



# LA ROCA DE XEIX

Núms. 14-15. setembre 1997

Presentació, per Josep Azuara

Pròleg, per Josep M. Pons i Guri

La carrera d'Amèrica a través d'un vapor transatlàntic:  
memòries del capità Isidre Isern Fàbregas (1897-1911)

Fitxa Tècnica: Sextant del vuit-cents, per Palemó Anglés

Addenda d'activitats culturals: 2n. Cicle de Conferències  
sobre el Masnou al llarg de la història

Presentació, per Eladi Torres



Edita: Ajuntament del Masnou  
Departament de Cultura/Museu Municipal de Nàutica del Masnou

President del Patronat del Museu: Josep Azuara  
Vicepresident del Patronat del Museu: Eladi Torres

Direcció i coordinació: Rosa Almuzara  
Difusió: Ajuntament del Masnou (Gabinet de l'Alcaldia i Despatx Central)  
Correcció: Servei Municipal de Català  
Disseny Gràfic: Lluís P. Coma

Foto Coberta: Retrat fotogràfic d'Isidre Isern Fàbregas

© Presentació Josep Azuara  
© Pròleg Josep M. Pons i Guri  
© Monografia Rosa Almuzara  
© Fitxa Tècnica: Sextant del vuit-cents per Palermó Anglès  
© Presentació Eladi Torres  
© República i Guerra Civil al Masnou (1931-39) Jordi Amat  
© Franquisme al Masnou (1940-75) Anna Llop

Exemplar gratuït: per a sol·licituds adreceu-vos a l'Ajuntament del Masnou

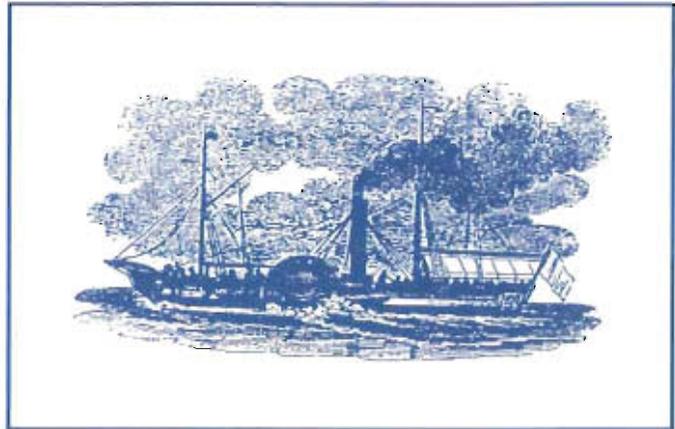
Impressió: Llop arts gràfiques  
Itàlia, 30-32 - EL MASNOU  
ISSN: 1130-7935  
Dipòsit Legal: B-45.605-90

# SUMARI

---

|  |    |
|--|----|
| • Presentació, per Josep Azuara  | 7  |
| • Pròleg, per Josep M. Pons i Guri   | 10 |
| • La carrera d'Amèrica a través d'un vapor transatlàntic: memòries del capità Isidre Isern Fàbregas (1897-1911), a cura de Rosa Almuzara amb la col.laboració de Palemó Anglés | 15 |
| • Notes biogràfiques   | 38 |
| • Índex toponomàstic   | 39 |
| • Apèndix d'imatges sobre l'anomenada "Guerra de Cuba"   | 45 |
| • Fitxa tècnica: Sextant del vuit-cents, per Palemó Anglés   | 59 |
| • Addenda d'activitats culturals: 2n. Cicle de Conferències sobre el Masnou al llarg de la història.   |    |
| • Presentació per Eladi Torres.  | 63 |
| • República i Guerra Civil al Masnou (1931-39), Jordi Amat   | 65 |
| • Franquisme al Masnou (1940-75), Anna Llop  | 68 |





## PRESENTACIÓ

Capçalera del primer número d' "El Vapor" editat per  
Antoni Bergnes de las Casas.  
(Tret del facsímil en el llibre de Santiago Olives "Bergnes de  
las Casas helenista y editor. B.: 1947)

Quan en la dècada dels vuitanta, vam començar a introduir en el nostre llenguatge el terme "reconversió industrial", podia semblar un concepte molt innovador. Possiblement perquè no tenim una tendència d'associar la tècnica a la història. I tampoc no tenim el costum d'analitzar el procés que ha calgut seguir quan apliquem una nova tècnica. Si ho féssim, sovint, ens trobaríem en un llarg procés, -a vegades de segles-, des del moment en què es produeix el que anomenem invent, fins que s'aplica, que és quan realment es converteix en una innovació, en la mesura que sigui acceptat per la societat.

I a ben segur que en l'estudi d'aquest procés veuríem com les dificultats tècniques, per a dur endavant l'invent, no són l'únic obstacle que dificulta la seva posada en marxa sinó que són les forces socials vinculades a factors econòmics, que en totes les èpoques, han mantingut un rebuig als canvis, pel que comporta de transformació social, i per la por de quedar-ne al marge, fa que en comptes d'invertir energies i cabals cap a la nova tecnologia, s'intenti evitar els canvis que, hipotèticament, puguin perjudicar.

Si bé és evident que els cicles econòmics comporten crisis en els períodes de transició entre cicles; però cal tenir en compte que els canvis estructurals condueixen cap a noves economies que, alhora, produeixen noves riqueses.

De manera que els canvis sempre són beneficiosos, perquè donen l'oportunitat d'accedir als nous recursos generats, als que ja en tenien, i que s'han sabut adaptar. O bé als que han reaccionat primer, enfront les modificacions dels factors econòmics, cosa que els ha permès accedir a un nivell superior al que tenien.

Retornant al primer concepte, el de la "reconversió industrial", precisament fou a finals del segle XIX, quan l'aplicació de les llavors anomenades noves energies, van fer que es produïssin les grans transformacions industrials que han permès el desenvolupament al llarg del segle XX. De manera que les memòries del capità Isidre Isern Fàbregas ens ajuden a situar-nos en aquest moment. Resulten ser d'un gran interès, en part perquè no és freqüent tenir aquests tipus de documents; potser perquè els marins ja escrivien els quaderns de bitàcola i el diari de navegació.

Per això, en esdevenir-se el centenari de l'inici d'aquestes memòries, ens ha semblat que era el moment de no demorar-ne més la seva aparició i donar-les a conèixer. Tot agraint al Sr. Ezequiel Maristany que les hagués depositades al Museu Municipal de Nàutica del Masnou, perquè va intuir el valor que tenien, com a testimoni directe del final de la navegació mercant de vela, que durant 600 anys (que sapiguem), fou un dels motors econòmics de Catalunya. Però també tenen un valor testimonial afegit, perquè ens per-

meten conèixer la manera de pensar i d'exercir la professió d'un prototipus de marí del Masnou.

L'Isidre Isern, com tants xicotets, (dels quals tenim notícies d'alguns de quan tenien 9 anys), va embarcar-se als 11 anys en el vaixell familiar, amb el seu pare de capità i l'oncle de pilot. Després de 22 anys de navegació de vela, i assolit el grau de capità, comença a navegar com a pilot en vaixells de vapor fins al 1909. Va exercir d'inspector de vaixells de passatgers d'un trust de companyies de vaixells de vapor anomenada "Conferència de París". Acabà la seva carrera com a cap de càrrega i descàrrega de la Cia. Transatlàntica al port de Barcelona; però d'aquesta intensa dedicació professional el que vull destacar és, precisament, la seva capacitat d'adaptació als canvis estructurals de l'economia marítima catalana.

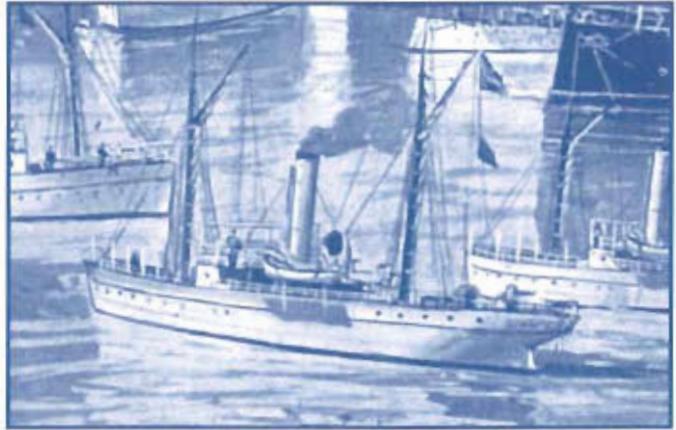
Tot i el llenguatge mesurat en què estan escrites aquestes memòries són molt explícites i deixen entreveure moments molt vivencials, com en el cas de la repatriació dels soldats de Cuba, que per ser un fet històric que va afectar molt la societat catalana, potser ens resulta l'episodi més frapant de tot el relat.

Esperem que els actes que celebra la "Comissió 98" impulsada per la Generalitat de Catalunya, serveixin per a reflexionar entorn a l'anomenada "Guerra de Cuba" (1895-1898). De fet fou una insurrecció social que va acabar amb la guerra "Hispano-nord-americana", de la qual també és bo de recordar que no sols es va perdre Cuba, sinó també Puerto Rico, i paral·lelament les illes Filipines. Després de dues guerres pròpiament amb la llavors colònia de Cuba, les anomenades dels "Deu Anys" (1868-78) i la "Chiquita" (1878-95).

L'impacte moral (a part de l'econòmic), que causà la "guerra de Cuba", queda reflectit en les imatges que reproduïm, no sols pel que il·lustren en si mateixes, sinó pel fet de tractar-se d'una petita part d'un recull, fet a base de retallar la premsa de l'època i que posteriorment es va dipositar al Museu Municipal de Nàutica del Masnou.

Tot i que no disposem de les seves dades, amb aquest donatiu ha fet possible que poguem conèixer millor aspectes de la nostra història. Per això aprofito per donar les gràcies genèricament a tots els que vénen fent aportacions al Museu, i també a les famílies Jover, Muñoz i Millet que han col·laborat en la realització del present Quadern, així com a L. Carbonell per la seva col·laboració en les imatges. I també a l'arenycenc Josep M. Pons i Gurí que tot i estar treballant en el Diccionari Jurídic i en el Diccionari Eclesiàtic, ens ha dedicat part del seu temps, -sempre savi-, per realitzar aquest interessant pròleg.

**JOSEP AZUARA**  
ALCALDE DEL MASNOU



PRÒLEG

## A MANERA DE PRÒLEG

Isidre Isern i Fàbregas, autor d'aquestes memòries, havia nascut l'any 1861 en el moment de la plenitud de la navegació del Masnou, quan la vila esdevenia el centre més important de la marina a la vela de tota la costa del Llevant de Barcelona que avui té per nom oficial el Maresme. El Masnou havia trigat quelcom a participar amb vaixells de gran tonatge en les travesses atlàntiques, quan, en el seu ordre de major a menor, les embarcacions d'Arenys, Mataró, Canet, Blanes, Lloret i Calella, ja de molt abans de la pragmàtica reial de l'any 1778, ho havien fet.

Però si el Masnou no ho començà a fer fins quelcom més tard<sup>1</sup>, quan hi prengué part ho féu amb tot esplendor. La construcció naval al Masnou, no arribà mai a la de mestrances d'Arenys, de Blanes o de Lloret, però, en canvi, pel que feia a la navegació, anà passant davant de tothom, sobretot en començar la sisena desena del segle passat. Era notable el nombre de jovent del Masnou que estudiava la carrera de pilot a les escoles de Barcelona, d'Arenys<sup>2</sup> o de Mataró.

En aquesta costa del llevant de Barcelona i en la seva perllongació a les terres gironines, la navegació atlàntica es feia a la vela, en la qual preponderaven els bergantins, les pollacres, bergantins-goleta, pollacres-goleta, corbetes i fragates i tampoc hi mancaven alguns que s'agoseraven a fer travessies atlàntiques amb quetxs, canaris, místics i, fins i tot, en alguna altra barca de mitjana.

Bé que la navegació de vapor a Catalunya no fos desconeguda des del 1837, en els registres dels districtes marítims on s'hi consigna la mena de vaixell on viatja cada pilot, difícilment hi trobarem i encara molt tombada la mitjana del segle, algú que viatgi en vapor. Pel que fa als districtes d'Arenys, Calella i Blanes no hi hem pogut trobar res més que viatges a vela.

En canvi, en quant al Masnou, hom troba alguna poca referència de pilots i capitans que naveguen en vaixells de vapor, especialment tombada la segona meitat de segle. Potser hi hauria ajudat molt la propietat del Masnou al port i molls de Barcelona i a les grans empreses navilieres establertes a la capital.

En aquell moment, els pilots de la matrícula del districte d'Arenys, uns s'anaven retirant i uns altres es matriculaven a Barcelona, es reduïa gairebé a marxes forçades l'activitat marítima i les seves empreses navilieres s'assentaven i eren absorvides per les de la capital i, fins i tot, del 1869 al 1874 fracassava estrepitosament la temptativa de resurrecció del seu Estudi dels Pilots on només hi hagué 42 alumnes de pilotatge. En canvi, el Masnou obria, poc després, la seva escola particular de nàutica on tan sols en els set cursos que estigué oberta, arribà a formar 256 pilots.

Isidre Isern i Fàbregas, nascut i format en l'ambient mariner del Masnou d'aleshores, als 11 anys d'edat havia estat company de travessies amb el seu pare, capità de la pollacra-goleta *Cariñosa* i, al cap de 14 anys, quan en comptava 25, va esdevenir capità del mateix vaixell. Al govern d'aquest veler hi va romandre fins al 1895 en què deixà la navegació de vela.

Dos anys més tard, als 33 anys, Isidre va retornar a l'exercici de la navegació, aquesta vegada en vaixells de vapor, on com tots els bons pilots bregats a la vela hi fou ben acollit. No li va fer angúnia passar de capità a tercer oficial, perquè confiava -i no errà- arribar a un lloc de més responsabilitat. Les memòries d'Isidre Isern i Fàbregas comencen el seu relat l'any 1897, al moment en què l'autor ingressava com a tercer oficial al vapor *Juan Forgas* de l'empresa "A. Folch y Cía.", que després seria de la "S. A. de Navegación Transatlántica". Escrites en llengua castellana, com estilava la gent de mar del seu temps, aquestes memòries escapen de la simplicitat d'un diari de navegació i tenen un contingut molt més ampli i, en un estil planer relata la seva participació en els esdeveniments dels vapors on està embarcat fins a l'any 1910. Viu i explica sense cap dissimul la tragèdia catastròfica de Cuba, el retorn dels nostres pobres soldats i el pas d'aquella *provincia española de Ultramar* a colònia nord-americana i, fins i tot, els trasllats de forces expedicionàries quan la dissortada guerra colonial del Marroc del 1909. Conté un enfilall de notícies relacionades amb les seves travessies -els esments d'indrets d'Ultramar passen dels 300- i, fins i tot, dels negocis en els quals es veu en el cas d'intervenir per compte de l'empresa naviliera. Els esments a diverses societats armadores i el seguit de

gent que anomena, advocats, capitans, pilots, contramestres, fusters navals, etc. , també es fa molt interessant, que bona part d'aquests noms i els de llurs nissagues els veurem a lluir en la vida política de Barcelona dels anys vint als trenta i en les activitats del port de Barcelona fins a dates relativament recents.

Tal volta hauria estat més encertat que les presents paraules introductòries les hagués fet la meva benivolguda i excel·lent col·lega Rosa Almuzara, que tan bé coneix la marina del Masnou, però que avui s'ha volgut limitar a preparar l'edició i romandre en segon terme. Si hagués estat així tots hi hauríem guanyat, car als pocs dies d'haver acceptat la invitació del vostre senyor Alcalde i d'altres promotors de la publicació, vaig haver de passar uns dies hospitalitzat -a la meua avançada edat sóc com un envà de canyes- i, en tornar a casa, restaven escassos dies, per no dir hores, per entregar l'original a la impremta. I, com era d'esperar, el meu escrit també haurà resultat malalt. Només em resta pregar-vos que vulgueu perdonar el meu atreviment.

**JOSEP M. PONS I GURI**

Arenys de Mar, 30 d'agost de 1997

(1) Un fill de Jeroni Millet anomenat Jaume, el 1798, als 15 anys d'edat, ingressà a l'Estudi dels Pilots d'Arenys de Mar, per tal d'acabar els estudis que tenia començats a l'Escola de Mataró.

(2) Només de l'any 1810 al 1850, el nombre d'estudiants del Masnou a la Reial Escola de Nàutica d'Arenys, arribà a 61.



LA CARRERA D'AMÈRICA  
A TRAVÉS D'UN VAPOR  
TRANSATLÀNTIC:  
MEMÒRIES DEL CAPITÀ  
ISIDRE ISERN FÀBREGAS  
(1897-1911)

A CURA DE  
ROSA ALMUZARA  
AMB LA COL·LABORACIÓ DE  
PALEMÓ ANGLÉS

L'Isidre Isern en dues fotografies a bord de transatlàntics.  
(En ambdues és el primer de la dreta)

Terminada mi navegación en buques de Vela, mi intención fué continuar navegando pero con buques de Vapor. Busqué una recomendación que acreditase mi persona; como contaba con un buen historial de navegación en buques de Vela, siempre teníamos preferencia. Solicité embarque a la Compañía de Vapores Transatlánticos de "F.Prats y Cía", de Barcelona, que más tarde cambió la razón social por "A. Folch y Cía" y últimamente por "S.A. de Navegación Transatlántica".

