

Singladura 64.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 28°. Temperatura del mar, 28°.

Permanecimos encalmados y con ligeras ventolinas de todos cuadrantes hasta catorce horas, a cuya hora se generalizó una del SO. y gobernamos rumbo. Al Orto, flojo viento, chubasquería por el tercer cuadrante, cúmulos por los segundo y cuarto cuadrantes, aparejo todo. A mediodía, por entre claros, se observó altura meridiana del sol: 82° 17' S.

El punto de partida es por marcaciones a pulo Tayá e Islas Toedjos.

Del 13, miércoles, al 14, jueves, de octubre de 1880.

Singladura 65.

Observación al mediodía: Barómetro, 759 mm. Termómetro, 29°. Temperatura del mar, 29°.

Gobernamos rumbo en demanda de la Isla San Julián, viento galeno al tercer cuadrante, variable, mar llana, círculo y horizontes aturbonados, todo aparejo. Al Ocaso, despeja el firmamento y quedaron ventolinas variables de los segundo y tercer cuadrantes toda la noche. Al Orto, viento bonancible del Sur, todo aparejo. A veintidós horas se avistó, por la proa, la mencionada isla y se gobernó a pasar a corta distancia al Oeste de ella. Se observó altura meridiana del sol: 80° 43' S., y demora la isla por los 33° del primer cuadrante, situándonos por latitud y marcaciones.

Del 14, jueves, al 15, viernes, de octubre de 1880.

Singladura 66.

Observación al mediodía: Barómetro, 758 mm. Termómetro, 30°. Temperatura del mar, 30°.

A dos y media horas logramos E.-O. con la Isla San Julián, distancia dos millas, y seguimos al N. 5° E. Durante la tarde calmó el viento, quedando el círculo y horizontes aturbonados por todos cuadrantes. A siete horas E.-O. con Joroba de Camello, distancia 7 millas; se gobernó rumbo al NE., a promediar el freu que forman ambas Natunas. Durante la noche se quedó casi calma. Al Orto, despejado el círculo, ventolina pequeña al Sur. Al mediodía, chubascoso por el segundo cuadrante, ventolina al dicho cuadrante. Observamos altura meridiana del sol: 79° 14' S.

Del 15, viernes, al 16, sábado, de octubre de 1880.

Singladura 67.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 29°. Temperatura del mar, 29°,5.

Al comenzar ésta principió a chubasquear por el tercer cuadrante, regular viento, aguacero aprovechándolo con todo aparejo. A cuatro horas quedó completa calma y permaneció así, salvo ligera ventolina hasta el Orto, que se generalizó una del Este, que fue

ceñida. Observamos altura: 77° 57' S., y demora la Isla de Sereaia o del Oeste por los 67° del segundo cuadrante.

Del 16, sábado, al 17, domingo, de octubre de 1880.

Singladura 68.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 30°. Temperatura del mar, 30°,5.

Ceñimos por estribor el flojo viento al E. vario, mar tendida del primer cuadrante, círculo claro y horizontes chubascosos. A dos horas, escaseándose al primer cuadrante se viró, haciéndose calma al poco rato. Al Ocaso se tomaron marcaciones a la Isla Sereaia, y con un chubasquillo del Este se reviró. Durante la noche, continuos y variables chubasquillos de todos cuadrantes, muy poco viento. Al Orto, algo despejado y haciéndose calma, que sólo Dios sabe el día que saldremos de este laberinto de calmas y más calmas. Al mediodía, demora el Pico de Ranay y el de Saiton (Natunas grandes); el primero, por los 40° del cuarto cuadrante, y el segundo, por los 73° del mismo, ángulos que nos sitúan en el punto indicado en su lugar.

Del 17, domingo, al 18, lunes, de octubre de 1880.

Singladura 69.

Observación al mediodía: Barómetro, 759,5 mm. Termómetro, 27°. Temperatura del mar, 29°.

Se ciñó por estribor la pequeñísima ventolina al Este, muy variable, mar picada del NE., círculo claro, cúmulus al primero y segundo cuadrantes, todo aparejo. Durante la noche, de la misma conformidad, chubasqueando por el segundo cuadrante al finalizarla. Al Orto, calma, marcándose los Picos de la Natuna se ha encontrado que apenas se había granjeado nada efecto de la fuerte corriente al tercer cuadrante. A diez horas descargó turbón del S., y forzando de vela, seguimos al Orto; viento fuerte, pero de corta duración, y diluvio universal. Al mediodía cesa el aguacero y queda flojo viento al segundo cuadrante, variable, todo aparejo. No hubo observación, situándonos por estima.

Del 18, lunes, al 19, martes, de octubre de 1880.

Singladura 70.

Observación al mediodía: Barómetro, 761 mm. Termómetro, 29°. Temperatura del mar, 29°.

Variable y flojo viento del tercer cuadrante, círculo aturbonado, mar picada del NE., aparejo todo, se entró en ésta. Al Ocaso, menos viento; despeja el círculo y rola la ventolina al cuarto cuadrante. De esta conformidad durante la noche. Al Orto, turbón seco del tercer cuadrante; regular viento al mismo, todo aparejo. A dos horas, chubascos del Sur; viento fresco, aparejo sólo el de cruz, llegando de igual modo al mediodía, que se observó la altura meridiana del sol: 74° 20' S.

Del 19, martes, al 20, miércoles, de octubre de 1880.

Singladura 71.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 28°. Temperatura del mar, 29°.

Continúa fresquito el viento, variable al tercer cuadrante; todo aparejo largo, marejada del viento, círculo celajoso y semiturbonado por los primero y cuarto cuadrantes. Sin alteración, se pasó la noche. Al Orto, cargazón por el cuarto cuadrante; lo demás dicho. Al finalizar la singladura, chubasquea del cuarto cuadrante, cerrándose completamente en agua; no habiendo tenido observación, nos situamos por estima. Gobernamos para Cabo Santiago, y el alemán, para Hong Kong. Desde la singladura 43 hemos tenido a la vista siempre a la barca alemana «Adolph». Parece increíble haber recorrido tanto espacio de mar, pasado tanto estrecho y gobernando cada cual para sí, y no habernos separado sino una vez, volviendo a encontrarnos a los dos días. Buen competidor.

Del 20, miércoles, al 21, jueves, de octubre de 1880.

Singladura 72.

Observación al mediodía: Barómetro, 760 mm. Termómetro, 25°. Temperatura del mar, 28°.

Siguió cerrado en agua hasta cuatro horas, viento muy variable en dirección y fuerza, orzando siempre lo que permite. Al Ocaso, círculo y horizontes aturbonados, relampagueo por el cuarto cua-

drante, mar llana, aparejo de juanete. Durante la noche, cubierto; viento en variaciones del tercer cuadrante. A la madrugada amenazó turbón del primer cuadrante, mas se quedó en embrión. Al Orto, algo despejado, se mareó todo aparejo. A veintidós horas, chubasco del cuarto cuadrante; se cierra en agua, viento regular a dicho punto, aparejo de juanete y ciñendo por babor. No hubo observación. — NOTA: A 17 horas se tomó la mna. de Sirio, dándonos latitud.

Del 21, jueves, al 22, viernes, de octubre de 1880.

Singladura 73.

Observación al mediodía: Barómetro, 760,5 mm. Termómetro, 28°.

Al comenzar ésta cerróse completamente en aguacero y viento fresco, metiéndose el aparejo menor y juanetes; resueltos ya a tomar la vuelta de fuera por no creer prudente seguir en busca del Faro de Santiago, a causa de la cerrazón; aclaró, y resolvimos seguir gobernando rumbo a precaver las fuertes avenidas de los caudalosos ríos que forman la cuenca de Camboja. A siete horas se avistó, a unas dos cuartas a sotavento de la proa, el mencionado fanal; nos aproximamos a él y facheamos o navegamos según conveniencias. Al Orto, distando unas seis millas, gobernamos en su demanda; llamándose el viento a la boca, se tomó la vuelta de los bancos. Al momento de cambiar el viento, cambió la marea, y en seguida notamos que retrocedíamos. Al mediodía se quedó calma, y seguimos arrastrados por la vaciante, que no puede adquirir nombre de marea porque era verdaderamente el curso de uno de los ríos más caudalosos, estimando su curso en más de cuatro millas por hora, y dirección al Sur. Nos situamos por latitud y marcaciones.

Del 22, viernes, al 23, sábado, de octubre de 1880.

Singladura 74.

Seguimos arrastrados por la fuerte corriente para el Sur hasta cuatro horas, que, viendo íbamos a perder el faro torre de vista, mandé fondear el anclote y cadena delgada en 15 brazas fondo. Permanecimos fondeados con el aparejo cargado hasta diez horas, que

con un turbón del cuarto cuadrante roló al primero y llevó fresco viento; zarpamos y orientamos todo aparejo, tomando la vuelta del Este. A doce horas, viramos, gobernando sobre el faro. El resto de la noche fue pasado con continuos chubascos de agua y algún viento, maniobrando siempre a aproximarnos. Al Orto, a corta distancia, poco viento, marea entrante. A veintidós horas cambió la marea y calmó el viento, y fondeamos a unas cuatro millas. A veintitrés horas, demora el Cabo San Jaime al NE., distante una y media millas.

Del 23, sábado, al 24, domingo, de octubre de 1880.

Singladura 75.

A una hora de la presente, no viendo cúter de práctico y demorando el Cabo Santiago al E.-SE., distante dos millas, fondeamos. A siete horas se presentó el práctico y, por ser marea contraria y viento ídem, se permaneció fondeados. Al Orto, de la misma conformidad. A veintidós horas, entablándose viento regular al Sur, levamos y seguimos para arriba del río. Al mediodía, tan avante como la aldea y pontón de Can-Giovi. — NOTA: A veinte horas se ha telegrafiado a Saigón pidiendo remolcador.

Nos alcanzó el remolcador casi enfrente de Cuatro Brazos; se cargó y aferró todo aparejo; se amarró el dicho vapor al costado y seguimos para arriba. A cuatro y media horas, tan avante como el Banco de Coral. A seis horas se llegó al fondeadero de Saigón, fondeando de las dos anclas. Vino la Capitanía y quedamos en libre plática.

A Dios gracias por nuestra feliz llegada.

Saigón, 8 octubre 25/880.

S. Maristany Sensat. (Rubricado.)

DISEÑO DECIMOSETIMO

LA INVASION DEL MAR

Mientras el marino es un fiel enamorado del mar, éste, cual novia inconstante y caprichosa, concede a veces prosperidades (*terra dabit merces undaque divitias*) y a continuación causa su ruina, y a veces su muerte.

No sólo el mar sepultó en su seno a varias naves del Masnou, con sus capitanes y tripulantes; además extendió su saña a nuestra villa, robándole palmo a palmo su mayor atractivo: la playa.

Nuestros abuelos danzaron en los entoldados levantados entre la vía férrea y el rompiente de las olas, en el mismo lugar que ahora, en su mayor parte, se halla cubierto por el agua; y en el escaso en que ahora es difícil discurrir a pie enjuto. Allí existieron espaciosos astilleros, edificios, huertos y cercas. Ello podría tacharse de exagerada fábula si no existieran documentos auténticos y fehacientes que demuestran nuestro aserto.

Múltiples hipótesis se han formulado para determinar la causa del constante y progresivo hundimiento de esta parte de la costa de Levante, que tantos millones ha costado a la Compañía del Ferrocarril (hoy la R.E.N.F.E.) para proteger la vía férrea; pero entre ellas, y más plausibles que la fantástica que la atribuyó a la apertura del Canal de Suez, existe como más probable y con fundamento científico la de atribuir el hundimiento de nuestra costa a los movimientos basculantes del suelo y subsuelo a lo largo de ella, pues mientras la de Levante desciende, la de Poniente se eleva; caso no excepcional, ya que no ha mucho los periódicos

dieron cuenta del trágico hundimiento de la Isla de Cefalonia y de otras próximas a ella.

Acerca de la notable antigua dimensión de la playa del Masnou, transcribiremos dos documentos. El primero, y más antiguo, es la solicitud del propietario y boticario masnouense Pascual (*Pascol*), para lograr oficialmente el establecimiento de un trozo de playa, en cuyo expediente se citan curiosos detalles. El segundo, es la instancia que el «Gremio de Mareantes» del Masnou dirigió a la Superioridad, para que se prohibiera la construcción de edificios en la playa.

I

La primera instancia es del tenor literal siguiente:

«Muy Iltre. Sr.:

»FÉLIX PASQUAL Y CASAS, Boticario del lugar y término de San Martín de Tayá, Corregimiento de Mataró, parezco ante V. S. y digo:

»Que por mis justos y legítimos títulos, en dicho término de Tayá y vecindario del Masnou, poseo una casa con un pequeño huerto a la misma unida, inmediata al Camino Real que va de esta Ciudad a la de Mataró, con el cual linda por la parte de Mediodía; y respecto que a la parte inferior del referido Camino hay una porción de terreno público, yermo y arenoso, que llega hasta la playa del mar, desea el Exponente adquirir una porción de dicho terreno, esto es, la que hay frente de la expresada su casa y huerto, línea recta hasta encontrar la playa del mar, que consiste en 150 palmos de ancho y 120 de largo, de lo que no se seguirá daño al público ni a tercero, antes bien sí beneficio a la Real Hacienda por el censo y entrada que percibirá, conforme resultará de los informes que V. S. puede tomar.

»En esta atención,

»PIDO Y SUPLICO: Se sirva V. S. tomar los referidos informes, y constándole como espero constará por ellos de la verdad de lo expuesto, me sea por V. S. concedido, en nombre de Su Majestad,

ESTABLECIMIENTO del sobre expresado terreno, mediante una entrada y censo anual moderado, a cuyo fin sean hechas las provisiones y diligencias oportunas, y otorgando la correspondiente escritura que lo insto en el mejor modo que haya lugar y proceda en dicho oficio.

»Altissimus.

»Félix Pasqual y Casas. = Rovira y Martorell.»

«Barcelona, 20 marzo 1806: Provea el Señor Don Valentín de Llozer, del Consejo de Su Majestad, su Ohidor honorario de la Real Audiencia de Mallorca y Asesor General de esta Intendencia. Lo mandó y firmó el Señor Don Blas de Aranza y Doyle, Caballero del Orden de Santiago, del Consejo de S. M. con honores en el Supremo de Guerra e Intendente General de este Exército y Principado de Cataluña. = Aranza. = Ante mí: Antonio Bonet y Requesens.»

«Barcelona, 21 marzo 1806: Pase al Señor Fiscal. = Llozer.»

«El Fiscal de S. M. en esta Intendencia General. Pide que este expediente se mande pasar a la persona a V. S. más bien vista para que se informe y lo haga seguidamente a V. S. en el modo regular sobre si de concederse lo que en él se solicita puede seguirse perjuicio al público o al derecho de tercero, con lo demás que se le ofrezca y parezca: Los derechos del Fisco siempre salvos. = Grasot.»

«Barcelona, 9 de abril de 1806: Remítase este expediente al Bayle de Aguas de Alella y Tiana, Don José Coll y Vila, para la práctica de lo que insta el Señor Fiscal con su antecedente escrito. Lo proveyó, mandó y firmó el Señor Don Blas de Aranza y Doyle, Caballero del Orden de Santiago, del Consejo de S. M. con honores en el Supremo de la Guerra e Intendente General de este Exército y Principado de Cataluña, de acuerdo y parecer del Señor Don Valentín de Llozer, del Consejo de S. M., su Ohidor Honorario de la Real Audiencia de Mallorca y Asesor General de esta Intendencia. = Aranza. = Valentín de Llozer. = Ante mí: Antonio Bonet y Requesens.»

«Muy Iltre. Sr.:

»En la Ciudad de Barcelona a los 22 julio de 1806. Ante mí el infrascrito escribano se ha presentado Don Juan Coll y Vila, Bayle de Aguas de los pueblos de Alella y Tiana, vecino de la pte. Ciudad, quien mediante el juramento que ha prestado por Dios nuestro Señor y a una señal de Cruz en forma de derecho en mi mano y poder, hace la relación siguiente. Que a consecuencia de lo mandado por V. S. en 9 de los corrientes mes y año, me con-
mano y poder, hace la relación siguiente: Que a consecuencia de tierra de que pide establecimiento Félix Pasqual y Casas, Boticario de San Martín de Tayá, en su pedimento de 20 de marzo último y por lo mismo debo informar que habiéndome cerciorado del dicho pedazo de tierra, he visto que es arenisco y junto al mar, y, de consiguiente, no se puede considerar que se siga daño de tercero, concediéndose al dicho Pasqual y Casas el establecimiento de la tierra que solicita, con tal que no se exceda de la que contiene todo el frontis de su casa hasta el mismo mar, que contendrá en quanto a ancharia algo menos de los 150 palmos de ancho que dice en su pedimento y a corto número los 120 de largo, con lo que no se cree se siga perjuicios al Público ni al derecho de tercero, antes sí entiendo que será útil al Real Patrimonio por la percepción de la entrada y anual censo se le imponga y de laudemio en caso de enagenación. Y por último dixo que quanto ha relacionado está arreglado al conocimiento y práctica que tiene y que todo es la verdad y lo jura. Barcelona, 22 de julio de 1806. = Juan Coll y Vila. = Por ocupación del Escribano Mayor, ante mí = Jose Arias y Roig, escribano =.

»Barcelona, 23 de julio de 1806. Vuelva al Señor Fiscal. = Llozer =.»

«Muy Iltre. Sr.:

»Félix Pasqual y Casas, en autos del Expediente sobre concesión de Establecimiento de una porción de terreno arenoso, digo:

»Que se me ha hecho saber el informe dado por el Comisionado de V. S. Juan Coll y Vila, en razón del referido Establecimiento y no tengo reparo en aceptarlo en el modo, pactos y

condiciones que expresa el mencionado Comisionado y mediante la entrada y censo que se convenga con el Señor Fiscal.

»En esta atención pido y suplico: Que se devuelvan los autos a dicho Señor Fiscal para la regulación del censo y entrada; y, hecho me sea concedido el expresado Establecimiento, otorgándose al efecto la correspondiente Escritura, y, para todo, hechas las provisiones oportunas.

»Off.° Altissimus.

»= Félix Pasqual y Casas =.

»Barcelona, 9 de agosto de 1806.

»Pase al Señor Fiscal = Llozer =.»

«El Fiscal de S. M. en esta Intendencia General: Respecto no expresar el Instante Félix Pasqual el destino a que pretende aplicar la porción del terreno de que pretende su Establecimiento, como corresponde a la naturaleza de tales contratos. Pide se le prevenga que lo practique en cuya vista, devolviéndosele el Expediente, expondrá lo que estimare debido y de derecho.

»Los del Fisco siempre salvos.

»= Grassot =.

»Barcelona, 9 de septiembre de 1806.

»Como lo pide el Señor Fiscal = Llozer =.»

«Muy Iltre. Sr.:

»Félix Pasqual y Casas en méritos sobre Establecimiento de terreno, digo:

»Que en cumplimiento de lo pedido por el Señor Fiscal con escrito de 9 de septiembre de 1806 y lo mandado por V. S., en su consecuencia, digo:

»Que el motivo de solicitar dicho Establecimiento es para extender la salida y huerto de mi casa que tengo y poseho en la Villa de Tayá, sin perjuicio, antes bien con la facultad de poder construir casa o la Oficina que allí me parezca, siempre y quando lo tenga por conveniente.

»Por lo que pido y suplico:

»Que habiéndoseme por cumplido a lo pedido por el Señor Fiscal y mandado por V. S. se sirva en el Real nombre conce-

derme el terreno del qual tengo pedido Establecimiento al referido fin y con la facultad expresada baxo una módica entrada y censo, atendida su inutilidad y el poco provecho que me puede dar, que lo pido como más haya lugar.

»Off.° Altissimus.

»= Félix Pasqual y Casas =.»

(Entre la fecha 9 de septiembre de 1806 y la siguiente de 4 de junio de 1817, existe un largo período en que el expediente queda paralizado en su curso, debido a los sucesos políticos ocurridos en España: Motín Aranjuez y Guerra de la Independencia a causa de la invasión Napoleónica.)

«Barcelona, 31 de julio de 1817.

»Pase al Señor Fiscal. Lo proveyó y firmó el Señor Administrador y Bayle General del Real Patrimonio de acuerdo del infrascrito Señor Asesor del mismo, de que doy fe. = de Ibarra. = Llozer. = Por ausencia del Escribano Mayor y Real Habilitado = José Miguel Corriols =.

»El Procurador Agente Fiscal del Real Patrimonio de esta Principado: Respecto que desde el año 1806 que se informó en este expediente acerca la solicitud descuidada hasta ahora por el Instante Félix Pasqual y Casas podían haber sobrevenido ocurrencias que impidieren el establecimiento del terreno que es su objeto, por tanto: Pide que este Expediente se mande remitir al Bayle Real de Tayá, para que, oyendo al Ayuntamiento de aquel Pueblo y tomando las otras noticias que sean oportunas, informe a V. S. si de concederse el Establecimiento que solicita dicho Pasqual puede seguirse perjuhicio al Público o al derecho de tercero; con lo demás que se le ofrezca y parezca. Los derechos del Fisco siempre salvos.

»= Grassot. = Caldas =.»

«Barcelona, 5 de agosto de 1817.

»Como lo pide el Señor Fiscal. Lo proveyó, mandó y firmó el Señor Administrador y Bayle General del Real Patrimonio de

acuerdo del infrascrito Señor Asesor del mismo, de que doy fe. = de Ibarra. = José Miguel Corriols =.»

Como es de ver, este expediente fue iniciado en el mes de marzo de 1806, y luego de seguir un curso normal y rápido parece que sufrió una larga demora por los acontecimientos políticos de aquel tiempo, culminando con los últimos años del reinado de Carlos IV, el motín de Aranjuez y consiguiente caída del favorito Godoy y luego la invasión francesa.

Mientras tan desgraciados acontecimientos se desarrollaban, durmió plácidamente el expediente hasta salir de su letargo en 1817. Pero, sea que ya no interesó al suplicante o que los sucesivos sucesos políticos que ensangrentaron el suelo patrio en aquellos años lo dificultaron, lo cierto es que el expediente no progresó y quedó sin resolver.

Nada perdió el boticario Pasqual, ya que tres décadas después, la construcción del primer ferrocarril de España (de Barcelona a Mataró), exigió la ocupación del terreno solicitado.

II

En cuanto al segundo documento, con su tono humilde y aflictivo, representa de una manera evidente cuál fue el abuso de la ocupación de la playa, de forma que los propios marinos, sus naturales usufructuarios, se veían impotentes para utilizarla normalmente.

Los obstáculos que se mencionan en esta instancia, representan la existencia de un trecho no despreciable de la misma, ocupado, utilizado o invadido por toda clase de instalaciones, temporales o definitivas. Hecho cierto aun cuando hoy, difícil de comprender.