Teniendo ya la recomendación, presenté el Historial a la Compañía entregándolo al Inspector. Después de leerlo, entró a consultarlo con el Sr.Prats; al poco rato salió diciéndome que, de momento, no podía decirme nada de fijo, pero que tenían en el puerto un Vapor descargando, que podría ser que hubiese una vacante de Oficial, que en todo caso ya me avisarían. Al cabo de cinco días, que me presentase a la gerencia; una vez allí, me entregaron un volante en el que daban orden al Capitán del Vapor "Juan Forgas", D.Gregorio Nacher, que me admitiera como tercer Oficial, que era el designado por la gerencia para ocupar aquella plaza.

Como se ve, tuve que principar la carrera de nuevo, pero poco a poco fuí ascendiendo en este mismo Vapor hasta llegar a primer Oficial.

El primer Vapor que embarqué de 3er.Oficial fué el Vapor "Juan Forgas", perteneciente a la razón social "F.Prats y Cía", de Barcelona, de 5.000 toneladas de carga habilitado para pasajeros; al cabo de pocos años cambió la razón social por "A.Folch y Cía." y últimamente por S.A. de Navegación Transatlántica. Duró hasta Junio de 1910 que se declaró en quiebra después de unos 25 años de su fundación; últimamente tenían los siguientes Vapores:

El más pequeño el "Puerto Rico", "Miguel Gallart", "Juan Forgas", "Berenguer el Grande", "Argentino", "José Gallart" y "Brasileño".

Como digo antes, embarqué de 3er. Oficial en el "Juan Forgas" a últimos del mes de Agosto de 1897; el Capitán D.Gregorio Nacher era un señor de más o menos de mi edad; desde el primer momento me pareció ser una persona muy formal y de carácter marineramente como resultó ser. El 1er.Oficial era de bastante más edad y de mucha presunción; desde el primer día ya no me gustó y tratándolo peor; y por la parte marinera no valía gran cosa, además era muy miedoso; el 2º Oficial era el más joven, era de Canarias, de

carácter bastante pasable y no era mal oficial y resultaba ser un buen compañero.

El 10 de Septiembre de 1897 salimos de Barcelona para San Juan de Puerto Rico, Mayagüez, Ponce, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Habana y Nueva-Orleans (E.U.). En este puerto cargamos Duelas y Balas de Algodón para Barcelona y una partida de Algodón para Génova, saliendo de este puerto a últimos de Noviembre de 1897 primer Puerto Barcelona.

Como para regresar a cualquier puerto de Europa hay precisamente que dar la vuelta por toda la costa de la Florida para ir a desembarcar por el Nuevo Canal de Bahama hay que dar mucha vuelta, pues no hay otro camino más corto.

Al siguiente día de haber salido de Nueva-Orleans, al ir en busca del Faro de Longeheread extremo Occidental Islas Tortugas de los arrecifes de toda la costa de Florida teniendo buena situación por observación, se cerró el tiempo en agua y viento del 1er. Cuadrante no pudimos ver la luz para podernos situar mejor, tan necesaria que nos era, pues navegábamos con Rumbo S 25º Este y rebasado este extremo teníamos que ir poniendo poco a poco la proa al Este, o sea a los 90º; como no se veía nada tuvimos que navegar toda aquella noche con mucha precaución más alejados de los arrecifes por la gran oscuridad. Amaneció cerrado en la misma forma, a las 8 horas de la mañana entré de guardia; desde aquel momento me puse al lado del Capitán con el fin de ayudarle a mirar si se veía alguna Torre Faro o algún Beacon que en aquella costa hay muchos que sirven para indicar si uno se acerca a los veriles de los Arrecifes; como durante la noche por precaución navegábamos unos 20 grados más afuera del Rumbo de Costa, de acuerdo con el Capitán acordamos inclinar el Rumbo hacia la costa en los momentos que la cerrazón no era tan compacta y dejaba horizonte de más de una milla porque nos convenia avistar algo durante el día y serían las 10,45 h. se vió un Beacon, se lo hice observar al Capitán en la dirección que se veía, de momento no lo vió, pero no tardó en verlo; a 11 horas se vió que el agua alrededor del Beacon era de color verdoso que nos indicaba que era el veril del arrecife; en esto, nos pusimos a navegar 30 grados hacia fuera del Rumbo de Costa; a las 12 horas me relevó el 2º Oficial que ya hacía más de media hora que estaba en el puente de guardia y el 1er. Oficial que subía y bajaba a ratos,

que en estos casos de navegación de cuidado todos vigilan que nunca es por demás; al entregar la guardia al 2º Oficial nos considerábamos haber pasado la Torre Faro de Alligator y navegábamos en busca de la Torre Faro de Carhisfort, pero a medida que avanzábamos la navegación se hacía más delicada por tener que ir inclinando el Rumbo más hacia el Norte; a las 3 de la tarde nos considerábamos en Carhisfort; el tiempo continuaba cerrado en la misma forma; a las 4 horas de la tarde entró de guardia el 1er. Oficial que era el más miedoso de todos, que en vez de darle ánimo a uno, más bien lo asustaba; a las 5 de la tarde como el tiempo seguía cerrado y se acercaba la noche, reunidos con el Capitán en el cuarto de derrota nos situamos por la estima que llevábamos por las millas que marcaba la corredera, más las que apreciamos que nos había podido ayudar la corriente que aumenta el camino del buque y nos situamos en la carta en un punto de partida 20 millas más adelante y 20 más atrás, para el caso de llevar error; de estos dos puntos tiramos los Rumbos que nos pareció más convenientes y más libres de peligro hasta las 8 horas de la noche que considerábamos que ya estaríamos en medio del Canal; al cabo de una hora de navegación con Rumbo al Norte ya se podía continuar navegando con algo más de tranquilidad porque es la dirección del Canal que ya se desemboca en el Océano Atlántico.

En esta navegación como se observa aún no siendo Náutico si se fija anteriormente desde el paso de las Islas Tortugas que ya no vimos el faro por la cerrazón, navegábamos a Rumbo del 2º Cuadrante Sur 25 grados E (S 25 E) poco a poco tuvimos que ir emendándolo hasta poner la proa al Este que es la dirección primera que siguen los Arrecifes de la Costa de la Florida, pero después de rebasado cayó Sombrero la costa se va inclinando hacia el primer cuadrante N.E. en dirección a las Torres Faros de Alligator y Carhisfort que hay 60 millas; desde este punto va recurvando la costa al N.N.E. por espacio de 25 millas hasta Piedras de Fowey; de este punto sigue recurvando al N 10º E por espacio de 40 millas hasta Heliesboro que ya sigue al Norte, o sea la dirección del Canal de Bahama hasta su desemboco al Océano Atlántico. Así es que desde el primer Rumbo S 25º E que seguíamos en las Islas Tortugas tuvimos que ir dando la vuelta al resto del 2º cuadrante; todo el 1er. Cuadrante hasta el Norte, o sea una vuelta de casi media circunferencia, pues, repito, que no deja de ser una navegación muy expuesta en las circunstancias que navegábamos sin ver nada,

pues esto sólo se puede hacer o intentar contando con un Capitán de a bordo del Vapor "Juan Forgas", D. Gregorio Nacher, muy inteligente, buen marino y de coraje, pero sabiendo lo que hacía, por mi parte le ayudé bastante y algo el 2º, quizá sin esta ayuda uno no se atreve a tanto. No se vayan a creer que el Canal de Bahama sea una angostura muy estrecha, en este caso sería más que arriesgado y de difícil acertarlo. El canal tiene de anchura un promedio de 30 millas a 35 y promediándolo hay más de 15 millas por cada lado, que es una distancia prudente; asimismo es arriesgado en las circunstancias que navegábamos cerrado y sin ver nada; del 1er. Oficial no hablo, porque él desde el día anterior ya hubiera puesto el buque a poca marcha hasta que hubiera aclarado el tiempo de miedo que tenía, pero que no había por menos, esto también depende del temperamento de cada uno; a las 6 horas de la tarde nos considerábamos en Piedras de Fowey; desde este punto la navegación se hacía de más cuidado por tener que ir inclinando el Rumbo hacia el Norte hasta Heliesboro que ya sigue Norte derecho por espacio de 40 millas; a las 10 horas noche ya nos considerábamos haberlo pasado navegando con Rumbo al Norte que es el que sigue el Canal y se puede ir navegando sin cuidado, sólo mucha vigilancia por la gran cerrazón por no tropezar con algún vapor que navegase en dirección contraria; a las 2 de la madrugada nos considerábamos estar con la Torre Faro del Estero Júpiter que es el último del Canal, pero sin verlo y podíamos navegar hasta el día siguiente por la mañana. El Capitán estuvo en el puente permanente muchísimas horas retirándose a descansar después de pasado el Estero Júpiter que la navegación no era tan delicada y a las pocas horas desembocaríamos al Océano Atlántico.

Comprendo que para el que no es Náutico esta larga explicación de la Costa de la Florida y Canal de Bahama se le ha de hacer pesada, pero no podía prescindir de hacerlo constar.

Desembocados en el Océano Atlántico seguimos nuestro viaje primer Puerto Barcelona y de aquí, terminada la descarga, salimos para Génova.

Ahora me separaré un poco de esta navegación para explicar algo sobre la corriente del Canal de Bahama: esta corriente va siguiendo bordeando la costa de los Estados Unidos hasta el Banco de Terranova que recurva hacia Europa, pero perdiendo en Velocidad en dirección a Inglaterra pasando por el Norte de Noruega hasta el Norte

de Rusia; esta corriente es de una temperatura más templada, o sea más caliente comparada con la del Atlántico, por esto el Puerto de Mursmanc en Rusia de invierno no se hiela nunca, esto que está en una Latitud muy alta.

Al Oeste de la Isla de Santa María, que es la más al Sur (del Grupo Azores) en Longitud sobre 21 grados Oeste y Latitud entre 20 y 23 grados Norte, o sea hasta el Trópico de Cancer se forma una contra corriente hacia el Oeste de muy poca velocidad que en la navegación casi pasa desapercibida y va a perderse en los canales de las Islas de Bahama, entre esta corriente y la del Golfo que se dirige a Europa que pasa mucho más al Norte queda una gran extensión de mar encerrada o sea encharcada y se forma una especie de hierba de color como de ocre, con unos pequeños racimos con granos parecidos a los de uva pequeños y cuando reinan periodos de calmas se amontonan en tal forma que parece que el buque navega sobre un campo de hierba que se llama Mar de Sargaso, que lo pueden haber visto algunos de los que han viajado desde los puertos de América desembocando en algunos de los canales de las islas de Bahama al Océano Atlántico; esta hierba va desapareciendo cerca de las Islas Azores. Cuando soplan vientos frescos se va desmontando formando hileras en dirección del viento y cuando más sopla más fina es la hilera hasta llegar a ser de un solo racimo. Se puede dar el caso que los viajeros hayan atravesado el Mar de Sargaso sin darse cuenta o mejor dicho sin verlo, porque cuando reinan vientos frescos está esparramada en hileras como he dicho antes y le pasa desapercibido porque nadie se lo explica y segurament el lector tampoco ha leído nunca sobre este particular como yo mismo tampoco, pues se ve que nadie se ha ocupado y en todo caso ha de ser de muy antiguamente, pues no deja de ser muy curioso saberlo, porque hay pocos que lo sepan.

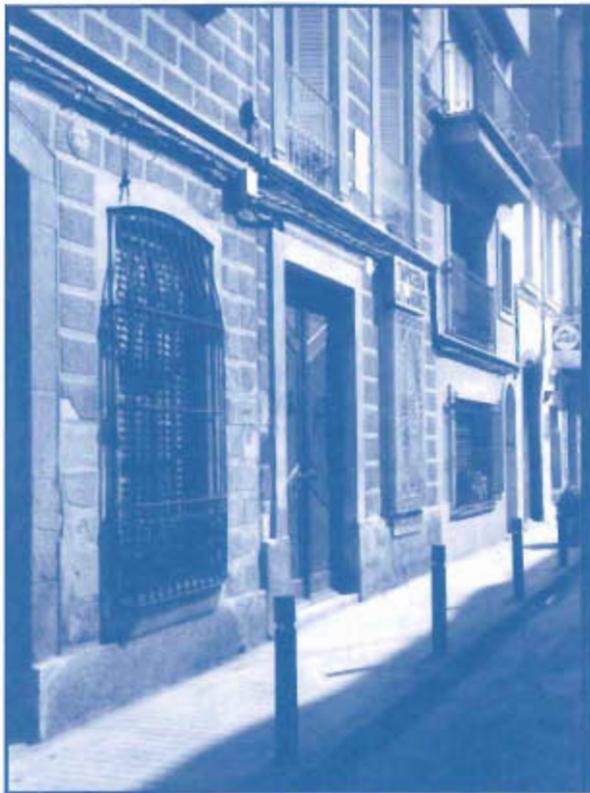
Ahora seguiré la navegación que anteriormente explico en dirección al puerto de nuestro destino Barcelona, en donde llegamos el 1º de Enero de 1898 de regreso de Génova, amarrando a la boya de la andana grande destinada a los Vapores de gran tonelaje, después seguía la otra andana de buques de menos tonelaje; los veleros se amarraban más adentro también en andanas con sus propias anclas y cadenas de proa y popa, pues en aquel tiempo no atracaba ningún buque.

En este día 1º de Enero de 1898 a las 8,30 h. De la mañana se levantó una borrasca de viento

fuerte del Este (Levante) con chubascos de grandes aguaceros con muy mal cariz, reforzamos las amarras en previsión de mal tiempo, después de mediodía arreció más el viento continuando los chubascos, durante la tarde empeoró el tiempo, el Capitán como no tenía la familia en Barcelona dormía a bordo, pero viendo el mal aspecto que presentaba aquella noche, antes de las 4 horas de la tarde vino con el botero de servicio, pero no podía ir adelante con el remolino de viento que se formaba con otro vapor que teníamos al lado y con los que estábamos de guardia, desde el Castillo le echamos un cabo y le arrastramos el bote hasta una escalera de mano, así pudo subir a bordo. Aquella noche fué tremenda con grandes aguaceros y viento duro del Este, repartiéndonos en guardias los que estábamos a bordo en previsión de si pasase algo. Amaneció el día 2 de Enero cerrado en agua y viento duro continuando todo el día y noche en la misma forma. Como el Besós no pudo contener la gran cantidad de agua que bajaba desbordó por la parte de Barcelona llevándose la vía férrea inundando todo aquel Campo llano con gran extensión que si hoy volviese a pasar no sé como se salvaría toda la gente que hoy hay en aquellos chalets.

Amaneció el día 3 de Enero de 1898, a las 7 de la mañana con un contraste de viento del 3er. Cuadrante (Sudoeste) cesó completamente de llover aclarándose el cielo, pasadas las primeras rachas de viento fué mejorando el tiempo rápidamente quedándose el viento muy moderado y buen tiempo. En esta misma mañana acudió mucho personal con botes dedicándose primeramente a salvar los guardias de Consumos que habían quedado aislados en su caseta y lo demás que encontraban.

Como el 2º Oficial me había relevado de la guardia que estuve estos tres días, después de almorzar a mediodía me fuí a tierra en dirección a la Estación de Francia con el objeto de irme a casa; al llegar a la Estación en la puerta de entrada única que había en aquel tiempo estaba cerrada con un letrero que decía: "Quedan interrumpidas todas las líneas". Como ya estaba cansado de estar a bordo, me fuí a hospedarme en la Fonda Nueva del Universo que había en la calle Boquería; aquel día tarde y noche lo dediqué al Teatro; al día siguiente a mediodía volví a la Estación, había un letrero que decía "A las 5 de la tarde saldrá un tren por el Litoral hasta Mataró que hará todas las escalas". Así pude ir a casa aquella tarde; al día siguiente ya se había normalizado algo el servicio de trenes y por la tarde volví a bordo. A los pocos días principia



Porta de la casa on vivia a partir de 1907 Isidre Isern.