Véase dicha instancia:

«Excmo. Sr.:

»Los Directores del Gremio de Mareantes del Pueblo de Alella de Mar, no pueden prescindir de distraer a V. E. de sus intere-

santes tareas, al contemplar que se trata de reducir a la nulidad el terreno que ha servido siempre de Playa a nuestros comitentes.

»Sería oficioso y aún ofensivo a la ilustración de V. E. el pausarse los Exponentes para manifestar cuan necesario se hace a la gente de mar el terreno propio para varar los buques, carenarlos y practicar en él las demás marineras operaciones que son necesarias a la misma industria y comercio para salvar dichas gentes sus vidas en tiempos tempestuosos.

»Si esta consideración es al alcance de todo el mundo, existen personas que, olvidadizas aún de la Caridad que deben al prójimo, no reparan en escatimar por decirlo así, dicho terreno, y todo su empeño se dirige a privar de él a los referidos matriculados.

»Estos, para cortar el vuelo a varios que han aspirado a fabricar en el citado trecho, han tenido que seguir reñidos pleytos y por consiguiente hacer sacrificios de sus intereses pecuniarios; de lo que se resienten todavía nuestras familias.

»A V. S. como Autoridad tutelar, se dirijen los recurrentes con el objeto de que acaben tales disgustos y sus representados consigan aquella tranquilidad de espíritu que les es debida, *para que cese absolutamente toda otra construcción de edificios y huertos en dicho necesario terreno de la Playa de este pueblo de Alella*, para que quede constantemente ésta desembarazada y limpia, con el objeto de que en tiempo de tempestad hallen en ella acogida el náufrago marinero, y, en tiempo de bonanza, pueda el mismo varar su nave, cargarla y descargarla, extender allí sus redes, y, por fin, goze en aquel pequeño trecho de la libertad que debe disfrutar para el ejercicio de su profesión.

»No dándose en el particular una seria providencia, no dude V. E. que del todo nula va a ser esta playa; que el marinero se estrellará con su buque en tiempo de calamidad; que en los de calma, tendrán nuestros matriculados, mojados y fatigados del remo, que acudir lejos de su casa para varar su buque, repararlo, tender sus velas y demás, y cargar con los arreos y aparejos. No permita V. E. tal desventura! Dígnese procurar se corten de raíz

semejantes abusos; que expresamente se inhiba la construcción de nuevos edificios, huertos y cercas, y que se acarree en dicho punto de la playa escombros, ni aparezcan otra clase de estorbos en ella.

»Así obrando, estos mareantes no podrán menos que bendecir la mano de V. E. o de reconocer en V. E. un protector de la gente de mar, de la industria y de los intereses públicos.

»Alella de Mar, 25 marzo 1843.»

DISEÑO DECIMOOCTAVO

EL BAUTISMO DEL MAR DE UN PAJE

¿Quién, indígena o forastero en esta Villa, no ha conocido al capitán don Isidro Isern Fábregas? No ha mucho lamentamos su muerte, pero, aunque modestamente, nos ha dejado un recuerdo que ha de contribuir a que su buena memoria perdure. Se trata de su titulada «Relación de los viajes efectuados durante el tiempo de mi navegación en buques de vela, detallando algunos casos de contrariedades, vicisitudes, sufrimientos y otros de mucho riesgo, por el capitán de la Marina Mercante don Isidro Isern Fábregas». Tan interesante relación fue redactada por su autor cuando contaba ochenta y tres años de edad, en pleno goce de sus facultades intelectuales.

Está escrita en estilo familiar, llano y exento de pretensiones literarias, pudiendo calificarse de pintoresco por la espontaneidad con que se expresa el autor; de tal forma que, quien hoy quiera comentar o resumir dicha relación, no tendrá más remedio que, en varios pasajes, conceder la palabra al capitán, para copiar textualmente su contenido.

Según nuestro capitán refiere, nació en el Masnou, precisamente en el día en que la Iglesia y los fieles celebran la Natividad del Señor, del año 1862, y fue bautizado en el Templo Parroquial de San Pedro, el 31 de diciembre del propio año.

Cuando contaba once años, fue enrolado como «paje» en la polacra goleta CARIÑOSA, de 99 toneladas de registro neto, para iniciar sus pruebas náuticas, a las órdenes del capitán, su padre.

Sería del caso hacer en este lugar acertados comentarios de cómo se educaban los hijos en aquella fecha, iniciándoles en su futura carrera desde sus más tiernos años, no por menor amor de los padres, sino por la necesidad de lograr una dilatada práctica en una profesión en la que su falta puede representar cuestión de vida o muerte.

El 20 de noviembre de 1873, salió nuestro niño Isidro, del Puerto de Barcelona, dirigiéndose la nave a Montevideo, donde cargó tasajo con destino a Pernambuco; y como buen principio de su práctica, resultó que en este Puerto reinaba en aquellos días una epidemia de fiebre amarilla, de forma que la polacra goleta del Masnou, ESPERANZA, capitán Estradé, tuvo que pagar su contribución al típico azote, ocurriendo a su bordo la muerte de un niño de catorce años, natural de Premiá de Mar.

Al cabo de tantos años, recuerda el capitán Isern, con matemática precisión, las impresiones de aquel viaje, y cuenta que en aquel puerto el tiempo se le hizo muy largo «porque la comida no era muy buena, la carne muy flaca y reseca a causa del gran calor que hace todo el año»; a pesar de existir gran abundancia de pollos que eran vendidos por mujeres que discurrían por el puerto con borricos en cuyas alforjas se contenían los volátiles, llamados allí «frangos», vendiéndolos a cinco reales vellón la pieza. Pero, según el futuro capitán, «no sabían a nada». El prefería bacalao y un pescado conducido por «changadas», o sean almadías formadas por cuatro o cinco troncos de madera, que el capitán en ciernes compara con los «patines» de los modernos bañistas.

En Pernambuco, la CARIÑOSA cargó azúcar de barril (Florente, Blanco, Terza y Quarta sorte), con destino a Montevideo.

Ya en Montevideo y libres del azúcar, cargaron nuevamente tasajo (esta vez para Río Janeiro), quedando el futuro capitán sorprendido ante la belleza de este puerto, que describe con todo detalle.

Zarparon de Río Janeiro a primeros de diciembre, con el primer tren de remolcadores, la polacra goleta CARIÑOSA, el bergantín goleta PRUDENTE, ambos barcos del Masnou, y el bergatín ROSA, de Premiá de Mar, cuyos capitán y piloto eran los hermanos conocidos por *Pardalets*. Los tres barcos se dirigieron a Santos, don-

de arribaron a los tres días de navegación. En este puerto, cargaron algodón para Barcelona, a donde luego se dirigieron, zarpando al siguiente día de Navidad y arribando a la Ciudad Condal en los primeros días de marzo de 1874, o sea tras una navegación de sesenta y cinco días, tiempo que al «paje» Isern le pareció muy largo.

Al alcanzar el Cabo San Vicente en la Costa Ibérica, hallaron viento Levante, y, corriendo bordadas, se encontraron ante Larache, aguantándose a redorso de la costa dos días. Al tercero, emprendieron el paso del Estrecho, y al ser mediodía llegaron a Gibraltar. Al siguiente sopló viento Poniente, y a los siete días llegaron a Barcelona a más de media noche, cuya entrada describe el «paje» textualmente: «De madrugada oímos pitar máquinas de tren y nos dio a comprender que la guerra carlista había terminado y que podríamos ir a casa en tren, como así fue».

Bonito periplo para un niño de once años.

Más tarde, Isern obtuvo el título de capitán de la Marina Mercante, expedido por el Ministerio en 1890. Navegó en barcos de vela dos años, como alumno en prácticas; seis años, como piloto, y diez años, como capitán de la polacra ISIDRA. En total, dieciocho años en la marina de vela. Los restantes de su vida, hasta el día de su retiro definitivo, los pasó en barcos de vapor.

En su interesante «Relación», narra el capitán Isern un episodio anterior al de su bautismo del mar, como fue el de la visita del rey Amadeo I de Saboya al Masnou, descrita en forma sucinta, imprecisa y peculiar, que exige copia literal:

«Sobre el año 1871 o el 1872 —que ignoro la fecha exacta— vino a Masnou el rey Amadeo I de Saboya. Yo no le vi porque casualmente hacía ocho días que estaba fuera a tomar baños con mi familia; en este año contaba sólo de nueve a diez. Pero al llegar me lo contaron que vino el tren real con una máquina que se estrenó aquel día, toda abanderada. Le esperaban todas las autoridades, y todo el pueblo en masa acudió para presenciar la llegada del rey. Terminada la ceremonia de costumbre con Ayuntamiento, subieron a las Casas Consistoriales, que, desde la entrada y todas las salas, las paredes estaban cubiertas de cuadros de los buques que contaba el pueblo, que llegaron cerca de trescientos;

el que no estaba en el puerto de Barcelona, se encontraba navegando, y otros, descargando en puertos de América. El alcalde, don Antonio Font Marcet, le explicó las dificultades que se presentaban algunas veces para contestar los cables que se recibían de los capitanes, proponiendo algún asunto que, algunas veces, no daban más de cuarenta y ocho horas de tiempo para aceptar o no el negocio. Si daba la casualidad que fuese sábado, como tenía que acudir a Barcelona, no había tiempo para contestar; aunque la propuesta fuese aceptable, el negocio estaba perdido, porque la contestación seguramente llegaría tarde. Entonces el Ayuntamiento le pidió al rey que desearían el cable directo. En vista de las explicaciones que le dieron, no tuvo inconveniente en acceder, y desde aquella fecha los cables vienen directos a Masnou desde cualquier punto de América. Además, un apeadero, que también fue concedido.» (*sic.*)

El viaje del rey Amadeo I a Masnou puede leerse, con todo detalle, en un interesante folleto que publicó el cronista honorario de la villa, don Jaime Bertrán y Estapé.

DISEÑO DECIMONONO

OTRO AUTOCRONISTA

Los amigos de la marina de vela del Masnou viéronse agradablemente sorprendidos al conocer la noticia de que, en el año 1946, el Patronato de Marina «Virgen del Carmen» había galardonado una obra titulada *Vocación rota*, «Narraciones de vela», de un autor para nosotros desconocido: Alfredo de Fortys.

Nuestra sorpresa fue grande, y no menor la satisfacción experimentada, al leer el interesante libro y comprobar que su autor era masnouense, y ello nos condujo a efectuar las debidas investigaciones, orientadas por el nombre patronímico de Alfredo y por el apellido Fortys (en realidad Fortis), que dieron por resultado vencer la modestia del autor oculto bajo el seudónimo. Y este autor era, y decimos era porque, después de logrado el premio y publicado el libro, murió, don Alfredo Maristany Oliver, hermano del patricio Pere Grau, primer Conde de Lavern.

Este autor, para despistar, en el primer capítulo de su obra dio el nombre de Juan al protagonista; pero, por otra parte, los detalles familiares son tan vívidos, que ahora todos sabemos que Juan era Alfredo. Su título de piloto a los quince años; la situación de su domicilio en Barcelona, con fachada a la Muralla del Mar; la posición acomodada de su padre, gracias al comercio de exportación de vinos, y la posesión, por parte de éste, de barcos de vela que efectuaban la carrera a América, así claramente lo demuestran.