El capità Josep Girbau amb la seva esposa Estrella Isern Millet.



mos la carga del buque; el día 20 de Enero de 1898 salimos para Puerto Rico, Isla de Cuba y E.U. Nueva-Orleans. En este puerto cargamos Duelas, Balas de Algodón para Barcelona y cerca de 2.000 para Génova; durante la estancia en este puerto desembarcó el 2º Oficial; en los últimos días del mes de Marzo salimos para Barcelona en donde llegamos el día 19 de Abril de 1898, día en que se había declarado la Guerra de los Estados Unidos contra España; descargamos rápidamente la carga de este puerto; a los 4 día salimos para Génova descargando también rápidamente en aquel puerto regresando a Barcelona el día 2 de Mayo de 1898, quedando definitivamente amarrado el buque a causa de la guerra desembarcando toda la tripulación excepto el Capitán y cinco hombres de la dotación para vigilancia, conservación y limpieza del buque. Tan pronto se terminó la guerra se arreglo el buque para el servicio que más conviniere. En Agosto de 1898 volví a embarcar de 3er. Oficial en el vapor "Juan Forgas", el Capitán el mismo D. Gregorio Nacher, el 1er. Oficial también aquel tan molesto y miedoso y embarcaron un 2º Oficial de otro vapor de la Compañía, era vizcaino, desde el primer día ya me pareció que fuese gran cosa y no me equivoqué, resultó ser uno de aquellos que no resuelven nada. "Si usted quiere". "Si a usted le parece", esto equivale a no decir nada; lo que necesita el Capitán de un buque es que le den su opinión para poder resolver. Como se tenían que repatriar las tropas de Cuba autorizada por el Gobierno era la Cía. Transatlántica, pero como no disponía de suficientes buques alquiló varios de diferentes Empresas; el "Juan Forgas" en el que yo estaba embarcado fué alquilado por \$10.000, pero la Empresa tenía que pagar la nómina de la tripulación que importaba unos \$1.000; así es que les quedaba \$9.000 limpios; todos los demás gastos desde aquel momento corrían a cargo de la Compañía Transatlántica. Todo lo perteneciente al "Juan Forgas", como sea el servicio de Cocinas y Cámaras, se empaquetó y guardó hasta terminar el contrato. En este mismo día la Cía. Transatlántica se hizo cargo del buque y en representación pusieron el 1er. Oficial D. José Jover Girbau de nuestro pueblo, dos cocineros, dos ayudantes, dos marmitones y siete camareros, habilitando el buque de todo el servicio de Cámaras y Cocinas, empezando en seguida la carga del buque consistente todo en víveres, cajas de galletas y tocino, muchos miles de sacos de arroz, garbanzos, alubias y lentejas hasta completar como media carga del buque, todo destinado a San Juan de Puerto Rico, porque decían que allí se morían por falta de víve



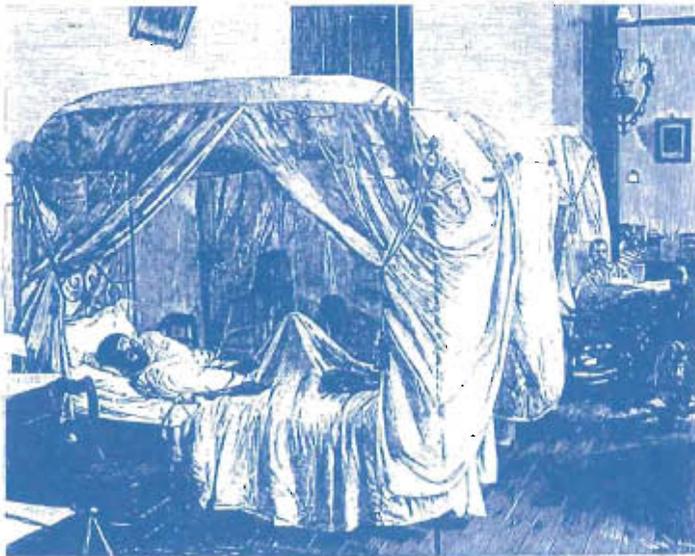
El capità Josep Girbau amb el seu nét Josep (anys 30).

res. El 26 de Agosto de 1898 salimos para Cádiz para completar la carga del buque, consistente también en víveres; desde el momento que llegamos vino el Capitán Inspector de la Cia. Transatlántica dando orden de trabajar día y noche sin parar hasta terminarla para acudir en auxilio de San Juan de Puerto Rico lo más pronto posible porque se morían de hambre; al siguiente día a última hora de la tarde tan pronto terminamos la carga sin dar tiempo a cerrar las escotillas nos hicieron salir en seguida y a toda prisa, dando orden de llegar lo más pronto posible a San Juan de Puerto Rico; a los 10 días llegamos a aquel Puerto. El primero que se presentó fué el Comisario de guerra y dijo: Capitán no tenía noticia de que este buque viniese a este puerto y el Capitán de a bordo le contestó: Pues traigo el buque cargado de víveres y nos echaron más que a toda prisa para acudir en auxilio de Vdes. por falta de víveres y el Comisario contestó: De lo que trae Usted no necesito nada, pues yo estoy liquidando las existencias que tengo a toda prisa, así es que tendrá que salir para la Habana; entonces se le pidió carbón y agua; a última hora de la tarde provistos ya de carbón y agua salimos, cuando estuvimos fuera del Puerto era ya de noche, estando en el puente de guardia con el Capitán y el Oficial representante de la Cia. Transatlántica observamos que habiendo puesto el telégrafo de la máquina

a toda marcha, el buque andaba muy poco, presentándose en aquel momento al puente el 1er. Maquinista, diciendo que le habían embarcado un carbón que no levantaba presión por más que se cargasen los hornos y que no tenía suficiente para llegar a la Habana y estando reunidos en junta con el Capitán y el Oficial representante de la Cia. Transatlántica acordando regresar al Puerto al día siguiente; al amanecer entramos nuevamente al Puerto, tan pronto dimos fondo vino el Comisario de guerra preguntando: qué le pasa Capitán, contestándole que le habían embarcado un carbón que no levantaba presión, que se gastaba y salía a llamarada por la chimenea, entonces preguntó a los que iban con él de qué pila le dieron señalándola desde a bordo y dijo: es claro, hay que darle de la pila que les indicaré; a las dos de la tarde provistos de buen carbón salimos para Habana; al llegar a este puerto también el primero que vino fué el Comisario de guerra y el Capitán le dijo que traía el buque cargado de víveres con destino a San Juan de Puerto Rico. Como el Comisario dijo que no le hacían falta nos despachó para este puerto, pues yo tomaré más o menos la mitad de las diferentes clases y el resto será para Cienfuegos que allí les hace más falta; a los cinco días salimos para el mencionado Puerto donde llegamos a los dos días en la embocadura de los caños que así lo llaman en donde embarcamos el práctico; a los diez minutos doblamos Punta Pié que hay un letrero muy grande que lo dice y hay una vuelta muy rápida y angosta que alguna vez ha varado algún Vapor; al cabo de un cuarto de hora estábamos en la desembocadura de los caños y entramos en la Bahía de Cienfuegos que es muy grande fondeando cerca del Muelle Real, descargando todo el resto de los víveres, principiando a cargar material de guerra de diferentes clases, muchos miles de cajas de cartuchos, granadas sin espoleta, fardos de carabinas, cajas de Mausers y material de otras clases hasta llenar las bodegas bajas preparando los sollados para el embarque de tropas; cuando las bodegas estuvieron llenas al otro día principiamos el embarque de tropa. Del Hospital de Sagua la Grande cerca de 500 y del Hospital de Cienfuegos más de 500; en total unos 1.000, más o menos todos estaban enfermos atacados de disentería; con el afán de embarcarse todos decían que se encontraban bien, pero fuimos separando los que nos parecía más delicados; además embarcaron siete sanitarios y seis monjas para cuidarlos; hubo algunos tan enfermos que fallecieron en el Muelle antes de embarcar; a las cuatro y media de la tarde salimos con destino a Valencia; el tiempo estaba



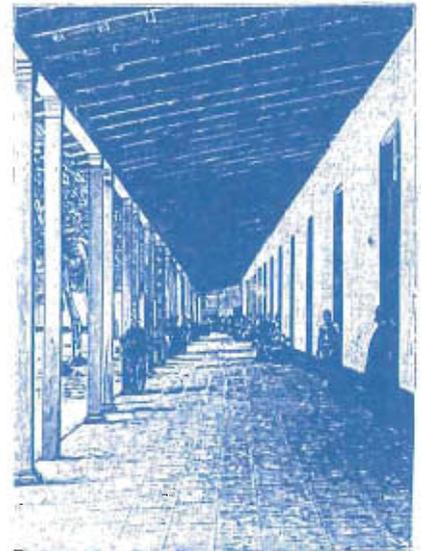
CLÍNICA DE HERIDOS DE LA GUERRA.



CLÍNICA DE OFICIALES.



D. RAMÓN MOROS Y PALACÍN,  
MEDICO MAYOR DE SANIDAD MILITAR,  
Jefe de la Clínica de heridos, en el Hospital Militar de  
Santiago de Cuba.



UNO DE LOS CORREDORES DEL PATIO INTERIOR.



HOSPITAL MILITAR DE SANTIAGO DE CUBA.—VISTA EXTERIOR DEL EDIFICIO.

algo ciclónico; al siguiente día a última hora de la tarde estábamos en Cabo Cruz y seguimos costeando la costa; al otro día estando costeando la costa de Santiago de Cuba, subió el Capitán al puente en el momento en que yo estaba de guardia y le hice observar que a causa de la gran refracción se veía clara la Isla Jamaica que por la gran distancia en que estábamos no se podía ver, y quedamos de acuerdo que era causa de un anti-ciclón, navegando en demanda de Punta Maysi, extremo oriental de la Isla de Cuba; durante la noche cruzamos con el Faro de dicha punta siguiendo en demanda del Canal de la Isla Inagua para desembocar al Océano Atlántico; al siguiente día a las 5 horas de la tarde estábamos en dicho canal y entramos en el Atlántico; antes del anochecer se entabló viento del Este que fué refrescando a medida que se acercaba la noche; el cielo estaba claro, pero los horizontes muy calmosos; el sol se fué a la puesta hasta perderse en el horizonte, pero muy rojizo que parecía fuego; a las 8 horas de la noche entré de guardia hasta las 12 horas que me relevó el 2º Oficial; antes de terminar mi guardia, serían cerca de las 11 horas, subió al puente el Capitán, que era la hora que acostumbraba a acostarse y me dijo: Isidro, que siempre me llamaba así, preguntándome qué me parecía el tiempo; le contesté que no me gustaba mucho porque el viento ya era frescachón y no creo que sea brisote y que por la parte del 2º cuadrante el horizonte está muy oscuro y era en mala dirección, por lo que habíamos observado desde la salida de Cienfuegos y estuvimos de acuerdo en que se nos acercaba ciclón y que el Barómetro principiaba a bajar rápidamente, preparándonos para pasarlo; se cerraron los cuarteles de las escotillas herméticamente con sus barras de hierro dejando únicamente abiertas las puertas de los tambuchos para ventilación de los sollados donde estaban alojados los soldados; después de media noche empeorando el tiempo por haber aumentado la fuerza del viento engrosando los mares, oscureciéndose el cielo; como el viento se aguantaba del Este, o sea la misma dirección que entró, nos demostraba que estábamos en el simicículo peligroso en la trayectoria del ciclón. Amaneció con viento duro y muy mal cariz y mares gruesas y encrespadas aguantándonos mura a las mares con la máquina que podíamos; a las 7 horas de la mañana como el viento seguía de la misma dirección nos demostraba que el Vórtice del ciclón se nos venía encima, acordamos dar la vuelta hacia el oeste para escapar de aquella mala situación, pero cuando el buque estuvo atravesado al viento y a las gruesas mares no quiso obedecer al timón dominado por aquellas fuerzas, dando

bruscos y violentos movimientos de balance, ante el temor de exponernos a una avería de consideración que podría costarnos cara, acordamos volver a poner la proa mura al viento y las mares, dispuestos a aguantar del modo mejor posible lo que se presentase, protestando a la vez, contra mares, vientos y demás elementos causantes, así como Aseguradores, cargadores, receptores y contra quien haya lugar en estos casos una y mil veces si fuera necesario, con el fin de extender y ampliar la protesta llegado al puerto de nuestro destino.

A medida que fué adelantando el día más arreciaba el viento; a las 9 horas se había oscurecido el cielo de tal forma que parecía como si fuese de noche; el viento del Este continuaba a ráfagas que arbolaba más las mares que nos indicaba que el Vórtice estaba muy cerca; a las 9,45 h. con remolinos de viento que ya no tenían dirección nos dio a comprender que ya lo teníamos encima levantando mares de todas direcciones como si fuese un hervidero, la celajería pasaba muy baja, a la altura de los palos. Esta situación duró unos 10 minutos que se quedó el viento completamente calma, cualquier buque de vela que se hubiese encontrado en aquella situación, lo menos que le podía pasar, era desarbolarse y quizá naufragar; al poco rato se vió venir por el Oeste una polvareda de viento como si fuesen mangas totalmente opuesto al viento del Este que teníamos antes, demostrándonos que el Vórtice había ya pasado y que se iba alejando; cuando nos alcanzó aquella polvareda de viento nos venía de popa y navegábamos a poca máquina mura babor de la gruesa mar del viento habido anteriormente y lo pasamos relativamente bien, con el contracto del viento del Oeste; las mares del Este fueron abonanzándose rápidamente, pasadas las primeras rachas se quedó el viento más moderado, pero con cerrazones de agua que duraron hasta más de media tarde que cesaron; en esto pudimos abrir algunos cuarteles de cada escotilla para ventilación porque hacía un calor sofocante; como es de suponer todos los soldados estaban mareados sin salir de la litera, como asimismo la mayoría de Oficiales de diferentes graduaciones que estaban de 1ª y 2ª clase. Aquel día casi nadie comió; se hizo un gran caldero de Té que los servían los camareros de las Cámaras más acostumbrados a la navegación que no se marearon, y en departamentos de los soldados los bodegueros (marineros) con cafeteras los servían con su pote de beber agua; por la tarde y a la noche algunos Oficiales que ya les había pasado el mareo comieron algo; al día siguiente como ya

se había normalizado todo la gran mayoría comieron como de costumbre; a los enfermos los servían los sanitarios y las monjas. Al anochecer el viento fué aflojando quedando frescachón durante la noche, aclarándose el cielo.

Desde la salida de Cienfuegos diariamente fallecían de dos a tres soldados, pero aquel día fallecieron el doble y tanto los unos como los otros, pasadas las horas reglamentarias, les dábamos sepultura en el mar, anotándolo en el libro de Actas de Defunción, el día del fallecimiento y demás datos que podíamos adquirir, y la Latitud y Longitud en donde se les daba sepultura en el mar, más siete copias para entregar a la llegada al puerto a la Autoridad de Marina.

Como estábamos en otoño las mares en este tiempo están siempre movidas toda la travesía fué de mucho balanceo, como el pasaje ya se había acostumbrado eran pocos los que se mareasen, los Oficiales para pasar el tiempo se dedicaban a jugar al Tresillo y otros. Durante la navegación siguieron falleciendo de dos a tres soldados diarios.

El 1º de Noviembre de 1898 llegamos a Valencia con tres soldados muertos que habían fallecido aquel día y fueron los únicos que se llevaron a tierra con camillas para darles sepultura, por orden del Capitán General, aplazando el desembarco de los demás hasta el día siguiente que con puentes se hizo una pasarela hasta tierra para más facilidad por los que podían bajar por sus propios medios; como había tantos enfermos, muchos tuvieron que bajarlos con camillas; el día 3 por la tarde salimos para Barcelona en donde llegamos al otro día 4 de noviembre de 1898.

En este puerto descargamos todo el material de guerra; cuando estuvo a plan barrido se hizo un baldeo general en todo el buque desinfectando las bodegas y demás departamentos, como asimismo las Cámaras de 1ª y 2ª clase, principiando habilitar el buque para emprender otro viaje de repatriación de tropas, el personal de la Cía. Transatlántica continuaron los mismos. El Capitán de a bordo D. Gregorio Nacher este viaje se quedó con permiso; el 1er. Oficial, aquel tan miedoso, tomó interinamente el mando del buque; el 2º, aquel vizcaino que no resolvía nunca nada pasó a 1º y yo de 2º embarcando un 3º nuevo en la Compañía. Cuando el buque estuvo listo de todo dispuesto para emprender viaje, salimos de Barcelona directamente a la Habana. En este puerto embarcamos material

de guerra y los Regimientos de Canarias y Garellano y pasajeros particulares en todo éramos unos 1600 con destino a Santander. El día que recalamos en este puerto era un día de viento muy fresco del 4º cuadrante con mucha marejada y cariz de viento y cielo con calima blancuzca, cuando estuvimos más cerca de la entrada vimos que el Semáforo nos hacía señales, cuando pudimos distinguir las banderas nos decía: (Los prácticos no pueden salir); en esto el Capitán que era muy miedoso, sin dar tiempo a preguntar por qué dió todo el timón a babor hasta poner la proa hacia fuera con poca máquina; por cierto que la tropa ya se había vestido de gala, pusieron muy mala cara; el 1er. Oficial que era de aquellos que no resuelven nunca nada, esto que era de aquel país, como he dicho anteriormente, así es que sólo se podía contar con el Oficial representante de la Cía. Transatlántica, D. José Jover Girbau, nos pusimos de acuerdo, le dije: Fíjese si el Semáforo hace otra señal mientras yo buscaré al libro del Telégrafo para preguntarle el por qué no salían los prácticos y encontré un párrafo que decía: (Diga si hay algún inconveniente en el Canal donde se entra) contestando: (Puede Vd. entrar y aténgase a las señales que le hará el práctico); en esto pudimos convencer al Capitán de dar la vuelta y dirigimos al puerto, antes que más tarde engrosase más la mar, estando ya tan cerca como estábamos, antes que la mar rompiese en la barra; al poco rato vino una escalada de mar, una vez pasada la escalada, de momento quedó más apaciguada; en esto dimos toda la fuerza de máquina; al poco cruzamos la Peña Horadada y de la órzada muy rápida a estribor entramos a la mar bonanza embarcando el práctico que ya nos esperaba; a sus órdenes seguimos en demanda del fondeadero; al poco dimos fondo cerca del muelle, luego vino la Sanidad dejando el buque en libre plática; a continuación vino el Capitán General dando orden de atracar el buque para el desembarque de tropa y como no había ningún soldado enfermo se hizo muy rápido. Al día siguiente se principió la descarga del material de guerra; terminada la descarga quedamos a las órdenes del Capitán Inspector de la Cía. Transatlántica. Como faltaba poco tiempo para terminar el Contrato no daba lugar a emprender otro viaje. En estos días de espera nos dedicamos a hacer un baldeo general del buque, desinfectando todos los departamentos. A los quince días tuvimos orden de salir para Barcelona; llegado a este puerto tan pronto se terminó el Contrato que duró como un mes desembarcó todo el personal de la Cía. Transatlántica, asimismo todo el servicio de

Cámaras y Cocina. Entonces se procedió a habilitar la dotación del Vapor "Juan Forgas"; el primer Oficial aquel tan miedoso que hizo interinamente el viaje de Capitán pasó a ocupar la plaza de 1er. Oficial del "Miguel Gallart" y el 1er. Oficial que estaba en las mismas condiciones que el anterior, pasó a ocupar su plaza de 2º Oficial del Vapor últimamente citado.

En el Vapor "Juan Forgas" volvió a embarcar el Capitán D. Gregorio Nacher que estaba con permiso y de 1er. Oficial el más antiguo de la Empresa que estaba en el "Miguel Gallart", por cierto muy tratable y más listo, que valía más que aquellos dos penchos juntos, continuando yo de 2º Oficial y de 3º el mismo que había embarcado de nuevo en aquel viaje.

Se arreglaron los buques para continuar el servicio interrumpido por la guerra o lo que más conviniese. En esto la Compañía acordó establecer un nuevo servicio mensual al Río de la Plata de carga y pasaje, anunciando como primer Vapor el "Miguel Gallart" para una fecha fija; una vez embarcada la carga que se había presentado salió con destino a Montevideo y Buenos Aires, haciendo las escalas del Mediterráneo y un puerto de las Islas Canarias. Para un mes más tarde anunciaron el "Juan Forgas" que yo estaba embarcado de 2º Oficial, también para el Río de la Plata, saliendo de Barcelona el 30 de Marzo de 1899 haciendo las escalas de Valencia, Alicante, Málaga y Cádiz; en este puerto cargamos 800 toneladas de sal, que era el hueco que nos quedaba para completar la carga saliendo para Sta. Cruz de Tenerife embarcando una pequeña carga sobre cubierta, rellenando las carboneras de carbón y saliendo para Montevideo y Buenos Aires. En este puerto cargamos trigo, tercerolas de sebo, pezuñas y una gran cantidad de cueros secos y salados y regular pasaje con destino a Cádiz y Barcelona, con un flete total de 4.500 Libras que, por ser primer viaje, no estaba mal, llegando a Barcelona el 14 de Julio de 1899. El 4 de Agosto emprendimos un nuevo viaje a Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans. En este puerto cargamos Duelas y Algodón para Barcelona y 2.000 Balas de Algodón para Génova; de regreso de este puerto llegamos el 21 de Noviembre de 1899 a Barcelona. El 30 de Noviembre salimos haciendo un viaje idéntico al anterior, llegando a Barcelona el 25 de Febrero de 1900.

El 21 de Marzo emprendimos viaje al Río de la Plata, llegando a Barcelona el día 1º de Junio de 1900.

El 11 del mismo mes de Marzo salimos de Barcelona haciendo otro viaje al Río de la Plata regresando a Barcelona el 17 de Septiembre de 1900 y el 22 del mismo desembarqué del Vapor "Juan Forgas" por haber pedido licencia para un viaje para casarme. A los pocos días salió el Vapor con destino al Río de la Plata embarcando interinamente un 2º Oficial ocupando la vacante que yo había dejado. Al llegar a Valencia estando cargando el suegro del Capitán D. Gregorio Nacher, que era el estibador, se cayó de una escalera y se lastimó bastante; en esto el Capitán lo comunicó por teléfono a la Cía. y al mismo tiempo, pidió permiso para quedarse y se lo concedieron, contestándole: mandaremos Capitán y al enterarse el 1er. Oficial de la injusticia que le hacían, siendo como era apto para mandar cualquier buque (porque la verdad valía mucho), le dijo al Capitán que en aquella forma no quería seguir, que prefería desembarcar; enterada la Compañía por el mismo teléfono, contestó: mandaremos Capitán y primer Oficial. En todo esto viendo la injusticia que le hacían, el Capitán quiso defenderlo y se trabó una discusión. Como el teléfono es muy descubridor, que se oye todo lo que se dice, el resultado final fué que tanto el Capitán D. Gregorio Nacher como el 1er. Oficial Jose Llorca, muy antiguos en la Compañía, quedaron desembarcados y despedidos de la Cía. y mandaron Capitán y 1er. Oficial nuevo en la Cía. que se hicieron cargo del buque. Lo que resulta en las Empresas particulares que no disponen de personal de reserva, cuando suceden casos como éste tienen que embarcar personal nuevo en perjuicio de los que van ascendiendo por escalafón van quedando rezagados y se dieron varios casos parecidos a éste. Como yo recién hacía pocos días que había pedido permiso por un viaje para casarme no era del caso que me llamasen, pero perdí la oportunidad de ascender porque al mismo tiempo yo estaba con muy buena relación con la Dirección.

Continuaré ahora el viaje del Vapor "Juan Forgas"; salió de Valencia con el nuevo mando con destino a Montevideo que en aquel tiempo era una Bahía abierta al tercer cuadrante S.O. de poco fondo de barro muy blando (Lama). Al salir con el práctico a bordo, al hacer la ciaboga para dar la vuelta a causa del poco fondo, el buque iba arrastrando sin dar la vuelta; tanto se acercaron a la Punta San José que había una restinga de piedra que embarrancó y con el auxilio de dos remolcadores lo libraron de la embarrancada, pero con avería en la quilla y algunas planchas con abolladura. Como en aquella forma

no podía continuar el viaje tuvo que entrar en Dique, reparando provisionalmente la avería y salió para Buenos Aires, regresando a Barcelona en la segunda quincena del mes de Diciembre de 1900 y volví a embarcar en el mencionado vapor. El 26 de Diciembre salimos para Marsella para entrar en dique y reparar definitivamente la avería; se cambiaron 15 metros de quilla y se quitaron las abolladuras de las planchas. Listos ya de la reparación regresamos a Barcelona en Febrero de 1901; a últimos de este mes volvimos a emprender viaje al Río de la Plata regresando a Barcelona el 18 de Mayo de 1901, desembarcando el Capitán para examinarse de práctico del puerto y el 1er. Oficial también desembarcó para quedarse definitivamente en tierra. En esto ascendí a 1er. Oficial; el 3º pasó a 2º. Al cabo de algunos días embarcaron de Capitán aquel 1er. Oficial tan miedoso y penco que ya no me gustó mucho; se vió que la Empresa todavía no se había dado cuenta de lo poco que valía y al cabo de mucho tiempo sí que se dieron cuenta, porque acabaron por despedirlo; mucho más adelante lo explicaré en la forma que fué; el perjudicado fui yo que tuve que cargarlo por mucho tiempo. Como faltaba un 3er. Oficial antes de la salida embarcaron uno nuevo en la Compañía -Gerardo Millet Estapé- y éste más tarde por culpa de él lo despidieron; esto que valía más que él, pero más tarde pudo vengarse mostrando a la Compañía una fotografía que desdice del cargo que ocupaba, primeramente por ser padre de familia, segundo por su avanzada edad y otras torpezas que hizo, que más adelante explicaré.

El 3 de Junio de 1901 salimos de Barcelona para Montevideo y Buenos Aires; al llegar a Las Palmas de Gran Canaria a la una de la tarde, estaba en la proa como me pertenecía como 1er. Oficial; como ví que el buque llevaba mucha arrancada, que era difícil pararlo de momento, le indiqué al Capitán señalándole la boya que era donde principiaba el poco fondo, me contestó muy mal diciéndome "que te crees que no lo veo" y gracias al 3er. Oficial que estaba en el timón que le avisó si se había fijado que el Telégrafo que marcaba media máquina; al momento de este aviso dió toda marcha atrás, pero ya era tarde; cuando vió que el buque tardaba en parar la arrancada hizo fondear del ancla de babor, a continuación seguido la de estribor filando la cadena de las dos, pero aguantando lo que podía para parar la arrancada, asimismo llegamos casi a tocar la boya; parado ya el buque levamos la de estribor quedándonos con la de babor con 2 grilletes de

cadena, o sean 30 brazas; después de esto fui al puente y le dije al Capitán que ya le había avisado que uno en la proa en aquel momento no está como si fuese un estaquirot, dándome mil excusas que no me convenció, pero como era el Capitán pasó. A las 2 horas de la tarde principiamos la descarga embarcando la que teníamos preparada, al mismo tiempo rellenando el hueco de las carboneras; a las 5 horas de la tarde estábamos listos de estas faenas; a esta misma hora vino el Consignatario con el despacho del buque que estaba conforme para poder salir en seguida, además teníamos antecedentes de que se podía presentar de momento un gran jaleo, pero el Capitán se entretuvo en llamar el práctico que nada menos que eran 4 pitadas que escandalizaba el puerto, como los prácticos en Las Palmas estando el buque en roda al ante puerto nadie les llama para la salida, pero era costumbre pagarles el practicaaje; en todo este tiempo perdido se presentó el jaleo que duró hasta las dos de la madrugada que tanto los Oficiales como toda la dotación de cubierta desde el contramaestre hasta el paje estaban más que cansados y no tuvo más remedio que aplazar la salida hasta el otro día que salimos a las 9 horas de la mañana para Montevideo y Buenos Aires; me abstengo de explicar lo sucedido aquella noche por los elementos que tomaron parte en ella, pero la culpa la tuvo el Capitán porque con los antecedentes que teníamos que podía presentarse aquel jaleo a cualquier otro lo hubiese encontrado fuera del puerto y se hubiera evitado aquel gran trabajo y molestia.

De regreso de Buenos Aires llegamos a Barcelona el 1º de Septiembre de 1901; el viejo molesto como siempre, además tenía la manía que no podía ver a ningún oficial que hablase con el pasaje y hay veces que no se puede evitar, porque no le traten a uno de orgulloso o mal educado. Sólo referiré los casos de más importancia; a mí sobre este particular nunca me decía nada porque sabía que yo era más formal que él, más serio y mucho más joven.

El 12 de Septiembre de 1901 salimos de Barcelona para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans; en este puerto embarcamos una compañía de teatro; creo que trabajaban en el Romea, con destino a la Habana, entre ellos había una que iba con su esposo, por cierto muy lista y pronto conoció el flaco del viejo, tardando poco en conquistarlo. Todo el día estaban hablando los dos; por nuestra parte los Oficiales nos separamos con el fin de que se enganchara, ya que tenía la manía que nadie hablase con el pasaje;

en cambio, el adquirió con aquélla una amistad como si fuesen de familia. Al llegar a la Habana desembarcó toda la Compañía para trasladarse a Méjico, porque iban a Mérida Capital de Yucatán a representar Don Juan Tenorio.

Terminada la descarga en Habana salimos para Nueva-Orleans cargando en este puerto Algodón y Duelas para Barcelona y Algodón para Génova regresando de este puerto a Barcelona el 6 de Febrero de 1902.

El 15 del mismo emprendimos viaje para Puerto Rico, Ponce, Santo Domingo, Santiago de Cuba, Habana y Nueva Orleans. Al llegar a la Habana atracamos como siempre en uno de los espigones de los muelles de San José; al día siguiente de improviso entró aquella pasajera con su esposo tan amigos del viejo; yo estaba sentado con los otros dos Oficiales en un banco del saltillo y nos vinieron a saludar, refiriéndonos algo sobre el viaje a Méjico, pero nada de bueno, preguntando en seguida por el Capitán; les contesté que en aquel momento no estaba a bordo, pero que no tardaría en llegar sentándose en un banco esperándolo; entonces dije a los Oficiales: éstos vienen derrotados de Méjico y el viejo es el que le tocará pagar los gastos, tan pronto llegó corrieron como un relámpago a saludarlo, en esto ya vieron el cielo abierto. A la 10 horas tocaron la campana en señal de almorzar, por de pronto ya almorzaron a bordo a su lado, después de almorzar que ya habían hablado lo que querían el viejo me dijo, que para ir a Nueva-Orleans había pensado enrolarlos como camarero y camarera; en esto le contesté que no podía ser porque el Consignatario de la Habana embarcó con su esposa en esta forma y un Agente de Aduanas dió parte que a bordo había un pasajero y una pasajera que comían en el Comedor de 1ª clase y gracias a las buenas amistades que teníamos con los principales comerciantes de aquella ciudad la mayoría españoles, se pudo salvar de una fuerte multa, esto mismo lo consultó con el Consignatario y como a él le había pasado antes le dijo, que era muy arriesgado y que le podía salir muy caro y no tuvo más remedio que pagarles el pasaje hasta Barcelona que le costó \$180, que era mejor que los hubiese guardado para su familia y los puso en un camarote de 1ª clase que daba al comedor. De regreso de Nueva-Orleans para Barcelona, como no había a bordo ningún pasajero más les sobraba tiempo para hablar todo lo que querían; durante la navegación una tarde él estaba con su traje y gorra de uniforme, ella estaba sentada a su lado

y él tenía en un dedo de la mano un lorito que trajeron de Méjico. El médico de a bordo que también estaba harto de él tenía una máquina de fotografiar y sin que ellos se apercibiesen les hizo una fotografía de aquella posición entregándonos una a cada Oficial; el 3er. Oficial aprovechando aquella ocasión se quedó con dos porque el viejo siempre le estaba encima y se las guardó temiendo que algún día le pasase algo para poder vengarse de él, como se verá más adelante. Continuando la navegación desde Nueva-Orleans el 10 de Junio de 1902 llegamos a Barcelona desembarcando aquella pareja y no los volví a ver nunca más.

El 24 de Junio de 1902 salimos en viaje al Río de la Plata regresando a Barcelona el 9 de Octubre del mismo año pidiendo permiso a la Compañía por un viaje simulando por asuntos de familia y me lo concedieron; todo era para ver si durante este tiempo se presentase alguna vacante en otro vapor para quitarme de encima aquel viejo molesto, pero no se presentó ninguna variación y por no perder más tiempo me ví obligado a volver a embarcarme en el mismo Vapor "Juan Forgas", saliendo de Barcelona el 12 de Febrero de 1903 para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans, haciendo tres viajes más en la misma Ruta y uno al Río de la Plata, llegando en este último viaje a Barcelona el 17 de Diciembre de 1904. Como el vapor "Juan Forgas" entraba en una gran reparación para tiempo, el viejo molesto lo trasbordaron de Capitán al Vapor "Puerto Rico", que por fin me lo quité de encima para siempre; el 3er. Oficial también lo trasbordaron a aquel Vapor, que es el que cargó con aquel viejo molesto que acabó saliendo de la Empresa por causa de él, como explicaré más adelante; el 2º Oficial se quedó de momento como guardián, trasbordándome a mí de 1er. Oficial en el Vapor "Miguel Gallart"; desde el primer momento me pareció ya que entraba en la gloria; en aquel vapor encontré un Capitán muy tratable y buen compañero D. Jaime Giménez que me llegó a tener tanta y más confianza que él mismo; los otros oficiales también muy buenos chicos. Había un buen Contramaestre Jaime Lloret y un carpintero Hilario Marimón que también valían mucho; todo junto como una balsa de aceite. El 30 de Diciembre salimos de Barcelona (1904) para San Juan de Puerto Rico en donde llegamos el 28 de Enero de 1905 consignados a Sucesores de L. Villamil y Cía. quizá la casa más importante de aquella Capital y nos mostró un cable de los Armadores del buque que decía: Desembarque Capitán vaya a Nueva-Orleans tome mando 1er. Oficial. Hablando uno de estos días que permane

timos allí con el Jefe de la casa me dijo: Tiempo atrás llegó con el Vapor de la Compañía Transatlántica que venía de Barcelona un señor llamado Francisco Maristany, más listo que una ardilla; él ignoraba si yo lo conocía, me dijo: que a su hermano José Maristany, Capitán del buque "Nueva Paula" la casa Rosés y Cía., de Arecibo, que había suspendido pagos, le había protestado unas letras o una letra que él creyó que no entraban en la suspensión de pagos. Como era tan listo aquí llegó a enseñar a los Abogados y salió con la suya ganando el pleito; si no llega a venir él era un asunto perdido; esto demuestra lo listo e inteligente que era.