La primera travesía del autocronista tuvo lugar a bordo de la polacra goleta ANTONIETA, que efectuaba viaje rumbo al Brasil y Río de la Plata. Grata es la lectura de la ingenua despedida de este niño de quince años al salir del puerto de Barcelona. Entre lágrimas de aflicción y butifarras con chuletas de cordero a guisa de consuelo, sin faltar la taza de café de «popa», zarpó la ANTONIETA con el joven piloto, que inició su trabajo cazando las velas de cuchillo y preparando el compás azimutal para la observación meridiana. Se largó el aparejo reinando viento fresquito a la aleta de babor y rumbo al Cabo Salou.

Falta decir que el cargamento de la polacra goleta era de vinos catalanes, lo que constituye otra comprobación de la identidad del cronista. Este cuenta que, como complemento del cargamento, habían ristras de ajos con las que adornaron los flechastes en las jarcias, para que se secaran.

El viaje de Barcelona al Estrecho de Gibraltar duró quince días, siempre navegando con todo aparejo; pero, al llegar a Punta Carnero, el viento roló a Poniente, y para no luchar contra corriente arribaron a Algeciras, donde permanecieron dos días.

Regular fue el resto de la travesía, recalando en Cabo Frío y pasando por las Islas Maricas y Rosa, llegaron a Río Janeiro, de cuyo puerto, nuestro Alfredo hace una descripción entusiasta. En este lugar de su crónica hace el niño piloto una irónica reseña de un episodio que ya conocíamos por otros marinos, pero que transcribimos literalmente:

«Cuando se entra, y a media milla de distancia de la Boca, hay una islita con un pequeño castillo o fortaleza. Hago mención de ella porque ningún buque pasa (año 1880) que antes no fondee para recibir la visita sanitaria. Ello no tendría nada de particular si no fuera que, al llegar el buque frente a la isla, se destaca sobre el parapeto un individuo que, con una gran bocina, grita: "Oh, du navío, bota ferro a l'agua sino faio fogo!" Todos los capitanes de todos los barcos de todas las naciones han optado por hacerse el distraído y no fondear. El del parapeto vuelve a repetir el aviso dos veces, sin que a los capitanes se les mueva el ánimo de obedecer. Se aguarda el cañonazo de último aviso con pólvora sola, pero, ¡no señor! Los del fuerte optan por producir con una bo-

cina en la boca un *¡buuuuuum!* de bajo profundo. Risa en las tripulaciones ante esta infantil escena. Pero, en mi parecer, no tan infantil, cuando después del *¡buuuuuum!* con la bocina, todos se apresuraban a fondear, convencidos de que el segundo cañonazo no sería tan infantil.»

Al fondear en Río Janeiro halló nuestro Alfredo una polacra, que identificó como la ISABELITA, mandada por su cuñado Gerardo (Grau). Otra señal de identificación.

Entonces decide cambiar de buque y pasa a formar parte de la ISABELITA, a cuyo bordo le fue presentado el señor Souza, de la firma «Souza Irmanos», corresponsales de su padre don Francisco (otro dato), cuyo señor Souza, abrazándole, le dirigió estas cariñosas palabras: «Este rapaç e filho de don Francisco? Ven acá, o sofilho de p. ...!»

El cargamento de la ISABELITA era de tasajo.

Caso curioso. En Petrópolis (Río Janeiro) asistió Alfredo, nada menos, que a una representación de *Marina*, por una Compañía española. También, durante su estancia, aprendió a coser velas, a cortarlas, a relingar y hacer toda clase de nudos y ligadas.

De Río Janeiro, la ANTONIETA fue a cargar mate a Antonina, al fondo de la Ría de Paranaguá, con destino a Buenos Aires. En Paranaguá asistió a una riña de gallos y a una carrera de caballos a pelo. Allí cambiaban el tasajo del buque por pollos y gallinas; pero la tripulación rogó al capitán volver al régimen de bacalao. Pasaron anclados quince días, durante los cuales arribaron tres barcos del Masnou: MAGDALENA, INDIO y el bergantín PEPE, para cargar mate.

Fondeó luego el buque en la Isla Mel, permaneciendo seis días. A poco de salir de ella se desató el «pampero», debiendo sortear el temporal a capa corrida con las mayores. Antes de llegar al Plata, Alfredo aprendió a sondar. Con práctico a bordo, el barco pasó por la Isla Lobos y luego por la Isla Flores. Antes de llegar al pontón faro de Punta de Indio, fondearon por haber quedado en calma. Al amanecer llegaron a Buenos Aires.

Lo transcrito y resumido es suficiente para comprender el interés de la autobiografía. De Buenos Aires, regresó Alfredo a

Barcelona. De este puerto, en el brickbarca VOLADOR, de la familia Hombravella (Sastret) del Masnou, fue a Buenos Aires y de allí a Rosario. Regresó a Barcelona en el bergantín goleta ERMESINDA. Estuvo en Cartagena a sufrir exámenes, celebrando el éxito con un viaje a Madrid, desde donde volvió al Masnou. Estuvo en La Habana y en Nueva Orleans, regresando a Barcelona, de donde partió para Montevideo y Pernambuco, en la polacra ISART. De Pernambuco regresó a Barcelona en la polacra EDUVIGIS, hallando a su arribada la firme decisión familiar de dedicarle a los negocios de exportación de vinos, dando lugar este hecho al título de su obra: *Vocación rota*, cuya lectura íntegra recomendamos.

DISEÑO VIGESIMO

VICISITUDES

En el presente diseño vamos a ocuparnos de las numerosas e inevitables vicisitudes sufridas por los capitanes de la marina mercante de vela del Masnou en sus travesías a ultramar. Causas diversas, generalmente imprevisibles, o bien previstas, insoslayables, motivaron que el resultado económico de muchos viajes resultase desastroso para los intereses del capitán y para los de sus asociados.

Si pretendiéramos relatar las vicisitudes sufridas en las travesías desgraciadas de las que poseemos noticia, resultaría sobradamente prolijo este diseño, saliéndonos del plan propuesto de ceñirnos a la máxima concisión. Huracanes, naufragios, negocios fallidos, intermediarios de mala fe, guerra, epidemias, etc. Y, como adveración a lo manifestado, nos limitaremos a relatar sucintamente las vicisitudes ocurridas en los respectivos viajes a tres capitanes del Masnou, en las que se reúnen varias de las indicadas causas.

I

Narremos, en primer lugar, en forma de breve reseña, el tan accidentado cuanto desgraciado viaje emprendido por el capitán de la marina mercante de vela del Masnou, don Gerardo Estapé (Xala).

A bordo de su goleta ESTRELLA, el capitán Estapé zarpó del puerto de Barcelona el día 1.° de octubre de 1835; y, en travesía sin acontecimiento notable, arribó al puerto de Málaga el día 15 del propio mes, permaneciendo en el mismo durante diez días. Zarpó de Málaga el 25, rumbo al puerto de Marañón (Maranhao), donde arribó el 30 de noviembre.

Ocupado en el negocio objeto de su viaje, prolongó su estancia en Marañón hasta el 24 de diciembre, saliendo rumbo a Santo Tomás, en cuyo puerto ancló el 6 de enero de 1836, permaneciendo allí veintiocho días.

De su estancia en Marañón poseemos un curioso documento, redactado en portugués, por el cual, al cabo de más de cien años, podemos conocer exactamente los nombres de los tripulantes de la goleta ESTRELLA, así como la edad y el estado de cada uno de ellos.

Dice así el documento:

«Matrícula de Equinpagem do Pallabote Hispanhol ESTRELLA, que sigue viagem para Barcelona con escalla por Porto Rico, do qual he Capitao e donno D. Girardo Estaper, e Consignatarios nesta Serafín Gonçalves de Faria e vence a sua Tripulaçao as soldadas a baixo declaradas. Maranhao 23 de Desembro 1835.»

Empregos	Ns.	Nomes	Estados	Naturalidades	Idades
Capitao	1	Girardo Estaper	Solteiro	Masnou	22
Piloto	2	Salvador Alba	Dito	Lloret	23
Alumno	3	Joao Arimón	Dito	Teyá	20
Marinrs.	4	Pedro Truch	Cazado	Masnou	35
Dito	5	Pablo Millet	Solteiro	Dito	19
Dito	6	Girardo Orta	Dito	Dito	17
Dito	7	Girardo Roura	Cazado	Tossa	34
Dito	8	José Dillondex	Solteiro	Dito	20
Pages	9	José Estaper	Dito	Alella	14
Dito	10	Pedro Estaper	Dito	Barcellona	14
Passageiro	11	Romao Risech	Dito	Lloret	22

«Don Pedro José Sarmiento de Losada, Viceconsul de su Magestad Catholica Doña Isabel 2ª Q. D. G. en esta Ciudad y Provincia de San Luis de Marañón, Imperio del Brasil.

»CERTIFICO: que en este viceconsulado de S. M. Catholica fue Matriculada y Registrada la Tripulación del Pailebot Hispañol nombrado ESTRELLA, su capitán don Geraldo Estaper, cuya firma conozco ser la propia y verdadera del mismo capitán, el qual en mi presencia prestó juramento declarando ser la propia y verdadera matrícula del mismo Buque; y para que conste a donde convenga, mandé pasar el presente certificado por mí firmado y sellado con el Real Sello de este Vice consulado de Hispaña en Marañón 23 de diciembre de 1835. = Pedro José Sarmiento de Losada. = (Rubricado.)»

Hemos dejado al joven capitán Estapé en el puerto de Santo Tomás. Del mismo zarpó rumbo a Puerto Rico, donde ancló al siguiente día 3, saliendo de dicho puerto el día 7 con rumbo a La Coruña y destino a Santander. Cargaba a consignación de los señores Gallo Hermanos y pertenecientes a súbditos del rey de Dinamarca, 538 sacos de cacao de los señores Anders y Compañía, y de don José Isern, de Santo Tomás, de su propia cuenta; y 403 sacos de cacao «Caracas», del expresado señor Isern, para Santander, consignados a don Juan de la Pedraza.

La ESTRELLA arribó a La Coruña el día 12 de marzo de 1836, permaneciendo allí hasta el 26 del propio mes.

Reinando en toda España, y de una manera especial en las provincias norteñas, la guerra civil que se llamó de los siete años o carlista, cuyas imprevisibles incidencias ignoraba seguramente el joven capitán Estapé, que como hemos visto contaba veintidós años, no sabemos cómo, pero sí que fue apresado su barco por los partidarios de don Carlos, siendo trasladado con su tripulación a Bermeo, y de allí, prisioneros, a Guernica, permaneciendo en tan triste situación durante cinco interminables meses.