El 30 de Enero de 1905, desembarcado el Capitán, tomé el mando del buque, saliendo para Mayagüez, Ponce, Santiago de Cuba, Manzanillo, Habana y Nueva-Orleans; allí encontré el Capitán que había desembarcado en San Juan de Puerto Rico por orden de los Armadores; allí se me presentó un conflicto. La Dirección de la Compañía lo mandó a Nueva-Orleans porque cuando era 1er. Oficial de otro vapor de la misma Empresa por un asunto de cuatro polizones, la Junta de Emigración de la Habana le puso una multa de 500 dólares, pero la culpa la tenía el Capitán, pero como en los asuntos de pasajeros el que interviene o da la cara es el 1er. Oficial, él se la cargó, pero resultó que de Nueva-Orleans tenía que regresar a la Habana para embarcar pasajeros; era necesario embarcarlo de una u otra forma para evitar gastos a la Compañía; éste es el conflicto que se me presentó, por esto le enrolé como fogonero; al llegar a la Habana en esta forma, al pasar lista de la tripulación pasó desapercibido; en seguida se metió al camarote sin salir para nada mientras estuvimos allí; al otro día a las 5 de la tarde salimos después de haber embarcado pasajeros para las Islas Canarias y la Península; cuando estuvimos fuera del puerto salió ya libremente del Camarote entrando en funciones, pues ya la tripulación sabía que era el Capitán, llegando a Barcelona el 18 de Abril de 1905 que por el asunto explicado antes, lo destinaron a otro vapor de la Línea de la América del Sur, embarcando a bordo del "Miguel Gallart" otro Capitán que era de los más antiguos de la Empresa, de carácter orgulloso y se creía que él lo hacía mejor que los otros, además era bastante peleón; yo también tuve algunas peleas con él, pero tenía buen fondo por que no informaba a la Dirección de la Cía. de la Oficialidad en mal, sólo hablaba en mal de uno, no sé el por qué, tendría o no sus razones; era también bastante instruido y muy aficionado a estar en su camarote haciendo cálculos.

El 3 de Mayo de 1905 salimos de Barcelona para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans; el día que salimos de San Juan de Puerto Rico para Mayagüez me dijo: No crea que sea como los demás buques que ha navegado que entran a este puerto a las diez de la mañana o más tarde (esto se dice ser de cal alabau) porque hoy verá una cosa muy distinta, que llegaremos a la salida del sol como siempre he llegado, pero resultó que llegamos más tarde que los demás; esto con mi ayuda que explicaré. Entonces le dije: el viaje anterior con este mismo buque en San Juan de Puerto Rico desembarcó el Capitán por orden de los Armadores que lo mandaron a Nueva-Orleans, tomando yo el mando del buque, saliendo para este Puerto de Mayagüez, como sabía bien la enfilación del Canal llegué al fondeadero bastante temprano. Cuando estuvimos N S con el Faro de Punta Borinquen moderamos la máquina y al estar E O a poca porque sobraba tiempo antes no amaneciese. El Capitán me dijo que a las cuatro y media lo llamase; poco antes de las cinco subió al puente de guardia y tenía por costumbre quedarse a la parte de estribor, o sea la derecha; en esto estábamos a la vista del Faro de Punta Espinillo, navegando a poca máquina; en esto ya fué levantando el día; al cabo de media hora era ya día claro saliendo el sol; estábamos ya cerca de la enfilación del Canal; en esto se me acerca y me dice que no veía la caseta pintada de color encarnado que me servía de enfilación, le contesté que era una mala enfilación porque podían haberla pintado de blanco o cualquier otro cambio; en esto para mí ya estábamos en la enfilación del Canal, el día iba adelantando, aquello de llegar al salir el sol como me dijo ya había pasado y seguía mirando con los gemelos buscando la caseta. Era costumbre a la entrada de todos los puertos llamar a todos los Oficiales para cuando convenía se ponía cada uno en su sitio, al cabo de una media hora se vió una boya y con los otros oficiales se creyeron que era la boya que señalaba la entrada del Canal, cuando estuvimos algo más cerca le dije al Capitán que aquella boya marcaba la entrada de poco fondo y no tardará mucho en verse con la tranquilidad y claridad del agua que se asustará; poco tardó en verse el fondo, cuando lo ví tan desorientado le dije; tenemos que dar vuelta hacia fuera porque el fondo va disminuyendo rápidamente y estamos muy separados de la enfilación del Canal y me creyó; para demostrarlo le dije: que se ponga el 3er. Oficial al lado del compás que yo le avisaré cuando estaremos en la verdadera enfilación del Canal; al cabo de unos tres cuartos de hora estábamos en la enfilación y mandé tirar todo el timón hacia estribor, cuando tuvimos la proa en la dirección del Canal, que la mejor marcación es el Cerro-Montuoso,

ahora el compás marcaba S 70 grados Este se puede dar si quiere toda máquina, preguntando al 3er. Oficial dijo que efectivamente marcaba el compás este Rumbo, convencido que estábamos en la buena enfilación dió toda fuerza de máquina; al cabo de más de media hora se avistó un cayuco que era el práctico que al poco subió a bordo, a sus órdenes seguimos; al cabo como de un cuarto de hora se avistó la boya que señala la entrada del fondeadero. Cuando el práctico estuvo a bordo dijo: Capitán me hizo temer con aquella dirección que no embarrancase porque aquella boya marca el poco fondo; el resultado fué que en vez de llegar al salir el sol, como él me dijo, cuando llegamos eran más de las diez, esto siguiendo mis instrucciones, de lo contrario, no sé a qué hora hubiésemos llegado. El lector se pensará que uno lo dice para hacerse grande, pero esto no es más ni menos lo que pasó, esto no quiere decir que el Capitán fuese un torpe; al contrario, como he dicho mucho antes, era un hombre bastante instruído con varios años de Capitán en la Compañía, pero se presentan casos en la navegación que uno está confuso y algo desorientado en aquel momento y puede que otro que no lo esté vaya más acertado y se pueden dar varios casos parecidos a éste. De Mayagüez salimos para Ponce, Santiago de Cuba, Habana y Nueva-Orleans. En este puerto cargamos Duelas y Algodón para Barcelona y Génova; de este puerto regresamos a Barcelona el 12 de Agosto de 1905.

El 26 del mismo mes salimos con destino a Puerto Rico, Cuba, Méjico y Estados Unidos; de Veracruz fuimos a Progreso que el fondeadero es un placer de poco fondo, hay que ir sondando y cuando se cree conveniente por el calado del buque que le sobren unos dos pies de agua se fondea, asimismo apenas se distingue la costa porque es muy baja de arboleda; el tiempo estaba revuelto, el viento era del Sur que es precursor del viento del Norte, muy frecuente en aquel país y acostumbra a soplar fuerte; al día siguiente descargado el buque con la documentación a bordo, a las 7 horas de la mañana salimos para Nueva-Orleans; en esta hora estaba yo de guardia, a las 8 me relevó el 3er. Oficial en momentos que entraba una racha de viento muy fresco del Oeste, el cielo estaba oscuro con mucha celajería y cargado el horizonte por el Norte; en esto me dice el Capitán para alargar el foque y el trinquete cuchillo, le dije: mira que este viento es falso y durará pocas horas y no dijo nada más; al cabo de media hora que ya estaba de guardia el 3er. Oficial le mandó alargar aquellas velas antes citadas, que no dejó de ser un absurdo; en esto me había ido al Camarote para lavarme; a las 9 y media subí a cubierta viendo que la cargazón del

Norte había aumentado y se acercaba, le advertí al 3er. Oficial que cuando estaremos almorzando se levantará rápidamente la cargazón del Norte, descargando un chubasco de agua y viento duro que será de proa, pero antes que esté encima, como la marinería estará comiendo llama al Contramaestre que ya sabes que vale muy poco, que está porque es paniaguado del Capitán y manda arriar y aferrar las velas, porque además son ya de más de medio uso y se harían a pedazos, pues yo no me moveré de la cámara para nada, porque el tiempo no está para llevar velas de vapor; al oír pitar en señal de llamar al Contramaestre ya comprendí para que era; en esto el Capitán me preguntaba qué debe pasar, le contesté que la borrasca del Norte debe estar muy cerca y llama para quitar las velas, muy justo les vino para estar listos, pero las salvamos de hacerse a pedazos; al poco rato descargó un chubasco de agua y viento duro del Norte. Mi intención fué salvar al 3er. Oficial de aquel apuro y responsabilidad, pero la culpa la tenía el Capitán por haber mandado alargar aquellas velas con aquel tiempo, pero como quien se carga con la responsabilidad es el Oficial de guardia por no haber sido más previsor, aunque la verdadera culpa la tenía el Capitán, porque no era tiempo de ir con velas, que al fin y al cabo no ayudan para nada, porque con Vapores como el "Miguel Gallart" de más de 5.000 toneladas de carga, aquellas pocas velas son relativamente pequeñas comparadas con el tonelaje del buque; se pueden usar alguna vez cuando se navega con viento frescachón y marejada de través para aguantar algo el movimiento de balance, pero por regla general son tan pequeñas que no se nota gran cosa.

De Nueva-Orleans salimos cargados de Duelas y Algodón para Barcelona y Génova; durante la navegación se presentó por la mañana un día de viento frescachón del Norte con bastante marejada; como venía de través el buque daba fuertes balances, alargamos el foque y trinquete cuchillo que, como he dicho antes, eran ya de más de medio uso, para ver si se evitaba algo, aunque fuese poco, el balance; así continuamos toda la mañana y parte de la tarde; a las 4 de la tarde entré yo de guardia; en aquel momento había en el puente el Capitán y el 2º Oficial, que fué el que me entregó la guardia; tan pronto me hice cargo yo les dije si se habían fijado que la relinga del trinquete cuchillo daba señales de romperse y le señalé por dónde, pero les pareció que no tenía importancia, porque sólo se veían unas pequeñas filásticas que saltan, casualmente es el señal que indica que no tardará en romperse; esto me indicó que ni uno ni otro tenían suficiente navega



Retrat fotogràfic del capità Celestí Mitjans i Pijoan.

ción en buque de vela, que esto se aprende en seguida para conocerlo; en esto me pregunta el Capitán si podíamos esperar hasta mañana, le contesté que no, porque al romperse la relinga durante la noche la vela se hará en varios pedazos; entonces estuvo conforme en arreglarla; como el Contramaestre valía muy poco le expliqué lo que tenía que hacer: vaya al pañol y corte un pedazo de cáñamo de 2 palmos, a cada extremo haga una piña, esta boza la pone bien tirante cosida con piola a la parte castigada de la relinga; se cargó la vela y se hizo la compostura que yo le indiqué y se volvió a poner la vela en viento; asimismo durante la noche se rompió la relinga por la parte castigada, pero como la boca no estaba tan tirante como le expliqué, se rajó el primer paño hasta la bigorrilla del segundo paño, de aquí no pasó; al no hacer aquella compostura se hubiera partido la vela en varios pedazos. Como había navegado en buques de vela mucho más que el Capitán de a bordo no era de los que me fijaba menos, aprendí bastante y no era partidario de usar velas en buque de vapor que siempre es un estorbo para maniobrar, principalmente de noche, que cuando se ve la luz de un buque de vela si el cielo y horizontes no estuviesen muy claros, está ya muy cerca como que hay que maniobrar muy rápidamente las velas siempre estorban. Muy antiguamente todos los vapores usaban mucho velamen, por regla general eran



Llicència militar de Celestí Mitjans en l'Armada Espanyola.

de un tonelaje más pequeño y de menos marcha y la gente era más marinera porque estaban más acostumbrados en el uso del velamen, asimismo se encontrarían alguna vez apurados para librarse de algún buque que estuviese muy cerca. Hoy como la mayoría de los vapores son de más marcha y más tonelaje, hay pocos vapores que usen velamen. Si hay alguno será de los que hacen cabotaje y otros que siguen hasta el Canal de la Mancha o mar del Norte. De Nueva-Orleans regresamos a Barcelona ya de regreso de Génova el 19 de Diciembre de 1905.

El 26 de Diciembre salimos para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans regresando de este puerto a Cádiz el 28 de Abril de 1906, en cuyo puerto por orden de los Armadores trasbordé al Vapor "Argentino" en viaje al Río de la Plata, con escala a puertos del Brasil, porque poco antes de salir de Málaga para Cádiz al 1er. Oficial D. Celestino Mitjans, de nuestro pueblo, le dió un ataque apoplético; cuando llegué yo a bordo no me reconoció, estaba casi moribundo; en la misma mañana se lo llevaron a tierra y el mismo día creo que falleció; casualmente aquel mismo día había llegado con el Vapor "Miguel Gallart" procedente de los Estados Unidos; trasbordado al vapor "Argentino" al otro día 29 de Abril de 1906 salimos para Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires; en este

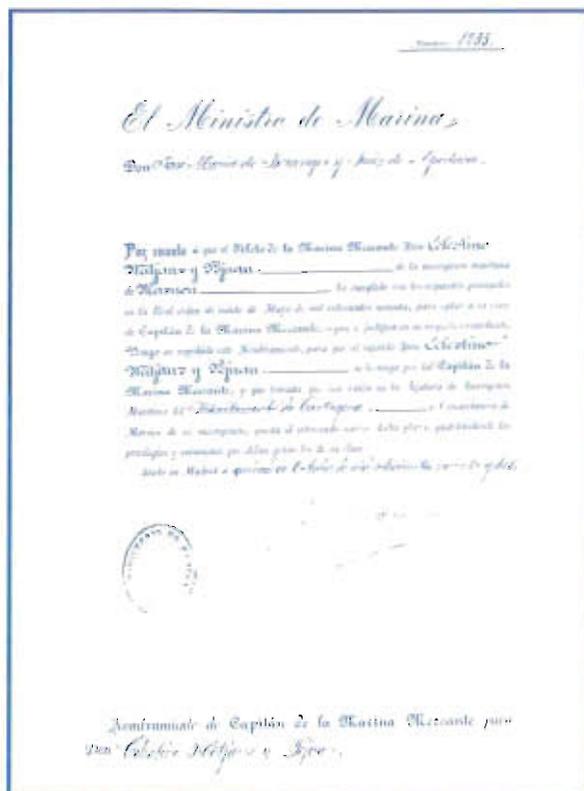


Nomenament de 2n. pilot de Celestí Mitjans.

puerto cargamos para Barcelona y Génova. El 22 de Junio llegamos a Barcelona; el Capitán del "Argentino" era el más antiguo de los Capitanes de la Compañía, buen marino, se llamaba José Bayona (de Benidorm), hombre de mucho carácter y seriedad, sabía apreciar al que valía y muy considerado; los viajes que yo navegué con él no tuve nunca la más mínima discusión.

De regreso del viaje que embarqué en Cádiz, como digo antes, comprendiendo que yo había efectuado dos viajes en uno solo, a la llegada a Barcelona el 22 de Junio de 1906, se encargó él mismo sin haberle pedido yo nada, de pedir permiso a la Compañía para que me quedase en tierra durante su viaje a Génova y se lo concedieron; como coincidió con la Fiesta Mayor de nuestro pueblo pude pasar aquellos días tranquilamente en casa. Este acto es de mucho agradecer; aquel viejo pencho que anteriormente varias veces me ocupó de él por sus torpezas no hubiera hecho nunca un caso semejante ni mucho menos.

De regreso de Génova del Vapor "Argentino" volví a embarcar saliendo de Barcelona el 18 de Julio de 1906 para Montevideo, Buenos Aires, con escala en Río de Janeiro, regresando de este viaje a Barcelona el 25 de Octubre de 1906, haciendo dos viajes más en la misma forma hasta el 26 de Mayo de 1907. En esta fecha el



Nomenament de capità de la Marina mercant de Celestí Mitjans.

Capitán D. José Bayona se quedó en tierra por un viaje tomando yo interinamente el mando del buque "Argentino", saliendo de Barcelona para el Río de la Plata el 15 de Junio de 1907. En este día también salió el "Miguel Gallart" de la misma Compañía para Puerto Rico, Cuba y Estados Unidos que lo mandaba aquel Capitán que poco tiempo antes iba yo de 1er. Oficial con él y tuvo sobradamente tiempo para conocerme; como tenía el orgullo de creerse que él lo hacía todo mejor que los otros, no porque fuese tonto, pero le había dado algunas lecciones en diferentes casos en la navegación, como sea la entrada de Mayagüez hoja núm. 26 y otra en la salida de Progreso hojas núms. 28/30-. Para hacerse cargo es preciso volver a leer estas hojas.

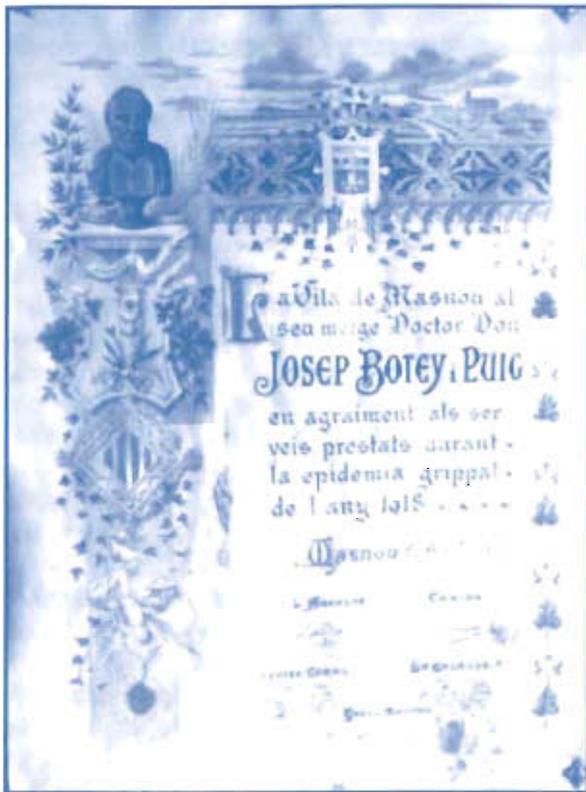
Como digo, un poco antes salimos el mismo día 15 de Junio de 1907 juntos del Puerto de Barcelona; al otro día estábamos los dos buques en Valencia, sobre las 5 horas de la tarde bajé al caballete del Estibador (que así lo llamaban) para enterarme de la carga que faltaba para embarcar; allí me encontré con el Capitán del "Miguel Gallart" que me dijo que su vapor estaba terminando la carga, que él probablemente saldría primero, agregando que le era igual, porque la distancia hasta Alicante es corta y no se necesita si uno quiere ir a mucha marcha y que le era indiferente salir el primero como el último, que él

entraría primero al puerto y tendrá que mirar la popa del "Miguel Gallart" como entra al puerto; me hizo sulfurar de tal manera que le dije: Ya puede poner desde ahora todos sus méritos como marino que tenga a su alcance, que yo tengo muchos conocimientos y ardidés marineras para llevarlo a una posición tan comprometida que se asustará, porque conozco de mucho tiempo su temple y modo de ser que no se atreverá a cortar la proa del "Argentino" que entrará primero al puerto y le apostaría todo lo que quiera. El estibador que estaba presente, dijo: nunca me había encontrado presenciando un desafío marítimo como éste, ni cosa parecida. Primero salió el "Miguel Gallart"; media hora más tarde salí yo con el "Argentino"; de momento di bastante fuerza de máquina para acercarme más a él; cuando lo tuve a una distancia que me pareció conveniente, no me acerqué más, llevándolo bastante abierto a la izquierda o sea babor, conservándolo así abierto a la misma distancia durante la mayor parte de la noche; como me convenía estar al tanto, aquella noche la pasé al cuarto de derrota que estaba cerca del puente, así tenía el Oficial de guardia y el timonel a la vista para lo que necesitase; como el día amanecía muy temprano por ser el mes de Junio, a las 3 de la madrugada ya estaba firme en el puente, llamé al primer maquinista diciéndole: me conviene que cargue los hornos, pero que salga el menos humo posible para dar la máquina que me convenga para que el otro no le llame la atención; a las cuatro di toda fuerza de máquina inclinando el Rumbo 20 grados más Norte, o sea hacia la costa; al cabo de media hora que ya tenía el "Miguel Gallart" muy abierto hacia la izquierda, o sea babor, lo tenía en una posición comprometida que no se dió cuenta de momento, que si hubiese tenido más perspicacia no se hubiera puesto en aquella posición que no podía cortarme la proa, porque sería contra reglamento y expuesto a abordaje; en esto fui inclinando poco a poco el rumbo hacia babor porque ya lo tenía vencido y fui empujándolo hacia la entrada del puerto; como todavía recién principiaba a verse algo la claridad del día y como yo con el "Argentino" lo empujaba y me tenía muy cerca en tan mala situación, cuando estuvo muy cerca la entrada se vió obligado a dar la vuelta hacia babor, o sea hacia fuera y quedé ya delante de él; en esto paré la máquina hasta que aclarase el día; al cabo de media hora embarqué el práctico; a sus órdenes entré al puerto y tuvo que ver la popa del "Argentino" cuando entraba tal como se lo había dicho. Como el puerto de Alicante es pequeño como si fuese una ratonera para buques de aquel tone-

laje, además un poco más adentro había poco fondo, como hay muchos años que no tengo estado por allí ignoro si lo han dragado, no se podía entrar hasta tanto no estuviese amarrado el "Argentino" que siempre se pasaba una hora, aquí se acaba la relación.

Después de explicada la relación por la competencia que me obligó hacer el Capitán del Vapor "Miguel Gallart" por su orgullo desde Valencia al puerto de Alicante que él entraría primero, le quise demostrar que yo contaba con más práctica y ardidés marineras, esto que salió antes llevando la delantera que siempre es engorroso tener un vapor por la proa sobre la costa y más proponiéndome pasarle delante que, como digo antes, salí vencedor con el Vapor "Argentino". Desde Alicante continué mi viaje a Málaga, Cádiz, Canarias, Montevideo y Buenos Aires, regresando de este puerto a Barcelona el 21 de Septiembre de 1907. El 7 de Octubre del mismo año volvimos a emprender viaje al Río de la Plata, habiendo embarcado el mismo Capitán D. José Bayona, que se había quedado con permiso por un viaje, ocupando yo nuevamente la plaza de 1er. Oficial, regresando de Buenos Aires a Barcelona el 9 de Enero de 1908, desembarcando del Vapor "Argentino" el día 25 de Enero de dicho año. En esta fecha transbordé al Vapor "Brasileño", hice tres viajes al Brasil y Río de la Plata. En mi último viaje con este Vapor, al llegar a (Canarias) en Santa Cruz de Tenerife, estando descargando maíz se rompió un cáncamo de la osta de un puntal que me cayó en la cabeza dejándome de momento sin sentido, cayendo a la cubierta chorreando sangre por la herida; como además estábamos haciendo carbón con la lancha vapora del carbonero, me llevaron a tierra en una Clínica, me limpiaron toda la sangre desinfectándome la herida, me dieron seis o siete puntos, vendándome toda la cabeza. Terminada la curación, me volvieron a bordo; desde este momento quedé inútil para el trabajo, quedándome al camarote hasta la llegada a Barcelona, suerte que llevaba la gorra de uniforme de invierno que estaba toda forrada de algodón, que me evitó mucho el golpe.

Aquella misma noche salimos de Santa Cruz de Tenerife, directamente para Barcelona. Como el Vapor era de mucho andar, antes de los cinco días llegamos al puerto. Como de costumbre, a nuestra llegada vino a bordo el Director que se ocupaba de los vapores dándome orden de que me fuese a casa para terminar la curación, desembarcando de dicho Vapor "Brasileño".



Pergamí commemoratiu de l'agraïment dels masnovins al doctor Botey, després de l'epidèmia de grip del 1918. (M.M.N.M.)

Tan pronto llegué a casa, llamé al médico Dr. Botey; a la primera visita ya me dijo que la herida seguía bien y que no tardaría mucho tiempo en estar curado.

Cuando la herida estuvo bien cicatrizada, el médico me dió de alta. Me presenté a la Gerencia de la Compañía para ponerme a sus órdenes; como de momento no había ninguna vacante, quedé en expectación de embarque.

En el año 1909 se formó un Trust de 12 compañías de Vapores Transatlánticos de pasajeros del servicio de América del Sur, compuesto de 4 compañías Inglesas, 3 Alemanas, 3 Españolas, una Francesa y una Holandesa. El Trust se llamaba Conferencia de París, que es donde residía y el Presidente era el Sr. Dupon. Para este servicio se necesitaban 5 Inspectores que se nombraban por turno con personal de las Compañías que lo formaban; su duración era de cerca 6 meses, después se nombraban otros cinco.

Al cabo de pocos días, la Gerencia me llamó diciéndome que me habían nombrado Inspector de la Conferencia de París y por Ferrocarril me trasladé a Vigo, llegando el 1º de Noviembre de 1909; en cada puerto había un Agente

Presidente del Comité, por regla general, era el de la Mala-Real Inglesa (sic), que nos ponía al corriente de la llegada de los Vapores. El objeto era comprobar si cada pasajero había pagado el pasaje que le correspondía arreglado a su edad. Para facilitar el embarque cada pasajero tenía la obligación de ir provisto de la fé de Bautismo. Además para facilitar el embarque cada viajero tenía que traer una tarjeta de diferente color según el pasaje que había pagado, que nos servía de guía para la comprobación. Como en Vigo y La Coruña los Vapores no atracaban al muelle, teníamos autorización para alquilar cualquier vapor lo mismo que fuese día de bonanza como si fuese mal tiempo; lo esencial era acudir a bordo para el embarque y comprobación de pasajeros; estos gastos eran extraordinarios que los abonaba la Conferencia de París.

A la llegada de cada Vapor, cuando está en libre plática, no se permitía subir nadie a bordo antes que nosotros, presentando al Capitán del buque la contraseña de Inspector; en seguida ponía el Comisario y un camarero a nuestra orden, dando al mismo tiempo orden de subir todas las escaleras, dejando solamente la destinada para el embarque de pasajeros. Comprobado el embarque de viajeros, nos quedábamos a bordo hasta la salida del Vapor que nos marchábamos con lancha a tierra.

De todo esto dábamos cuenta detallando en una libreta que teníamos ex profeso, el número de pasajes enteros, tres cuartos, medios, cuartos y gratis, que de esta última clase sólo se permitía uno, si se presentaba una familia que tuviese dos, uno de ellos el mayor tenía que pagar un cuarto de pasaje y si había ocurrido algún caso incorrecto, como los Agentes tenían mucho cuidado debido a las órdenes severas que tenían, que este caso casi no se presentaba nunca, primero por el descrédito que adquirirían, además era muy castigado. Esta hoja la remitíamos al Presidente de la Conferencia de París Sr. Dupon. En Vigo estuve dos meses, que es el máximo de tiempo que nos permitían estar, trasladándome a Coruña que también estuve una larga temporada pasando últimamente a Bilbao y Santander, alguna rara vez a Pasajes; estos traslados los combinábamos con los demás Inspectores. Cuando hacía cerca de seis meses entraron los nuevos Inspectores de turno; tan pronto me relevaron desde Bilbao regresé a Barcelona, dando detalles a la Gerencia referente a la Inspección y una nota de los meses y días que estuve empleado en aquel servicio, como asimismo de los gastos extraordinarios que todos los abonaba la

Conferencia de París. Cobrado el importe del tiempo que estuve empleado en aquel servicio y los gastos extraordinarios, la Gerencia me dijo que tenían en Marsella el Vapor "Argentino" que estaba terminando la reparación de un cigüeñal de la máquina, que cuando estaría listo me avisarían para irme a hacerme cargo de Capitán de dicho buque. A los 3 días me avisaron y por Ferrocarril me trasladé a Marsella. Al llegar allí me hice cargo del buque; al día siguiente salí para Barcelona, en donde llegué el 5 de Mayo de 1909. En este mismo día por la tarde principiámos la carga para Puerto Rico, Cuba y Estados Unidos. El 10 salí para dichos destinos, regresando de Nueva-Orleans a Cádiz el 30 de Julio de 1909, en cuyo puerto recibí orden de los Armadores de ponerme a las órdenes de la Compañía Transatlántica; una vez descargada la carga de aquel puerto, habilitaron el buque para el servicio de Tropas.

El 1º de Agosto salí de Cádiz para Málaga, llegando al siguiente día. De dicho puerto hice 2 viajes de Tropa y material de guerra para Melilla; el 7 de Agosto recibí orden de salir para Barcelona, llegando el 20 de Agosto de 1909.

El 5 de Septiembre de 1909 salí de Barcelona para Puerto Rico, Cuba y Nueva-Orleans, haciendo las escalas de costumbre de la Península, Canarias y después a San Juan de Puerto Rico, Ponce y Santiago de Cuba; el mismo día de llegada principié a observar que el tiempo estaba algo ciclónico; hacía un calor sofocante, las moscas y mosquitos picaban más que de costumbre, el viento se conservó todo el día al Norte que tampoco es natural, cuando el tiempo está bien reina la brisa del mar, o sea del Este, el cielo se aguantaba claro, pero los horizontes con gruesas nubes de forma desgarrada. Al día siguiente salí para Manzanillo, el tiempo seguía ciclónico en la misma forma. Al estar próximamente N/S con el Pico de Tarquino a las 12 horas de la noche se levantó una cargazón entrando de momento una racha de viento del Sur que tampoco era natural en aquel mar; duró cerca de 2 horas, pasado este tiempo, fué aflojándose rolando al Este, quedándose fresquito que ya es más natural. Al amanecer estaba en Cabo Cruz, que es donde se sitúan los prácticos, pero hay que dar la vuelta y pasar a cierta distancia para librar los arrecifes que le rodean hasta poner la proa al E S E en dirección a la caseta de los prácticos. Al poco rato le avisté, embarcándose a las 8 horas, a sus órdenes seguimos para la Bahía de Manzanillo que está todavía muy lejos; a las 11 horas fondeamos; le pregunté al práctico que le parecía el tiempo, me

contestó que no lo veía muy seguro, porque el viento se aguantaba al Norte que no es buena señal. Al día siguiente por la mañana salí para Cienfuegos; el tiempo seguía ciclónico; al otro día al amanecer estaba en la boca de los caños que así se llaman, donde embarqué al práctico; a los diez minutos estábamos en Punta-Pié (Un lebrero muy grande dice Punta-Pié), que hay una vuelta rápida y muy angosta que alguna vez había varado algún Vapor; a las 7 horas y media desembarcábamos de los caños y entrábamos en la Bahía de Cienfuegos que es bastante grande; a las 8 y media fondeamos cerca del muelle. Al poco rato vino la Sanidad dejando el buque en libre plática; a continuación vino el dependiente de la casa Consignataria y el 1er. Oficial le entregó la cajilla con la documentación y con su lancha bajamos a tierra a la oficina de la casa Consignataria del Sr. Cardona, hijo de catalán. En todo Cuba había la costumbre que el Capitán desde que llegaba, si quería comía y dormía en casa del Consignatario; la costumbre era almorzar a las 10 horas de la mañana. Como le había explicado lo que me parecía del tiempo, después de almorzar nos enteramos por los periódicos que el Director del Observatorio que había allí aconsejaba a las embarcaciones pequeñas que no salieran. En esto el Sr. Cardona me propuso si quería ir avistarme con el Padre Sarasole, Director del Observatorio, quedando convenidos en ir sobre las dos de la tarde; próximamente a esta hora marchamos para el Observatorio; al llegar allí me presentaron al Padre Sarasole; le expliqué todo lo que había observado en aquellos cinco o seis días y que el Barómetro no había hecho ningún movimiento de baja. En todo esto me contestó que desde hacía seis días estaba observando una perturbación ciclónica por el Sur-Sudoeste, pero que estaba estacionada, que no podía asegurarme si se disolvería o si arrancaría. Me enseñó todos los aparatos como Barómetro y otros y ninguno había hecho movimiento de baja. Entonces le dije si me quedo hasta mañana qué me podrá decir; si sigue así estacionada no podré decirle nada más; ante esta inseguridad no puedo quedarme en puerto, pues tengo anunciada la salida para las 5 horas de la tarde que en la Habana me esperan, porque llevo un viaje muy largo y tengo a bordo cerca de 300 pasajeros. En esto me preguntó si podría llegar con 24 horas al Cabo San Antonio, le contesté que estaría dos o tres horas más y dijo: como estamos a mediados de Octubre, los ciclones acostubran seguir la trayectoria introduciéndose en el Golfo de Méjico, doblado el Cabo San Antonio y en dirección a la Habana ya lo habría librado. En esto serían las cuatro horas de la tarde que nos despedimos

marchándonos directamente en la Oficina; el Vapor había terminado la descarga y listo el despacho del buque me despedí del Sr. Cardona y con una lancha a vapor nos fuimos a bordo con el dependiente de la Oficina para entregar al 1er. Oficial la documentación; de paso recogimos el práctico; revisada la documentación y en regla se despidió el dependiente. Eran cerca las 5 horas; en esto levamos y a las órdenes del práctico salimos; a las 6 horas estábamos en la boca de los caños y después de haber doblado Punta-Pié estando ya muy cerca de la desembocadura de los caños, se despidió el práctico. El tiempo seguía ciclónico como los días anteriores, más o menos. En esto seguí navegando a rumbos convenientes a pasar bastante separado de la punta de los Jardinitillos que está cargada de arrecifes. A las 10 horas de la noche me consideraba ya libre de dichos arrecifes; al cabo de media hora principié a notar que se oscurecía mucho por el Sur, que aumentaba la oscuridad por momentos y de mal aspecto; en esto me puse a navegar veinte grados más afuera. A las 11 horas principió a cubrirse el cielo de celajería muy espesa con muy mal cariz y de repente entró una racha de viento muy duro que en seguida comprendí que era el Arranque de la perturbación ciclónica; en seguida mandé cerrar herméticamente las escolillas de las bodegas y otras órdenes para estar preparados para pasar el ciclón. En estos casos lo primero que hay que hacer es marcar en seguida la dirección del viento que era del Sur-Este S S E y seguir marcándolo para ver si se aguanta en la misma dirección o si se rola hacia el 2º o tercer cuadrante. En esto se sabe si se acerca o si se aleja el ciclón, pues el centro, o sea el Vórtice demora a 90 grados de la dirección del viento; o sea formando un ángulo recto hacia la derecha en el hemisferio del Norte, al contrario en el del Sur, como el viento más bien tenía tendencia hacia el Este y lo marqué al S E \_ E, comprendí que más bien me acercaba al ciclón. Durante el resto de la noche, continuó el viento duro con cerrazones de agua. Las mares crecían rápidamente del 2º cuadrante y también del tercero, haciendo trabajar muchísimo al buque y máquina con fuertes movimientos de balance. Al amanecer cesó algo la cerrazón y dejaba al horizonte más largo, continuando el viento con la misma fuerza; las mares siempre más arboladas. Desde muy lejos vi la rompiente que batía sobre la costa de la Isla de Pinos, que es una costa muy limpia que se puede acercar hasta tierra. A las 11 horas vi que la rompiente terminaba, comprendí que era el extremo occidental de la Isla de Pinos, que de esta punta se interna hacia el Norte. Esto me sirvió para situarme por marcación a este extremo, compa-