Las peripecias sufridas, las gestiones practicadas, los sobornos intentados y los gastos hechos hasta conseguir la libertad, se des-

prenden claramente de un minucioso y pintoresco estado de cuentas, que poseemos, escrito por mano del propio capitán, en el cual, meticulosamente, se especifican todos los gastos. Cuyo documento, por su ingenuidad y evidente interés, reproducimos seguidamente:

	Duros	Reales
CUENTA DE GASTOS hechos en Vizcaya a resultas de mi apresamiento con el barco y carga, junto también con algunos gastos hechos en La Coruña a la llegada de Puerto Rico, como también lo que nos robó el sujeto de quien tuvimos que fiarnos para guardar la cantidad de dinero que teníamos salvado.		
Marzo. Los gastos hechos en La Coruña a la llegada de Puerto Rico, que fue provisión y algún gasto de papeles.	21	
29. — Para dicho día, por dar de comer a toda la tripulación.	2	
30. — Para hacer la protesta ante el escribano.	3	
Al abogado, por hacernos una copia del memorial para presentar a aquel rey.		16
Abril, 4. — Al comandante de Armas de Guernica, por coger amistad con él, a fin de que nos sirviese de algún influjo, un pañuelo de	8	
A un capitán, también militar, por igual caso, otro pañuelo.	8	
Mayo. Por un propio para llevar un memorial al lugar donde estaba el rey.	3	
10. — Por ir a Bermeo a sacar una copia de protesta que me pidieron desde Bilbao, por el escribano.	2	
12. — Por ir a Bermeo a hacer otra copia del memorial.		16
Al propio para llevar dicho memorial al rey, que estuvo un día fuera.	7	6
21. — Hacer con un propio a Bilbao, dándoles noticia del cargamento y del barco.	6	

	Duros	Reales
26. — Al piloto, para ir a Durango, a estar con la mujer del general, y hacer un propio a Villafranca, con otro memorial igual al de la fecha 12.	5	6
Un pañuelo que se regaló a dicha generala.	8	
30. — En la dicha fecha, por gastos menores ocasionados por el propio.	3	
Junio, 1. — Para ir a Bermeo, a estar con el abogado, gasto de comer y caballería.	1	10
7. — Al cirujano, por varias visitas que hizo al muchacho por una enfermedad que tuvo.	2	8
8. — Para ir a Durango yo y otro sujeto de la casa donde yo estaba recomendado, a fin de ver si podría comprar el barco al remate, gasto de comer, dormir y caballerías.	4	4
9. — Por un propio que va a Villafranca, con carta de recomendación, en donde estaba el rey, a fin de saber de nuestro asunto.	3	
13. — Para ir yo solo a Durango, a estar con la Diputación, respecto de alguna duda que ellos ponían, gastos de comer y caballería.		
19. — Para volver a Durango a hacer otro memorial para el Gobierno, a fin de que nos diesen la libertad, respecto de haber comprado el barco, gasto de comer y caballería.	2	13
Gastos de comer y dormir por otro día de estar allí.		18
Para hacer dos memoriales.	1	10
25. — A un marinero de Bermeo, para llevar los petates de los marineros con un bote hasta donde estaba el barco.		10
28. — Por ir a Bermeo a hacer un certificado del pueblo, gasto de comer y de firmar.	2	10
Entregado a dos marineros para comer durante este mes, por no llegar la ración.	15	10

	Duros	Reales
Julio, 3. — Por un propio para ir a Villarreal de Zumárraga con una carta de empeño.	3	10
6. — Por dicho propio a Villafranca.	3	
Por todo el mes de comer.	16	12
Agosto, 6. — Para el propio que nos llevó el decreto de libertad.	2	10
9. — Para ir a Durango, a estar con la Diputación, a fin de ver si me harían la entrega del barco, según los tratos que habíamos tenido, gastos de comer nosotros y caballerías.	1	10
10. — Por volver a Durango la mañana siguiente, a hacer el pago del barco, junto con el compañero para caballería.	3	4
Gasto de comer nosotros, caballerías, cadenas y migueletes para acompañarnos el camino.	2	
12. — Por un propio con carta de recomendación para el Capitán general, a fin de que nos diese curso al expediente de nuestra libertad.	3	10
14. — A la posada donde estaba el muchacho, dos meses después de haber salido del hospital, para dormir.	2	4
20. — Para hacerme legalizar todos los documentos y hacer algún pedimento.	3	8
23. — Para ir a Galdácano con mozo, para enseñarnos el camino de caballería; mozo y dormir la misma noche en Galdácano.	4	14
26. — Para ir a Durango, y a Galdácano y a Guernica en busca del Despacho, para caballería y comida.	3	11
Por un propio que antes había ido al Real, con un Oficio al Capitán general, a fin de que diese curso a nuestro despacho.	3	10
Por un mozo que de noche me acompañó a donde estaba el barco y una lancha que llevó a bordo.	1	16

	Duros	Reales
Para un soldado que fue el mismo día a Durango con un Oficio.		18
Gasto de comer durante todo este mes.	15	10
Para zapatos para mí y toda la tripulación, durante todos estos meses, junto también con algunas composturas de ellos.	13	
Para las lanchas de prácticos, con 18 hombres cada una, por la salida.	3	10
Al comandante del puerto de Mondaca, para que no nos pusiesen ningún estorbo a la salida del río.	6	
Para gasto de provisión en dicho pueblo.	8	
Para enlastrar el barco.	6	
Para carbón de provisión.	2	
Para una masada de pan a la salida de dicho puerto.	2	
Por un propio que mandé a Bilbao, con una carta oculta, a fin de que me diesen un pase para pasar hasta Santander.		
Entregado a los muchachos a la salida del río para comprar un poco de pescado y otras frioleras.	2	
Gasto hecho a la derribada de Palermo para provisión.	2	
Gratificación que hice al oficial o secretario del Ministerio del pretendiente nombrado, don José María Bravo, por haber cuidado de nuestra causa.	32	
Al oficial que estaba de guardia en el barco la noche después de habernos apresado, porque nos dio lugar de quitar el dinero de a bordo, que lo quitamos juntamente con él.	92	
Al mismo oficial, durante todo el tiempo que estuvimos en Guernica, y él nos venía a insultar todos los días, por dinero que tuve que darle por cuatro veces.	56	

	Duros	Reales
Al sujeto, el cual era un capitán vizcaíno, hombre a quien tuvimos que tener el dinero escondido cuatro meses, a su conciencia, y habiéndolo entregado yo junto con el piloto y lo recibió junto con el agregado, hallamos a faltar	597	
Entregado al piloto en Santander, a cuenta de su salario,	96	
	1.124	13

El accidentado viaje del capitán Estapé terminó con su arribada al Puerto de Barcelona, el 7 de noviembre de 1836; pero, antes de dar por terminado este accidentado periplo, estimamos interesante la transcripción de una Fianza de Real Patente que le fue extendida antes de emprender su retorno al Masnou.

«En la ciudad de Santander, a tres de septiembre de mil ochocientos treinta y seis, ante mí, el escribano don Santos Ruiz Alarque, como apoderado de don Gerónimo Pujol, vecino y del comercio de ella, a quien doy fe conozco, dijo: Que hallándome en este Puerto la Polacra mercante española nombrada ESTRELLA, de porte de cincuenta y cinco toneladas, su capitán don Gerardo Estapé, pronto a hacer la navegación, con destino por ahora al de Masnou, ha suplicado éste al señor don Joaquín Iváñez de Corvera, y Escalante, Caballero de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, condecorado con las de Marina Laureada y la de Diadema Real de la misma, concedida en premio de valor heroico y Brigadier de la Real Armada, Comandante Militar de Marina, Juez de Arrivada de Indias, de Montes y Plantíos de ella y Presidente de la Junta de Muelles de esta Ciudad, le provea de la correspondiente Real Patente Mercantil y contraseña de vela latina para navegar en todos los puertos, ofreciendo por fiador al señor compareciente de su buen uso y devolución, a que ha accedido S. S. por decreto de hoy y en su consecuencia en la vía y forma que más haya lugar en derecho, sabedor de lo que en el presente caso aventura, otorga: Que afianza y asegura hasta la

cantidad de ocho mil reales de vellón, mitad del actual valor del mencionado buque, que el referido capitán o el que por su falta usare de la mencionada Real Patente y contraseña, no abusará de ellas en niguna forma; esto es, que no pasará a mares prohibidos o para los cuales no esté habilitado por aquélla; que no hostilizará a bajeles ni vasallos de potencias amigas; que no practicará el contrabando; que no prestará ni hará cesión legítima de derechos ni documentos, ni recibirá otros semejantes de ninguna nación extranjera; que obedecerá puntualmente los preceptos de ordenanza o cualesquiera otras órdenes o prevenciones que se le hicieren en su lista o rol de viaje. Y finalmente, que dentro el término por cuyo tiempo se le conceden los expresados documentos los devolverá al contenido señor comandante, o bien justificará haberlos perdido en naufragio, apresamiento, o por otro accidente irremediable. A cuyo cumplimiento obliga su persona y bienes, presentes y futuros, con el poderío de justicias, sumisión necesaria o cláusula quarentigia, en forma, renunciando todas las leyes, fueros y derechos de su favor con la que prohibe su general renunciación. Así lo otorga y firma siendo testigos, don Juan Miguel San Ciprián, don Romualdo Alaejos y don José Arias, vecinos y naturales respective de esta ciudad, doy fe. = Santos Ruiz Alarque. = Ante mí don Ilario Lasso de la Vega. = Concuerda con su matriz, que en papel del sello quarto mayor y anotado este traslado, queda protocalizado en el Registro de Escrituras y demás instrumentos públicos pertenecientes a la escribanía propia y de mi cargo del corriente año, a que me remito. En cuya fè, yo, don Ilario Lasso de la Vega, escribano público y de Guerra de Marina de este Tercio y Provincia, lo signo y firmo en Santander, día de su otorgamiento, en este pliego del sello segundo, a solicitud del referido capitán don Gerardo Estapé =.»

II

Otro fatal viaje fue el realizado por el bergantín goleta TERESA, su capitán don Jaime Noms, del cual, éste dio sucinta cuenta a todos los interesados en el negocio, luego de su regreso en fecha de 13 de noviembre de 1883.

Parece imposible que, en un solo viaje, ocurrieran tantas vicisitudes y de tanta monta. Pero, a pro de nuestros lectores, mejor que nuestro comentario creemos la reproducción exacta del mentado documento que, por una afortunada casualidad, ha llegado a nuestro poder.

Dice así:

«Señor don... Muy señor mío y de mi mayor consideración: Siendo Vd. interesado en el fondo expedicional del bergantín goleta TERESA, tengo el honor de poner en su conocimiento que los fondos de dicho buque, que alcanzaban la cantidad de 7.000 duros, fueron negociados en varias expediciones, y liquidadas éstas, resultó la pérdida total de dicho fondo, debido a las causas siguientes:

»*Primera.* — Por la pérdida de 4.000 duros empleados en un cargamento de cacao.

»*Segunda.* — Por un depósito de carne dejada en Güiría, de valor 3.000 duros aproximadamente, en poder del difunto don Luis M., y de cuya cantidad el señor don Francisco R., yerno del mismo señor M., percibió 1.337 duros 77 centavos, que retiene en su poder; habiendo practicado el infrascrito las gestiones amistosas necesarias para su recobro, sin que hasta la fecha haya sido posible verificarlo por no tener dicho R. bienes conocidos; obligándose el infrascrito, tan luego como perciba alguna cantidad del mismo por este concepto, a entregarlo a prorrata a los interesados, una vez cubiertas las deudas más perentorias y que en derecho tengan preferencia.

»*Y tercero.* — Por haber sufrido el buque, en 18 de agosto de 1880, un huracán, que le dejó desmantelado e imposibilitado de navegar, siendo remolcado al pasar el Estrecho de Gibraltar por el vapor inglés MARGARITA, de Glasgow, exigiéndole por el remolque la enorme cantidad de cinco mil libras esterlinas; resultando de esta exigencia un pleito cuyos gastos ascendieron a 2.250 duros, que, junto con los remolques para trasladar el buque a Mahón y a Barcelona, importa 1.850 duros, y los gastos de salarios, 3.500 duros; todo lo cual hace ascender la pérdida a 14.600 duros, de-

biendo abonar por gastos el valor del casco del buque, por carencia de fondos.