rándolo con la estima que llevaba que me dió muy poca diferencia, teniendo ya esta buena situación podía navegar por varias horas sin cuidado hasta el Cabo Corrientes, que es lo más saliente, después la costa sigue más al Norte hasta el Cabo San Antonio, que es el extremo occidental de la Isla de Cuba que hay un buen faro giratorio; durante la tarde el viento se roló al Este, o sea más a la izquierda indicándome que me acercaba más al ciclón. En esto ya fué cosa de estudiar con mucha atención el caso, deduciendo que el ciclón había cambiado la trayectoria que en vez de internarse por ser el mes de Octubre al Golfo o seno Mejicano, como también lo suponía el Padre Sarasolé del Observatorio, se dirigía a atravesar la Isla de Cuba por la parte de Pinar del Río y Habana, comprendí que estaba en mala situación, como el viento del Este se había rolado algo hacia el Norte, el ciclón ya lo tenía al Sur. En esto llamé al primer maquinista diciéndole que nos convenía escapar a toda la marcha que podía el buque arreglado a las circunstancias, para cruzar por delante del ciclón antes de entrar en Cuba para no exponernos a quedar envueltos por el Vórtice con el fin de salvar el buque, tripulantes y pasajeros, internándonos al Golfo de Méjico lo más pronto posible; el buque continuaba trabajando muchísimo en todas sus partes, principalmente la máquina y timón, a causa de las gruesas y encrespadas olas que el buque daba violentos y bruscos movimientos de balance; la lluvia había cesado algo; cerca las 7 horas de la noche avisté el resplandor del faro Cabo San Antonio cuando daba su destello; a las 7 y media horas estaba N/S con dicho faro, continuando navegando a internarme en el Seno o Golfo Mejicano, el viento ya era del E N E, o sea del primer cuadrante con tendencia hacia el Norte, indicándome que había ya pasado por delante del Vórtice, cuando me consideré bastante internado y fuera de peligro, de madrugada me atravesé hasta poner la proa al viento, o sea al N E y mares del primer cuadrante, con la máquina que me permitía el tiempo. Amaneció con llovizna, el viento aunque fuerte, se había rolado algo más al Norte del N E que me indicaba que el Vórtice había ya entrado en la Isla de Cuba y que seguramente aquel día haría sus estragos por la parte de Pinar del Río y Habana; durante la mañana el tiempo seguía igual, pero había cesado la lluvia; al principio de la tarde el viento se roló al N N E aclarándose algo el cielo y las mares del primer cuadrante algo más decaídas y el viento más moderado que me permitió dar un poco más de máquina. En esto, tanto yo como el primer maquinista, habíamos observado que la hélice tenía algún movimiento y que el timón no trabajaba bien como normalmente y

temiendo pudieran resultar averías en el buque, cargamento y máquina y con el fin de salvar mi responsabilidad protesto contra mares y vientos y demás elementos causantes, asimismo contra aseguradores, cargadores, receptores, armadores y contra quien haya lugar en estos casos; una y mil veces si fuese necesario con el fin de extender y ampliar esta protesta el día que llegué al puerto de mi destino Habana.

Anocheció que el viento ya se había rolando al Norte, indicándome que el ciclón había ya atravesado Cuba; en esto dí toda la máquina que podía a medida que se abonanzaban las mares del primer cuadrante con rumbo a mi destino; a media noche el viento era ya del 4º cuadrante, mucho más manejable y las mares de primero abonazándose rápidamente que me permitía navegar a toda máquina; el cielo se había aclarado; el viento del cuarto cuadrante O N O se había ya quedado fresquito con buen semblante, navegando así todo el resto de la noche; poco antes de las 7 horas de la mañana avisté el Morro de la Habana y en su demanda a 8 horas estaba ya cerca de la boca; al cabo de poco rato embarqué el práctico, lo primero que me preguntó: Cómo ha pasado el ciclón Capitán; le conteste: Bastante mal. Tengo la hélice que se mueve y el timón no funciona muy bien, que necesitaré entrar en Dique. Como digo antes, con el práctico a bordo seguimos para adentro; doblado el Morro lo primero que se me presentó a la vista, un velero perdido, muchas lanchas de carbón hundidas y destrozadas, como asimismo algunos cargaderos de carbón, pues el Vórtice pasó por el centro de la Habana causando muchos destrozos en la ciudad y sus alrededores; a las 8,45 horas dimos fondo en el puerto. Como antes de fondear para parar el buque se tuvo que hacer máquina atrás, se sintió un golpe que dió la hélice, se convenció también que tenía movimiento. Cuando el buque estuvo en libre plática, subió a bordo el dependiente principal de la casa Consignataria y la Junta de Emigración para la Inspección y desembarque de los pasajeros; estando listos del desembarque con el dependiente nos fuimos a tierra a la casa Consignataria dando curso en seguida para extender y ampliar la protesta de avería; por la tarde avisamos al Agente representante de la Compañía de Seguros del Lloyd Inglés, que es donde estaba asegurado el Vapor, autorizando la entrada del buque al Dique cuando el buque estuviese descargado. A los seis días se subió el buque al Dique, se renovaron los platinos del timón, se cambió el Eje y la hélice por otra que teníamos de repuesto a bordo, como asimismo

alguna tubería y planchas que la cubrían, además algunos otros pequeños desperfectos de hierro de poca importancia; a los ocho días listos de la reparación se bajó el buque del Dique, habiendo quedado bien arreglado para un año, pagando todos los gastos la Compañía de Seguros donde estaba asegurado el buque, así es que a la Empresa no le costó nada.

Al siguiente día salí de la Habana para Nueva-Orleans, regresando a Barcelona el 5 de Enero de 1910. El 18 del mismo emprendí nuevamente viaje para Puerto Rico, Isla de Cuba y Nueva-Orleans, regresando a Barcelona el 27 de Abril de 1910. El 10 de Mayo volví a salir de Barcelona para Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba y Cárdenas, haciendo antes las escalas de Valencia de donde salí el día 11; de Alicante el 12; de Málaga el 14, llegando a Gibraltar el día 15 por la mañana. Al poco rato vino el carbonero Sr. Mateos diciéndome que los Armadores le habían protestado una Letra de otro Vapor de la Compañía y que si no mandaban fondos no me daría carbón. En esto me puse en continua comunicación con los Armadores que ofrecían diferentes formas de pago, incluso el flete de retorno del buque que el Sr. Mateos no aceptó ninguna. A los 5 días entró el Vapor "Juan Forgas" de la misma Empresa, que también le pasó lo mismo, pues ya éramos dos. A los 4 días mandaron fondos para carbonear el "Juan Forgas" que necesitaba mucha menos cantidad de carbón y en este mismo día 9, repuesto ya de carbón, salió para su destino Buenos Aires.

A última hora de la tarde de este mismo día 9, recibí un telegrama de los Armadores en esta forma: Por Egyptian Bank recibirá mañana 600 Libras Esterlinas tome carbón al precio de contrata salga para Cádiz. Avisé al Sr. Mateos y le mostré el telegrama. Cuando se convenció de que le podía pagar en este mismo día carboneó el buque; por la tarde terminado el embarque de carbón pagué al Sr. Mateos el importe, el resto que me sobró, que era poco, me lo quedé a bordo y después de 10 días de demora, a última hora de la tarde salí para Cádiz, día 25, llegando al amanecer del 26. En este puerto encontré al vapor de la misma Compañía "Miguel Gallart" que el día 27 también salió para Buenos Aires. Tanto el "Juan Forgas" como el "Miguel Gallart" al llegar a Buenos Aires fueron embargados por los acreedores, vendiéndolos a pública subasta; por lo tanto, ya no regresaron.

De Cádiz salí el 27 para Arrecife (Canarias) Isla de Lanzarote para cargar cebollas para la

Habana; el 30 salí para Las Palmas; el día 31 para Santa Cruz de la Palma; el 2 de Junio salí de Santa Cruz de Tenerife; el 15 de San Juan de Puerto Rico; el 16 de Ponce para Santo Domingo, llegando al siguiente día 17 a mediodía fondeando en la Bahía; a continuación vino la Sanidad con un dependiente de la casa Consignataria; ya en libre plática y entregada la cajilla con la documentación al dependiente, con la misma lancha me fui a tierra. La ciudad está después de la entrada del Río Ozama que los vapores de poco calado pueden entrar y descargar frente la ciudad; una vez en tierra en la Oficina de la casa Consignataria J. Parra Alba, después de haber dado entrada en la Aduana conversé largamente con el Jefe de la casa, que ya lo conocía de otros viajes; eran españoles y el Presidente residía en Andalucía; era la casa más importante; tenían varias fábricas, una de hielo, otra de fósforos y alguna más. En todo esto pedí varios víveres que me hacían falta, incluso un novillo y me ofrecieron cargar dos lanchas de piezas de caoba que embarqué con destino a Barcelona. Serían cerca de las 4 horas de la tarde que con la lancha Vapor me llevaron a bordo; el buque estaba descargando; serían las 5 horas y media de la misma tarde volvió la lancha a bordo entregándome una carta del Consignatario que fuese a tierra por un asunto que me interesaba; en seguida pensé mal al ver que hacía tan poco rato que había salido de la oficina y me volvían a llamar; ya calculé que debía ser algún asunto relacionado con la casa Armadora, que después de mi salida de Barcelona con la demora de 10 días en Gibraltar comprendí que la casa estaba en muy mala situación. Me fui con la lancha a tierra; al llegar a la Oficina lo primero que me dijo el Jefe de la casa: Capitán ha tenido usted mucha suerte, pues hemos recibido un cable de nuestra principal de Andalucía que no facilitase ningún adelanto a los vapores de su Compañía que había suspendido los pagos, pero si usted hubiese llegado después del Cable, que no hubiéramos podido hacernos cargo de la Consignación, se hubiera encontrado con muchas dificultades que no sé cómo se habría arreglado, pero como tenemos empeñada la palabra en la Aduana no queremos retirarla; nos cargaremos con los gastos, porque el flete de la carga que trae para este puerto fué cobrado en Barcelona antes de su salida. En esto le pregunté si me facilitaría los víveres pedidos y me dijo que sí que no vendría de \$ 100 más o menos. Descargado el buque y embarcadas las piezas de caoba y los víveres, al siguiente día 18 con la documentación a bordo a las 11 horas de la mañana salí para

Santiago de Cuba, en donde llegué a los dos días Consignado a la casa Brunet y Cía.; allí todavía no sabían nada y descargué normalmente como siempre, saliendo el 22 para Habana, llegando a este puerto el 24 consignado a los Sres. Balcells y Cía. y me encontré que por las noticias que tenían de Barcelona estaban muy animados dándome todas las facilidades para la pronta descarga del buque, con el objeto de que desde Nueva-Orleans regresase a la Habana para embarcar pasajeros para Canarias y la Península. En esto le dije al Sr. Balcells que no lo veía tan claro porque temía que en Nueva-Orleans encontraría las dificultades, como así sucedió; él estaba animado por las noticias que tenía, que había salido de Barcelona el Vapor "Berenguer el Grande" mediante un préstamo de la Cía. Transatlántica y tenían esperanzas de que tendría arreglo; a mí me pareció que no, porque la casa estaba malísimamente mal de fondos y me pareció que no tenía arreglo. De Habana salí el 28 para Cárdenas llegando el 29 por la mañana, saliendo a primera hora de la mañana el 30 de Junio de 1910; al poco de haber salido avisté un Vapor que se dirigía al puerto que resultó ser el Vapor Cubano "Regina" de unas 1.000 toneladas de poco calado para navegar entre cayos que traía remolcando dos lanchas vacías que las soltó poco antes de cruzarnos y se las llevaba el viento hacia tierra; salió un bote que las recogió; creo no sería la primera vez que lo hacían. Poco antes de estar de través nuestro, el Capitán del "Regina" como me conocía algo, con el fin de venir a saludarme más cerca (que no fué más que una torpeza), empezó a dar la vuelta el buque para ponerse a nuestra dirección sin calcular que estaba demasiado cerca y que no le daría tiempo para dar la vuelta; desde el primer momento ya lo ví y le dije al práctico está loco, nos va a embestir, que era preciso escapar como pudiésemos; entonces el práctico me dijo: Como seguimos entre las boyas del canal, no podemos separarnos de nuestra dirección, de lo contrario, embarrancaríamos, es decir, no podemos hacer nada. Como he dicho, no pudo acabar de dar la vuelta embistiéndonos con su mura de estribor; del encuentro nos hizo avería en la obra muerta y con el ancla nos abolló una plancha haciendo un pequeño agujero un poco abajo de la cubierta. En esto le dije al práctico que quería volver al puerto para dar conocimiento del abordaje a la Autoridad de Marina; como de momento no pudimos dar la vuelta hasta llegar a la poza al cabo de diez minutos llegado a la poza dimos la vuelta y a las órdenes del práctico seguimos para el puerto fondeando más o menos en el

sitio de donde habíamos salido; en seguida bajé a tierra en casa del Consignatario Lluvia Hermanos explicando la forma cómo había sido el abordaje. En esto me facilitó un dependiente y fuimos a la Comandancia de Marina dándoles parte del abordaje explicando detalladamente cómo había ocurrido, que el dependiente, por cierto muy listo, con una máquina de escribir que traía fué anotando toda la declaración que yo hacía, cómo fué el abordaje y una de estas copias la dejé a la Comandancia. El práctico también declaró en la forma cómo fué el abordaje que coincidió con la declaración mía que era la verdad. Tan pronto salí de la Comandancia avisamos al Cónsul Inglés, Agente de la Compañía de Seguros Lloyd Inglés, dando orden en seguida de arreglar provisionalmente la avería, para hacer la definitiva de Nueva-Orleans. El Capitán del "Regina" cuando vió que yo había regresado al puerto también lo hizo fondeando cerca nuestro.

Reparada la avería provisionalmente, el día 1º de Julio salí para Nueva-Orleans en donde llegué el 4 de Julio de 1910. El mismo día de llegada se me presentó a bordo el Carbonero W.G.Coy & Cº. que nos suministraba el carbón para el viaje, mostrándome una Letra firmada por mí del viaje anterior de carbón que los Armadores me la habían protestado, que mientras no le pagase el importe de aquella Letra no saldría del puerto, amenazando que incluso llegaría a la subasta del buque.

A mi llegada a Barcelona recibí una carta de Habana de los Sres. Balcells y Cía. de fecha 12 de Agosto de 1910, que en uno de los párrafos que copio íntegramente dice: Abordaje en Cárdenas. Con satisfacción le participamos que el Tribunal que entendió en dicho accidente falló por unanimidad a favor de Vd. condenando al Capitán del "Regina", no obstante de que sabemos había deseos, entre los peritos, de salvar a éste último.

Días más tarde recibí el Expediente relativo a dicho caso.

Como tuve facilidad para cargar el buque, para poder salir tomé un préstamo a la gruesa que lo solicité a la Compañía Transatlántica Española de Barcelona, que me lo facilitó por 2.725 Libras Esterlinas y para salvarme del compromiso adquirido hipotecué el flete de la carga como también el buque a la Compañía Transatlántica Española de Barcelona y en esto puede salir de Nueva-Orleans el 13 de Agosto de 1910, con

destino a Valencia y Barcelona llegando a este último puerto el día 10 de Septiembre de 1910.

Al solicitar el préstamo a la Cía. Transatlántica fué debido a que en el Registro de Propiedad del buque vapor "Argentino" constaba una hipoteca de 250.000 pesetas, más el 6% de intereses de 2 años prestado por la Compañía Transatlántica de Barcelona.

Como desde hacía tiempo tenía mucha amistad con el Sr. Delfín Vilá (de Vilasar de Mar) Vice-Cónsul de España y uno de los comerciantes más acreditados de Nueva-Orleans y a la vez Agente Consignatario de dicha Compañía, le solicité su mediación para conseguirlo más fácilmente accediendo muy gustoso en hacerlo. Aquel mismo día cablegrafiamos en estos términos: Capitán "Argentino" tomaría préstamo a la gruesa para pagar gastos puerto pago carbón viaje anterior para salir lo más pronto posible. Al siguiente día recibimos la contestación: Diga a Capitán "Argentino" qué cantidad necesita para pagar gastos puerto pago carbón viaje anterior. El mismo día contestábamos en estos términos: Capitán "Argentino" necesita 2.725 Libras en total. Al siguiente día recibimos contestación: Puede entregar Capitán "Argentino" las 2.725 Libras que se haga a la mar lo más pronto posible.