»Pongo finalmente en su conocimiento que los libros de contabilidad del buque, cuentas y comprobantes, se hallan en poder del abogado don Pedro Estasén, que vive en la calle de la Riera de San Juan, número treinta y cinco, piso primero, por si usted gusta examinarlos.

»Soy de Vd. affmo. y s.s. y b.s.m., Jaime Noms. (Rubricado.)

»Barcelona, 23 de noviembre de 1883.»

III

Otra de las vicisitudes a que estaban expuestos los barcos de vela, además de los extraordinarios temporales de que a veces resultaban juguete, fueron los naufragios sufridos por la impericia de los capitanes de otras naves, que ocasionaban trágicos abordajes, el hundimiento de la nave y sinsabores sin cuento debidos a conductas descorteses y aún inhumanas de los causantes del daño, que, para resarcirlo, debían ser obligados por costosos pleitos o transacciones ruinosas.

Víctima del conjunto de las vicisitudes expuestas fue el capitán don Isidro Isern, cuyo bautismo del mar hemos referido. En un viaje realizado cuando nuestro antiguo «paje» era ya capitán, y que se inició con la salida del puerto de Barcelona, en el mes de octubre de 1882, con un cargamento de vino destinado a Río Grande del Sur; llegado a dicho puerto y descargado el vino, cargó tasajo con destino a Pernambuco, donde, libre de la carga, embarcó azúcar para Montevideo; zarpando de Pernambuco en los primeros días de mayo (estas fechas no las olvidan nunca los capitanes). Ya desde la mañana se desencadenó un fuerte temporal del Sudoeste, conocido con el nombre de «pampero», que es considerado como el más terrible en aquellos mares; temporal que siguió durante todo el día.

Confiesa el capitán Isern que el barco era juguete de las olas, embarcando agua, de tal forma que, antes de cerrar la noche,

mandó virar en redondo, popa al viento, temiendo que el buque fuera sepultado por un golpe de mar. En estos términos se pasó una interminable noche de sufrimientos, y al amanecer del 23, empeoró el tiempo desde la salida del sol.

Narra el capitán masnouense que los horizontes estaban cargados de «cúmulus» que producían repetidos chubascos de granizo y que el viento se convirtió en duras ráfagas, que ocasionaba un rompiente de las olas como en una playa. Tres o cuatro marineros cuidaban de librar del agua que llenaba el barco, debido a ser continuamente barrida la cubierta.

En tales circunstancias se hallaba nuestro Isern al timón, actuando su padre de capitán, siendo el barco la polacra goleta CARIÑOSA. En este estado de cosas, la relación del capitán Isern nos remonta a nuestras juveniles lecturas de las obras de Julio Verne.

Ante el inminente peligro de naufragio, el veterano capitán acude al supremo esfuerzo de salvación, y ordena verter aceite al mar, operación que corrió a cargo del contramaestre y del cocinero, logrando un maravilloso resultado.

El detalle de la descripción de este temporal es sorprendente, llegando hasta referir que el aceite procedía de la mejor marca, de la «Casa Porcar» de Barcelona. Tenían a bordo diez cajas de aceite de oliva, cada una de un quintal, en cuatro latas, y al precio de 10 duros la caja. Al mar fue vertido el contenido de cinco cajas, de forma que el mar se aplacó y la CARIÑOSA se salvó, con un gasto total de 50 duros, que no se negará fueron admirablemente empleados. Llegaron a Montevideo el 2 de junio de 1883.

En 1885 se vendió la CARIÑOSA y se compró otro barco mayor y nuevo. En el primer viaje, salidos de Barcelona con carga de vino para Montevideo, libres de dicha mercancía cargaron tasajo en Gualaguay (R. A.), y, al dirigirse a Montevideo, en el Canal de Martín García, a las dos horas de la tarde del 11 de noviembre de 1885 (otra fecha no olvidada), quedó, según expresión de Isern, «viento en calma completamente, cielo claro y mar bonanza». El práctico del Río, que iba a bordo, mandó fondear, aferrando el velamen. En esto, a las tres de la tarde, se avistó un

vapor en demanda del Canal. Y dice Isern: «Un poco antes de estar de través vi, con sorpresa, cómo por efecto de haber tirado el timón todo a estribor, se nos venía rápidamente encima, abordándonos con toda fuerza de máquina en el centro del buque, abriendo un gran boquete. De momento ya vi que no había remedio, que el buque se iría rápidamente a fondo, como así fue. A las 3 h. 30 m. se fue a pique».

Relata luego su salvamento a bordo del vapor; la forma descortés de tratarles; su desembarco en Buenos Aires; su aposentamiento en un café de un masnouense conocido por Xixón, etcétera.

Viene luego la denuncia a las autoridades, el consiguiente pleito, y una transacción final ruinosa. El vapor abordante era el SAN MARTÍN, del Lloyd Argentino, y, a consecuencia de una gran fiesta celebrada a su bordo, no se recata en opinar el capitán Isern que la tripulación estaba bebida.

Cobrado el precio transaccional y autorizado para disponer del casco del buque hundido, quiso ir a examinarlo nuestro capitán, a bordo de una ballenera, con un buzo. Pero una fuerte tempestad estuvo a punto de hundirla en las mismas aguas en que ocurrió el abordaje; peligro inútilmente corrido, porque el casco resultó inaprovechable, y, al ser subastado, se dio por el mismo 25 duros, considerando Isern que el precio era excesivo.

DISEÑO VIGESIMOPRIMERO

LAS MOTAS

Para este capítulo, el único que se refiere a la faceta comercial de la marina de vela, hemos tenido que acudir, naturalmente, a los pocos autores que tenemos mencionados en el prólogo de este estudio, con la dificultad de que todos se ocupan mucho más del aspecto anecdótico, del estadístico, del histórico y del romántico, que del económico. Pero como nuestro estudio, constituido por breves diseños, resultaría incompleto si nos dejáramos algo respecto a este interesante aspecto, hemos ido reuniendo dispersos datos para lograr una brevísima, pero suficiente idea de la forma en que se efectuaba el negocio marítimo en el pasado siglo en la costa de Levante, y de un modo particular en la villa del Masnou.

Antes de explicar el significado de las *motas* queremos transcribir unos breves párrafos de don José Ricart y Giralt, que pueden servir de telón de fondo a las escenas que ofreceremos después a la consideración del lector: (Traducimos del catalán.)

«Hace más de treinta años (estas líneas se escribieron en 1895 y por lo tanto hoy deben decir: Hace más de noventa años) que la costa de Levante de Cataluña daba gusto por la riqueza de los pueblos que, a poca distancia unos de otros, formaban a modo de un rosario de cuentas de oro, extendiéndose desde la playa a los montes vecinos, siendo la admiración del viajero, por la belleza de las casas y por la magnificencia de las Fiestas Mayores.

»Con seguridad que fiesta alguna de Barcelona podía compararse en cuanto a grandiosidad con los entoldados, lujo en todas

las funciones, alegría, hija de la abundancia y riqueza que producía el comercio marítimo. En ellos no había por qué buscar abogados, notarios ni otros titulares entre sus hijos, ya que el mar les llamaba a todos en cuanto se sabían calzar las botas, como se suele decir, que se embarcaban de "nois de cambra" en el barco del padre, del hermano o de algún otro miembro de la familia. Llegados a los quince años entraban en el estudio de pilotos, ya sea en Barcelona, con el maestro Maristany o con el sabio Calvet, o bien en la Escuela que tenía en Arenys de Mar el no menos conocido maestro Farrutxa.

(También, por algún tiempo, existió Escuela de Náutica en Masnou, conservándose la maqueta que sirvió para la enseñanza, en el Museo del Mar de las Atarazanas de Barcelona.)

»La riqueza que llegó a conseguir la costa de Levante de Cataluña era fabulosa. Como a cálculo aproximado, podemos decir que solamente cada uno de los tres pueblos Masnou, Vilasar y Lloret, llegaron a tener doscientos barcos de "carrera de América", cuyo coste aproximado era de 15.000 duros, y además tenían como capital de expedición o fondo unos 5.000 duros, de manera que cada barco venía representado por un capital de 20.000 duros, que, multiplicado por 600 barcos, producían 12.000.000 de duros, cantidad muy respetable. Hay que figurarse que este gran capital, por término medio, producía un 15, 20 ó 30 %, y con muchísima frecuencia llegaban barcos que repartían el 60 y aun el 80 %. Pero poniendo como base de cálculo sólo el 20 %, que no es exagerado, resultaba una entrada de dos millones cuatrocientos mil duros, solamente como a beneficio.»

Dejemos aquí la transcripción indicando, a quien quiera leer el texto completo, que lo hallará en el volumen correspondiente al año 1895 de los Juegos Florales de Barcelona, en los que resultó premiado con el galardón ofrecido por la redacción de *La Costa de Llevant*.

Y vamos ahora a bosquejar o diseñar las *motas*.

Cuando un piloto o capitán, según el lenguaje vulgar, quería «habilitarse», se creaba una especie de sociedad por el capital igual al presupuesto de la construcción de la nave, dividiendo

este coste o capital en fracciones iguales entre sí, generalmente de 750 duros cada una, recibiendo estas fracciones el nombre de «partes» o «parts». También se hacían fracciones menores o de 300 duros cada una, llamadas «motas»; las que, a su vez, se subdividían en «medias motas» (mitges motes) de 150 duros cada una.

Esta organización social se hallaba ya consignada en el Capítulo XLVI del Código *Consulat del Mar*, que es del siguiente tenor:

«Com lo senyor de la nau o del leny començara a fer la nau, o volra fer parts, ell deu dir e fer entenent als personers de quantas parts la fara e de quin grant e quant haura en pla e quant haura en sentina e quant obrira e quant haura per carena.»

Parecidamente, esta especial organización se consigna en el Libro de las Costumbres Escritas, de la insigne ciudad de Tortosa; todo lo que viene a roborar la honda raíz de la costumbre marítima.

La facilidad de efectuar el negocio de la construcción de un buque estribaba principalmente en la subdivisión de las «parts», «motas», «mitges motes», ya que representando cada una de estas fracciones un valor relativamente modesto, podían colocarse esta especial clase de «acciones» muchas veces entre los miembros de una familia, y, en todo caso, entre amigos y allegados; lo que constituía igualmente una mayor libertad para el capitán, que venía a ser el gerente.

Otra efectiva ventaja de esta clase de negocio nacía, asimismo, de la referida subdivisión; ya que en el caso desgraciado de la pérdida total del barco, las de los socios quedaban tan reducidas, que no resultaban muy sensibles para cada uno de ellos; mientras que si el barco hubiese sido patrimonio de un solo individuo, su pérdida habría podido representar la ruina del dueño o un notable quebranto de su capital.

De los socios que tenían parte en el barco se decía que interesaban en la «madera» (fusta). De donde deriva que las «partes» (parts) recibieran el nombre de «parts de fusta».

Todo lo antecedente se refiere a la construcción y a la co-propiedad del barco.

En cuanto al negocio de que el barco era el medio, existía otra clase de sociedad para constituir lo que se llamaba «fondo de la expedición», cuyo fondo se dividía asimismo en «motas» de 300 duros y «mitges motes» de 150 duros.

Hemos descrito las dos acciones reales que constituían el capital de la «fusta» y el capital del «fondo». Pero luego se crearon otras acciones imaginarias que percibían igual interés que las reales y según el antereferido estudio de Ricart, la distribución era la siguiente:

Al casco del barco se le señalaba *una parte*, cuyos intereses se destinaban a su conservación y carena.

Cada tripulante venía obligado a interesar *una mota* o sea 300 duros y percibía los intereses de *una parte* o sea de 750 duros, de forma que ganaba el interés de su mota y el interés de 450 duros como retribución de su trabajo. Esta curiosa combinación se conocía diciendo que la mota de los marineros ganaba de *cinco a dos*.

Así, por ejemplo, un barco de valor 6.000 duros con un fondo de otros 6.000 duros, tripulado por un piloto y diez marineros, se componía de las siguientes acciones:

8 «parts» de «fusta».
20 «motas» de 300 duros.
10 «parts» de los marineros.
1 «part» del piloto.
1 «part» para el barco.

Además, a veces el capitán recibía los beneficios de «mitja part» si era dueño de los aparatos marinos (cronómetro, barómetro, brújula, sextante, etc.).

Hasta ahora hemos hablado del negocio y sus beneficios. Pasemos a las pérdidas.

Si las pérdidas eran del negocio, las experimentaban los «motistas», no perdiendo los accionistas de la «fusta». Si se perdía el

barco y se salvaba el cargamento, sufrían la pérdida los interesados en la «fusta», quedando indemnes los «motistas» del negocio.

En adveración de la subdivisión del capital empleado en «madera» (fusta) copiamos a continuación la siguiente relación de

INTERESES QUE TIENEN
LOS SEÑORES MARISTANY HERMANOS, DE LA CORUÑA
EN MADERA DE BUQUES

Núm.	Nombre del buque	Nombre del Capitán	Partes	Valor positivo
1.	ROSALÍA *Polacra goleta*	Joaquín Rubies	1/3	100 $
2.	VOLUNTARIA *Polacra goleta*	Jaime Bertrán	1/2	195 $
3.	CORINA *Polacra goleta*	José Pont	1/3	100 $
4.	CELIA *Polacra goleta*	Antonio Pla	1/2	180 $
5.	DOROTEA *Polacra goleta*	Antonio Pagés	1/2	300 $
6.	MULATA *Polacra goleta*	Esteban March	1/2	271 $
7.	ROSITA *Polacra goleta*	Antonio Gibernau	1/2	258 $
8.	BELISARIO *Bergantín*	Jaime Alsina	1/2	307 $
9.	LANCERO *Polacra goleta*	Pedro Oliver	1/2	112 $
10.	MARROQUINA *Polacra*	Gabriel Pla	1/2	95 $
11.	INDIO *Polacra goleta*	Luis Pagés	1/2	255 $
12.	FELICIA *Polacra*	Isidro Fábregas	1/2	310 $
13.	PRECIOSA *Polacra goleta*	Antonio Pagés	1	600 $

14. WIFREDO *Bergantín*	José Ferrer		1/2	315 $
15. JUANITA *Polacra*	José Pagés	1		600 $
16. BORIGUA *Polacra goleta*	Gerardo Maristany	1	1/2	1.020 $
17. ARAUCANA *Polacra goleta*	Juan Pagés	1	1/2	865 $
18. JOVEN ADELA *Polacra*	Pablo Pla	1		600 $
19. DARÍA *Polacra*	Pedro Pagés	1		690 $
20. TALÍA *Polacra goleta*	Antonio Castellá	1	1/2	979 $
21. TUYAS *Corbeta*	Félix Roig	1		626 $
22. ORIMA *Polacra goleta*	Manuel Antich	1		300 $
23. ROSA *Polacra*	Pablo Millet	8	1/4	4.331 $
24. PRISCA *Polacra*	Pedro Millet	1		600 $
25. ENCANTADORA *Polacra*	Antonio Pla		1/2	299 $
26. SAFO *Polacra goleta*	Juan Arimón		1/2	297 $
27. MONARCA *Bergantín*	Antonio Pagés		1/2	334 $
28. FRANCISCO *Bergantín*	Gerónimo Ferrer		1/2	290 $
29. SOBERANO *Bergantín*	Gerardo Maristany		1/2	325 $
30. HERMANOS *Polacra goleta*	Pedro Pagés	1		582 $
31. ELISA *Polacra goleta*	Ventura Maristany	1		600 $

32.	GUADALUPE *Polacra goleta*	Juan Fontanills	1/2	312 $
33.	ALBERTINA *Polacra*	Agustín Maristany	1/2	300 $
34.	RAIMUNDA *Polacra*	José Bertrán	1	640 $
35.	ERMESINDA *Polacra*	José Torres	1/2	275 $
36.	BALBINA *Polacra goleta*	Pedro Casals	1/2	250 $
37.	LUISA *Polacra*	Juan Alsina	1	650 $
38.	ELEGANCIA *Polacra*	Pedro Maristany	1	666 $
39.	HORTENSIA *Polacra*	Marcelino Suñol	1/2	317 $
40.	MODESTA *Polacra*	Agustín Maristany	1	646 $
41.	CARAQUEÑA *Polacra goleta*	Segundo Pagés	4	1.600 $
42.	JOVEN ELISA *Polacra goleta*	Francisco Barba	1	655 $
43.	FLORESTA *Polacra*	Leonor Millet	1	684 $
44.	ADRIANO *Queche*	Gerardo Bosch	1	310 $
45.	TIMOTEO *Bergantín*	Antonio Casals	1	680 $
46.	IGNACITA *Polacra*	Mateo Truch	1/2	350 $
47.	PAQUETE DE PUERTO RICO *Bergantín*	Feliciano Roig	1	400 $
48.	AGUSTINA *Polacra goleta*	José Martí	1	680 $
49.	CORUÑÉS *Polacra goleta*	José Rosés	1	317 $

50. ADELA *Polacra goleta*	Juan Martí	1		650 $
51. MERCEDITA *Polacra goleta*	Tomás Fábregas	1		700 $
52. INDIA *Polacra*	Juan Pla	1		700 $
53. CONCELLER *Bergantín*	Isidro Maristany		1/2	375 $
54. MARÍA ASSUMPTA *Polacra goleta*	José Isern		1/2	383 $
55. FRANCISQUETA *Polacra goleta*	José Bosch	1		750 $
56. FIDELA *Polacra goleta*	Gerardo Millet	1	1/2	1.125 $
57. JACINTA *Polacra goleta*	Feliciano Coll	1		750 $
58. SEBASTIÁN *Polacra goleta*	Luis Casals	1	1/2	1.050 $
59. TERESA *Polacra goleta*	Francisco Ventura	1		437 $
60. GOLONDRINA *Polacra goleta*	José Rabets		1/2	275 $
61. NUEVO RAYO *Polacra goleta*	Isidro Pla	1		489 $
62. HURACÁN *Bergantín goleta*	Juan Oliver		3/4	375 $
63. EMILIO *Místico*	Pedro Maristany		1/2	152 $
64. CARIÑOSA *Polacra goleta*	Francisco Alsina		1/2	287 $
65. PRESIDENTE *Bergantín goleta*	Rafael Rius		1/2	230 $
66. SAN JOSÉ *Polacra goleta*	Salvador Palmarola	1		400 $
67. PEDRO ANTONIO *Bergantín*	Pedro Orta	1		562 $

68. ARDILLA *Polacra*	Jaime Bertrán	1/2	250 $
69. CRONÓMETRO *Polacra*	Fco. Hombravella	1/2	250 $
70. VIGILANTE *Bergantín*	José Mirambell	1/2	250 $
71. DOLORES *Polacra goleta*	Silvestre Martí	1/2	350 $
72. SORPRESA *Corbeta*	José Fontanills	1/2	350 $
73. MARÍA DE LA GLORIA *Pailebot*	Pedro Godó	1/2	100 $
74. PRIMOS HERMANOS *Místico*	Andrés Fábregas	1/2	250 $
75. ESMERALDA *Goleta*	José Millet	1/2	306 $
76. JOSEFA *Polacra*	Jaime Maristany	1/2	275 $
		TOTAL:	39.975 $

En cuanto al negocio de que el barco era vehículo, existía otra clase de sociedad para constituir lo que se llamaba *fondo de la expedición*; cuyo fondo se dividía asimismo en *motas* de 300 duros y *medias motas* de 150 duros.

Aquí podríamos dar por terminada la primera parte de nuestro estudio, pero una afortunada casualidad ha hecho llegar a nuestro poder diversos recibos expedidos por razón de las partes, medias partes, motas y medias motas, ya en lo que se refiere a la *madera*, ya al fondo de la expedición; así como otros recibos correspondientes a los fletes. No dudados de que la transcripción literal de algunos de ellos ha de resultar interesante, aun cuando sólo en el terreno de la curiosidad.

«Yo, el abajo firmado, como propietario que soy de la polacra goleta española nombrada ROSAS, según consta en escritura pública, declaro que Don Gerardo Estapé es interesado en el expresado buque por *media parte*, con arreglo a las *quince y media* que está

dividido el concebido buque. Y para su resguardo, le firmo el presente en Valencia, 17 enero 1866. = Roberto Lanuza =.»

«Yo, Gabriel Pla, vecino del Masnou, declaro haber recibido de Don Jaime Isern, del Masnou, la cantidad de noventa y cinco duros por cuenta de los Señores Maristany Hermanos de La Coruña, por el interés de *media parte* que interesa en la polacra española MARROQUINA, de la matrícula de Barcelona, de las *veintiuna partes* que está tasado dicho buque de mi mando, del cual interés le reconozco y daré cuenta en cada viaje, queriendo al efecto que este documento tenga la fuerza de escritura pública a su favor. Barcelona, a 28 abril 1860. = Gabriel Pla =.»

«El infrascrito Capitán del bergantín español nombrado MONTJUICH, de la matrícula de Mataró, del porte de 250 toneladas, declaro haber recibido de Don Joaquín Molas, maestro de velas, la cantidad de trescientos pesos y setenta y cinco pesos fuertes, valor recibido de *media parte* que interesa en el expresado buque, cuya media parte es de las *cuarenta y tres partes* que está tasada la nave, quedando las tres sobrantes a favor de los interesados o sea del buque para sus repasos. No obstante constar en la escribanía de Marina ser yo el único dueño, reconozco al citado Señor Molas como interesado en dicho buque de mi mando u otro en mi lugar, y me obligo a la liquidación de cada viaje dar puntual cuenta y razón de su resultado, tanto en beneficios como en quebrantos; y para que conste doy la presente y a fin de que tenga la validez como si fuera otorgada ante escribano público, firmo la presente en Premiá, 1.° diciembre 1859. = Buenaventura Riera. a) Moreno =.»

«Yo, el abajo firmado, Capitán que soy del bergantín goleta nombrado ADELAIDA, de porte de 170 toneladas, DECLARO: que Doña Josefa Calbetó de Valentí, interesa en dicho casco, quilla y aparejos, ciento setenta y cinco pesos fuertes por equivalencia de *media parte* de representación sobre siete mil pesos fuertes a que asciende el total valor del expresado buque en su actual estado, a saber: cuatro mil pesos fuertes por la evaluación pericial dada por el Tribunal de Comercio en expediente formado al efecto, y los

restantes tres mil pesos fuertes, por el montante de los gastos de reparación posteriormente ejecutados, cuya *media parte* es en relación a las veinte partes en que está distribuido el total de representaciones, obligándome en consecuencia a dar a la citada señora o a quien su derecho represente, cuenta y razón de las operaciones de dicho buque en cada viaje y de los beneficios o pérdidas que a su interés correspondan; siendo mi voluntad que este documento obtenga la fuerza y valor como si fuese público y a su firmeza obligo mis bienes y lo firmo en Barcelona, a veintisiete de julio de mil ochocientos setenta y uno. = Andrés Bertrán =.»

«Yo, el abajo firmado, vecino del Masnou y Capitán que soy de la recién construída polacra goleta nombrada ADELA, de la matrícula de Barcelona, declaro: Que he recibido del Señor Don Gerardo Estapé, del Masnou, la cantidad de trescientos veinticinco pesos fuertes, por *media parte* que interesa en el casco, quilla y aparejos del citado buque, de las *veinticuatro* en que se ha repartido su coste, que es de quince mil seiscientos pesos fuertes, entendido que ganará por veintiocho partes, quedando a beneficio de todos los interesados las cuatro partes sobrantes; por todo lo cual me obligo a darle cuenta al rendimiento de cada viaje de los beneficios o pérdidas que resultaren, sujetándome para su cumplimiento a este Tribunal de Comercio; y para que conste firmo la presente en Barcelona, a quince de septiembre de 1856. = Juan Martí =.»

«Yo, José Fonrodona y Alsina, vecino de Premiá, he recibido de Don Pablo Estapé y Maristany, la cantidad de doscientos doce pesos fuertes, valor de media parte que interesa en la corbeta nombrada ISABEL, de la matrícula de Barcelona, de la cual media parte me obligo en cada viaje a darle cuenta del beneficio o pérdida que resultare. Y para que conste doy el presente resguardo en Barcelona, a los ocho días del mes de agosto de 1872. = José Fonrodona =.»

«Yo, Jaime Noms y Estapé, vecino del Masnou, declaro haber recibido de Don Pablo Estapé, la cantidad de cien pesos fuertes que me entrega por cuenta de su *mota* que interesa en el viaje que em-

prende con su bergantín goleta nombrado TERESA, con destino a los puntos que mire convenientes, obligándome a mi feliz regreso, y concluído mi dicho viaje a darle puntual cuenta y razón de su resultado y hacerle entrega en dinero metálico de oro o plata y no papel amonedado, del referido capital de 100 $ con aumento del beneficio o deducción de la pérdida que resultare, *arreglado de cinco dos según costumbre*, todo lo que prometo cumplir sujetándome al Real Tribunal de Comercio de la presente Ciudad; y para que conste firmo el presente en Barcelona, a 21 de marzo de 1880. = Jaime Noms =.»

«Digo yo, Don Fidel Millet, vecino del Masnou, Capitán de la polacra goleta nombrada NUMANTINA, de la matrícula del Masnou, que está anclada en este Puerto para seguir viaje al de Barcelona, he recibido y tengo cargado dentro de dicho buque y debajo cubierta, de vos S. S. Conti y Cía. los efectos siguientes: Doce barriles carne de buey en salmuera, enjutos, bien acondicionados y marcados como al margen, los cuales, llevándome Dios a salvamento al citado Puerto, entregaré por vos y a vuestro nombre a Don Esteban Badía, pagándome de flete a razón de dieciséis reales vellón y el 5 por 100 de capa; y a que así lo cumpliré obligo mi persona y bienes, dicho barco, fletes, aparejo y lo más bien parado de él. En fe de lo cual di tres documentos de un tenor, firmados por mí, el uno cumplido, los demás no valgan. La Coruña, junio 14 de 1847. Ignoro el contenido. = Fidel Millet =.»

«Yo, Pablo Millet y Estapé, del Masnou, declaro haber recibido de Don Pablo Estapé a) *Xala*, la cantidad de doscientos duros que me entrega por cuenta *mota* que interesa en el viaje que emprendo con mi polacra goleta nombrada ROSA, con destino a los puntos que convengan a la expedición, obligándome a mi feliz regreso y concluido mi dicho viaje a darle puntual cuenta y razón de su resultado y hacerle entrega en dinero metálico de oro o plata y no papel amonedado, del referido capital de doscientos duros, con aumento del beneficio o deducción de la pérdida que resultare, arreglado de *cinco dos*, todo lo que prometo cumplir sujetándome al efecto al

Real Tribunal de Comercio de la presente Ciudad; y para que conste firmo el presente en Barcelona, a 29 de diciembre de 1870. = Pablo Millet =.»

«Yo, Ezequiel Maristany y Olivé, declaro haber recibido de Don Pablo Estapé y Maristany, la cantidad de ciento cincuenta pesos fuertes que me entrega por *mota* que interesa en el viaje que emprendo con mi bergantín goleta nombrado VICTORIA, obligándome a mi feliz regreso y concluído mi dicho viaje a darle puntual cuenta y razón de su resultado y hacerle entrega en dinero metálico de oro o plata y no papel amonedado, del referido capital de 150 $ con aumento del beneficio o deducción de la pérdida que resultare, *arreglado a estilo Masnou*, todo lo que prometo cumplir sujetándome al efecto al Real Tribunal de Comercio de la presente Ciudad; y para que conste firmo el presente en Barcelona, a 12 de enero de 1880. = Ezequiel Maristany =.»

«Yo, el abajo firmado, declaro haber recibido de Don Pablo Estapé y Maristany, la cantidad de cien pesos fuertes que me entrega por cuenta de *mota* que interesa en el viaje que emprendo en mi bergantín nombrado AMISTAD, con destino a América o donde convenga, obligándome a mi feliz regreso y concluído mi dicho viaje a darle puntual cuenta y razón de su resultado y hacerle entrega en dinero metálico de oro o plata y no papel amonedado, del referido capital de 100 $ con aumento del beneficio y deducción de la pérdida que resultare, todo lo que prometo cumplir sujetándome al efecto al Real Tribunal de Comercio de la presente Ciudad: y para que conste firmo el presente en Barcelona, a 2 de agosto de 1881. = Evaristo Rosés =.»

«Yo, Isidro Bertrán y Riera, declaro haber recibido de Don Pablo Estapé, la cantidad de cien duros que me entrega por cuenta *mota* que interesa en el viaje que emprendo en mi polacra goleta nombrada ROSITA, con destino a los puntos de América y a donde convenga, y concluído mi viaje a darle puntual cuenta y razón de su resultado y hacerlo entrega en dinero metálico de oro o pla-

ta y no papel amonedado, del referido capital de 100 $ con aumento del beneficio o deducción de la pérdida que resultare, *arreglado de cinco dos*, todo lo que prometo, etc., etc. Barcelona, 17 de noviembre 1867. = Isidro Bertrán =.»

«Yo, el abajo firmado, declaro haber recibido de Don Pablo Estapé, la cantidad de cien pesos fuertes que me entrega por cuenta de *mota* que interesa en el viaje que emprendo en la polacra goleta española nombrada JOVEN FRANCISCA, con destino a América y demás puntos que convengan, obligándome a mi feliz regreso, y concluído mi dicho viaje a darle puntual cuenta y razón de su resultado y hacerle entrega, etc. Barcelona, 31 de diciembre de 1873. Como sobrecargo: = Pablo Bonastre =.»

«Yo, Juan Casals, vecino del Masnou, Capitán que soy del místico que Dios salve nombrado ESTRELLA, que al presente está surto y anclado en este Puerto, para con la buenaventura seguir al presente viaje al de La Coruña, conozco haber recibido y tengo cargado dentro de dicho barco, debajo de cubierta, de Don Gerardo Estapé, cuatro bultos albayalde del Reyno, según Hoja de registro. Enjuto y bien acondicionado, etc. En fe de lo cual os di este conocimiento de un tenor a un solo efecto. Hecho en Barcelona, 22 agosto 1846. = Juan Casals =.»

EPILOGO

Este modesto edificio se inició con un prólogo justificativo a modo de cimiento, al que hemos procurado dar la solidez suficiente para resistir las cargas superiores; éstas provienen de diversas plantas, cada una de ellas constituida por un breve DISEÑO. Pero hemos llegado a tal altura, que el edificio de nuestro estudio podría semejar un rascacielos, y, en consecuencia, nos hemos apoderado del solar contiguo, y sobre el mismo elevaremos, Dios mediante, una construcción gemela, si bien con características especiales; ya que, hallándose igualmente destinado a la Historia del Masnou, será principalmente dedicado a todos cuantos aspectos y actividades no hayan constado en el texto del presente estudio que con el epílogo terminamos.

En nuestro próximo estudio corresponderá tratar del origen de la actual Villa, desde aquellos lejanos tiempos en los que, sin personalidad distintiva, su actual término jurisdiccional correspondía a las Parroquias y Municipios de San Félix de Alella y de San Martín de Teyá.

Procuraremos indicar,exacta o aproximadamente, la fecha en que las escrituras públicas comenzaron a mencionar el vecindado del Masnou, deduciendo de este nombre, que *Mas* o *Manso* lo ostentó por vez primera, indicando su emplazamiento y la relación de sus sucesivos dueños.

A continuación describiremos las principales casas y fincas alodiales diseminadas en su territorio: «Can Teixidor», «Ca l'An-

tic», «Ca l'Amat o Fontanills» (donde actualmente se halla instalado el Casino del Masnou), «Can Malet» y «Can Casas», estas dos últimas fincas contiguas y procedentes de una misma matriz.

Corresponderá seguidamente tratar de la vida espiritual de la población, señalando cuándo su Iglesia fue construida y erigida en Parroquia y añadiendo una lista de los sucesivos Párrocos hasta la actualidad.

No se olvidará tampoco el interesante DISEÑO correspondiente al Cementerio Municipal, pasando seguidamente a diseñar el nacimiento del Masnou como Municipio independiente y los principales acaecimientos de la vida municipal a través del tiempo.

Finalmente, no será olvidado un anecdotario fidedigno que sirva de remate a la segunda colección de DISEÑOS, continuación de los actuales.

Pero en la forma en que se desarrolla este epílogo, mejor parece el prólogo de un nuevo estudio; y por ello es procedente, relacionando esta despedida al lector que mejor es un «hasta pronto», hallar la forma de dar fin a esta primera parte, lo que resulta tanto o más difícil que el principiarla. Si un bello morir honra toda una vida, un final acertado corona una obra.

Debo dar gracias a todos por el interés tomado en que salieran del anonimato los frutos de mis investigaciones y recopilaciones; y, con mayor motivo, por haber aceptado y comprendido las razones que me obligaron a sentirme historiador. Sé que, en el fondo, no obstante los defectos y las lagunas que esta obra contiene, estáis agradecidos a mi labor. Este es el único éxito que pretendo.

Y ahora, al deciros adiós, permitidme un consejo. Cuando en España o en el extranjero, oigáis a quien sea, prodigar merecidos elogios al Masnou, por su belleza, por su situación, por su extraordinario crecimiento, por su innegablemente próspero porvenir, meted baza y sin desvirtuar tales manifestaciones, añadid convencidos: «Sí. ¡Cierto es que Dios prodigó un especial encanto al Masnou que despierta el cariño de propios y extraños. Pero más cierto aún es que este florido rosal, cuyas bellezas exaltáis, las posee por sus raíces que profundizan en terreno fértil; y estas raíces son los masnouenses de antaño, que de un barrio marítimo de dos pue-

blos supieron crear un Municipio independiente; que entre dispersas casas de labor, trazaron calles y construyeron casas; que supieron transformar sus barcas de pesca en una potente flota de atrevidos veleros que a través de los Océanos conquistaron los mercados del Mundo. De estas extendidas, fuertes y hondas raíces proviene la belleza, el perfume y el encanto del Masnou. No lo olvidéis nunca!».

LAUS DEO

ESTE LIBRO
SE ACABO DE IMPRIMIR
EN EL MES DE MARZO DE 1962
EN LOS TALLERES DE
ARTES GRAFICAS GUTENBERG, S. A.
BARCELONA