Teniendo ya la confirmación del préstamo en seguida llamé al Carbonero para pagarle la Letra del viaje anterior, dándole orden de carbonear el buque para el viaje de regreso, al mayordomo los víveres y al estibador que embarcase el resto de la carga que tenía preparada sobre el muelle al lado del Vapor, resto que no había embarcado para poderme defender, como sucedió días antes que se me presentaron a bordo cinco Notarios, protestando por qué no salía, contestándoles que me faltaba un pico de carga, que tan pronto lo consiguiese saldría, en previsión de esto no había embarcado este resto. Estos cargadores sabían de sobras por qué no salía, que lo que me faltaban eran fondos, pues en estos casos todo se sabe, pero quisieron probar la contestación que les daría para saber algo.

Al día siguiente por la tarde con el buque cargado y carbonado, principié a pagar las cuentas; al estibador la carga del buque; al carbonero el carbón suministrado y al Consignatario del buque los adelantos por gastos antes de mi llegada, despachos de Aduana entrada y salida. Por último llamé al Sr. J. Alsina (de Premiá de Mar) que ya lo habíamos convenido así. Dicho señor, íntimo amigo desde hacía mucho tiempo,

proveedor de todos los víveres y demás que necesitaba se me portó admirablemente; tan pronto se enteró que el Consignatario me había negado adelantar fondos para la manutención de la tripulación, se me presentó a bordo ofreciéndome todo lo que necesitase durante mi estancia en puerto, entregándome de momento como primera partida 500 dólares, que de momento me bastaban para salir del paso; como la estancia en puerto fué larga, me entregaba lo que me hacía falta.

Si el Consignatario hubiese pensado un poco ya no lo hubiera hecho esto de negarme fondos, pues en estos casos los créditos últimos son los preferentes, aunque se hubiese llegado a la subasta del buque había de sobras para pagar estos créditos, tratándose de un Vapor de 5.000 toneladas de carga y muy bien equipado para pasajeros y estaba asegurado por 40.000 Libras, como lo puedo demostrar.

Como digo anteriormente, llegué a Barcelona el día 10 de Septiembre de 1910; por la tarde de este día se principió la descarga del buque; a los dos días procedí al cobro de flete de Balas de Algodón de tres receptores, Fco. Salgado, Francisco Comas y J. Monegal, liquidando los conocimientos en la cámara del buque pagándome en seguida el flete importando 7.671'10 pesetas. Tan pronto tuve ya estos fondos di orden al 1er. Oficial que liquidase y desembarcase todos los tripulantes, excepto los que le indiqué que quedarían a bordo para guardianes, conservación y limpieza del buque y el resto que me sobró ya lo entregué a la Compañía Transatlántica.

Cinco días más tarde, terminada la descarga quedando el buque a plan barrido, procedí al cobro del flete de tres receptores, liquidando también los conocimientos en la cámara del buque consistente en tablas de madera de goma, duelas, piezas de caoba y trozos redondos, uno de ellos además del flete de Barcelona de Libras 1.306-10-6, al cambio de Ptas. 27'07 importaron .....Ptas. 35.367'63 Tuvo que pagarme el flete de la carga de Valencia por haber rehusado pagarlo en aquel puerto, viéndome precisado a dejar la carga Depositada Judicialmente.

El importe de flete de Valencia de L 485-2-2 al cambio de Ptas. 27'08 importaron ..... " 13.136'75 Otro receptor L 446.- al cº. de Ptas. 27'08 importaron ..... " 12.077'65

Otro receptor L 799-19-04 al cº de Ptas. 27'08 importaron ..... " 22.664.- Flete cobrado por Balas de Algodón: Un receptor L 45-16-03 al cº. de Ptas. 27'13 importaron ..... " 1.242'80 Un receptor L 20-07-08 al cº. de Ptas. 27'13 importaron ..... " 553.- Un receptor L 216-19-02 al cº. de Ptas. 27'08 importaron ..... " 5.875'30

Flete total Cobrado .....Ptas. 90.917'13  
\$ 18.183'41

Cobrado ya todos los fletes, liquidé el resto de la tripulación; aunque continuase a bordo después, es costumbre liquidar el viaje cuando queda el buque plan barrido. Después los gastos corren a cuenta de nuevo viaje o lo que sea, entregando todo el resto del flete a la Compañía Transatlántica para la liquidación del Préstamo.

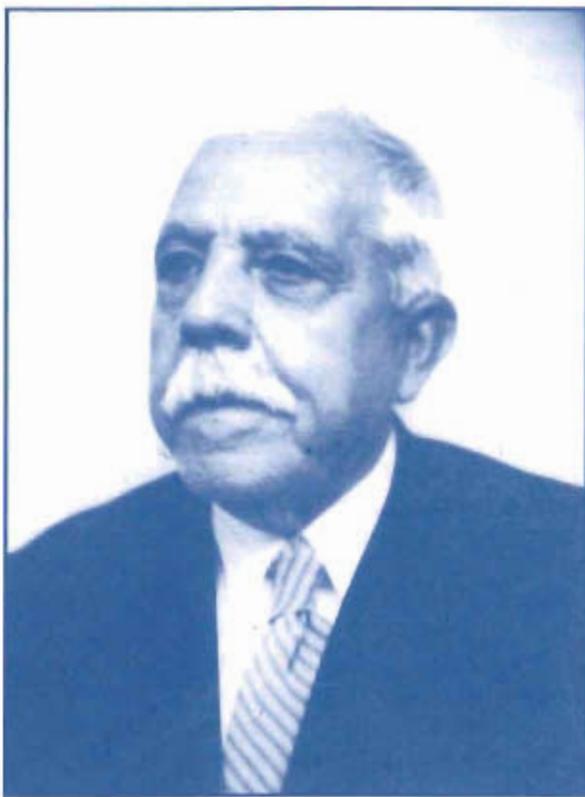
Al siguiente día por la mañana se presentó a bordo el juzgado del Oeste con el Abogado, D. José Bertrand Musitu, representante de la Compañía Transatlántica, embargando el buque en méritos de hipoteca naval procediendo al inventario del buque; a la par de Capitán me nombraron Depositario Judicial del buque.

Como parece la Compañía no tenía interés en quedarse el buque. Arreglados ya los trámites lo anunciaron a pública subasta; la primera fué a los dos meses. No se presentó ningún postor que llegase a la cantidad anunciada. Un mes y medio más tarde la segunda; tampoco hubo postor que llegase a la cantidad publicada. Por último a los dos meses fué la tercera, que lo adquirió un Armador Inglés, por algo más de 11.000 Libras. Tan pronto se hizo cargo del buque el nuevo Armador el 12 de Abril de 1911 quedó desembarcado del Vapor "Argentino" entregando la Patente Real a la Comandancia de Marina de Barcelona.

A continuación entregué al Depositario Judicial de la Compañía en quiebra la Cuenta Corriente del viaje, quedando todavía un pequeño saldo a favor de la Compañía Transatlántica.

Entonces la Compañía, en prueba de agradecimiento por los servicios prestados, me emplearon como Jefe encargado de las cargas y descargas de los vapores en el Tinglado del Muelle de la Compañía Transatlántica en donde estuve veinte años y dos meses.

# NOTES BIOGRÀFIQUES



Últim retrat fotogràfic de l'Isidre Isern.

Molt probablement l'Isidre Isern, com molts altres nois del Masnou del vuit-cents, estava destinat a ser capità de vaixell, pel fet d'haver nascut en una família de tradició marinera. Fill d'Isidre Isern i Maristany de can Llop i de Teresa Fàbregas i Alsina de can Masquet, va néixer el 1862.

Tot i les seves intenses activitats professionals, tingué una vida molt longeva; va morir a principis de gener de 1953, atès la mitjana d'esperança de vida de l'època, per cert, és un fet força freqüent entre la classe marinera masnovina.

A part de les dades que ens aporten les seves memòries, en el fons documental del Museu Municipal de Nàutica del Masnou figuren unes anotacions sobre aquest capità, (recollides per en Lluís Galera), en què consta que l'any 1873 es va embarcar a la pollacra-goleta "Cariñosa", amb el seu pare de capità i el seu oncle de pilot.

Després d'acabats els estudis va passar a la pollacra-goleta "Marina" com a pilot, també amb el seu pare de capità. Prop de l'illa de Martín García, van ser abordats pel vapor "San Martín". El 1887 la família va comprar la "Cariñosa", amb la qual va anar de capità fins al 1895, en què deixà de navegar a vela.

Es va casar el setembre de 1900 amb Isidra Olivé i Millet, de qui enviudà l'agost de 1944. La seva filla Isidra fou qui entregà el mecanografiat de les memòries del seu pare (1), al Sr. Ezequiel Maristany, quan el 1954 va anar-se'n a viure a Guayaquil, on des del 1930 hi residia la seva germana Teresa, casada amb el masnoví Bonaventura Subirà.

Sabem també pel Sr. Ezequiel, que l'Isidre Isern les va escriure a finals dels anys quaranta, quan ja passava de la vuitantena i que el van ajudar a recopilar dades els Srs. Mateu Olivé Ros i Salvador Maristany, que molt probablement, després van passar a màquina el manuscrit (2).

Malauradament, pel recent traspàs de la Isidra i el delicat estat de salut de la Teresa (vídua i sense fills), no ens han pogut ajudar a conèixer la gènesi d'aquestes memòries, que resulten d'un gran interès per la quantitat de dades, que podríem qualificar de quotidianes, però que en el seu conjunt són d'una gran aportació a la història marítima. Per exemple, a l'episodi de la repatriació de tropes de Cuba, resulta molt il·lustratiu el que coneixem per les xifres estadístiques (3).

També és molt interessant poder tenir un testimoni directe de la carrera d'Amèrica a través d'un vaixell de vapor, ja que és un aspecte molt desconegut, i esperem que es comencin a fer estudis sobre els mecanismes econòmics de la Marina mercant de vapor catalana i la seva relació amb els nous mercats a partir de la pèrdua de les colònies espanyoles, (4).

(1) Pel que hem pogut saber darrerament, l'original manuscrit, el propi Isidre Isern, el va entregar al Museu Marítim de Barcelona.

(2) Hem fet una transcripció literal del manuscrit mecanografiat tot i que, probablement, hi hagi algun error de còpia, respecte del manuscrit.

(3) El 1897 hi va haver 32.500 soldats morts, d'ells 14.500 ho foren per tifus, 7.000 per malària i 6.000 per la febre groga.

(4) Hi ha molt poca bibliografia que es refereixi a Catalunya. Per ampliar el tema de manera generalitzada, recomano "Dels Velers als vapors" de Santiago Riera Tuèbols (Barcelona: Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993, 428 pp.).

# ÍNDIX TOPONOMÀSTIC

---

- A Coruña 31
- A. Folch y Cía. (Barcelona) 15
- Açores 17
- Agente de la Compañía de Seguros Lloyd Inglés (Cárdenas) 36
- Alacant 23, 29, 30, 34
- Alligator (farell) 16
- Alsina, J. (Nova-Orleans) 36
- Amèrica 17
- Amèrica del Sud 26
- Andalusia 35
- Anglaterra 16
- Arecibo 26
- Argentino (vaixell de vapor) 15, 28, 29, 30, 32, 36, 37
- Arrecife 34
- Atlàntic 16, 17, 21
- Bahama (canal) 15, 16
- Bahames (illes) 17
- Balcells i Cía. (L'Havana) 35, 36
- Balcells, Sr. (L'Havana) 35
- Barcelona 15, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37
- Bayona, José (capità) 29, 30
- Benidorm 29
- Berenguer el Grande (vaixell de vapor) 15, 35
- Bertrand Musitu, José (advocat) 37
- Besòs 17
- Bilbao 31
- Boriquen, Punta (farell) 26
- Botey (metge) 31
- Brasil 28, 30
- Brasileño (vaixell de vapor) 15, 30
- Brunet y Cía. (Santiago de Cuba) 35
- Buenos Aires 23, 24, 28, 29, 30, 34
- Cadis 19, 23, 28, 29, 30, 32, 34
- Canarias (Regiment) 22
- Canàries 15, 23, 26, 30, 32, 35
- Càncer (Tròpic) 17
- Cárdenas 34, 35, 36
- Cardona (Sr. consignatari de Cienfuegos) 32
- Cardona 32, 33
- Carhistort (farell) 16
- Cerro-Montuoso 26
- Cía. Transatlàntica 18, 19, 22, 26, 32, 35, 36, 37
- Cienfuegos 15, 19, 21, 22, 32
- Cienfuegos (badia) 19, 32
- Cienfuegos (hospital) 19
- Comandancia de Marina de Barcelona 37
- Comas, Francisco (Barcelona) 37
- Compañía de Seguros del Lloyd Inglés 34
- Compañía Transatlàntica Española de Barcelona 36
- Conferencia de París (trust) 31, 32
- Consignataria J. Parra Alba (Santo Domingo) 35
- Consignatario Lluïa Hermanos (Cárdenas) 36
- Cónsul anglès (Cárdenas) 36
- Corrientes Cap (Cuba) 33

Cruz (cap) 21  
Cruz Cabo (Cuba) 32  
Cuba 18, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 34  
Dupon (París) 31  
Egyptian Bank 34  
El Riu de la Plata 23, 24, 25, 28, 29, 30  
Espanya 18  
Espinillo, Punta (farell) 26  
Estats Units (costa) 16  
Estats Units 18, 27, 28, 29, 32  
Estero Júpiter (farell) 16  
Europa 15, 16, 17  
F. Prats i Cia. (Barcelona) 15  
Fonda Nueva del Universo (Barcelona) 17  
França (estació) 17  
Garellano (Regiment) 22  
Gènova 15, 16, 17, 18, 23, 25, 27, 28, 29  
Gibraltar 34, 35  
Giménez, Jaime (capità) 25  
Heliesboro 16  
Inagua (illa) 21  
Jamaica 21  
José Gallart (vaixell de vapor) 15  
Jover Girbau, José (capità) 18, 22  
Juan Forgas (vaixell de vapor) 15, 16, 18, 23, 25, 34  
Junta de Emigración de la Habana 26  
Junta de Emigracion para la Inspección (L'Havana) 34  
La Florida (costa) 15, 16  
La Mànega (canal) 28  
Lanzarote 34  
Las Palmas 35  
Las Palmas de Gran Canaria 24  
Llorca, José (1er. oficial) 23  
Lloret, Jaime (contramestre) 25  
Longeheread (farell) 15  
L'Havana 15, 19, 22, 24, 25, 26, 27, 32, 33, 34, 35, 36  
Málaga 23, 28, 30, 32, 34  
Manzanillo (badia) 32  
Manzanillo 26, 32  
Marimón, Hilario (fuster) 25  
Maristany, Francisco 26  
Maristany, José (capità) 26  
Marsella 24, 32  
Mataró 17  
Mateos, Sr. (carboner) 34  
Mayagüez 15, 26, 27, 29  
Mediterrani 23  
Melilla 32  
Mèrida (Mèxic) 25  
Mèxic (Golf) 32, 33  
Mèxic 25, 27  
Miguel Gallart (vaixell de vapor) 15, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 34  
Millet Estapé, Gerard (marino) 24  
Mitjans, Celestino (marino) 28  
Monegal, J. (Barcelona) 37  
Montevideo 23, 24, 28, 29, 30  
Morro de l'Havana 34

Murmansk (port) 17  
 Nacher, Gregorio (capità) 15, 16, 18, 22, 23  
 Nord (mar) 28  
 Noruega 16  
 Nova-Orleans 15, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 34, 35, 36  
 Nueva Paula (vaixell) 26  
 Ozama (riu) 35  
 Pasajes 31  
 Peña Horadada 22  
 Piedras de Fowey 16  
 Pinar del Río (Cuba) 33  
 Pino de Tarquino (Cuba) 32  
 Pinos Illa (Cuba) 33  
 Ponce 15, 25, 26, 27, 32, 35  
 Prats, Sr. (Barcelona) 15  
 Premià de Mar 36  
 Progreso 27, 29  
 Puerto Rico (vaixell de vapor) 15, 25  
 Puerto Rico 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 34  
 Punta de los Jardinillos (Cuba) 33  
 Punta Maysi 21  
 Punta San José 23  
 Punta-Pié (Cuba) 19, 32, 33  
 Regina (vaixell de vapor) 35, 36  
 Río de Janeiro 28, 29  
 Romea (teatre) 24  
 Rosés y Cía. (Arecibo) 26  
 Rússia 17  
 S.A. de Navegación Transatlántica (Barcelona) 15  
 Sagua la Grande (hospital) 19  
 Salgado, Fco. (Barcelona) 37  
 San Antonio Cap (Cuba) 32, 33  
 San José (L'Havana) 25  
 San Juan (Puerto Rico) 15, 18, 19, 25, 26, 32, 35  
 Santa Cruz de la Palma 35  
 Santa Cruz de Tenerife 23, 30, 35  
 Santa María (illa) 17  
 Santander 22, 31  
 Santiago de Cuba 15, 21, 25, 26, 27, 32, 34, 35  
 Santo Domingo 25, 34, 35  
 Santos 28  
 Sarasole, Padre (director d'observatori) 32, 33  
 Sombrero Cayo 16  
 Sucesores de L. Villamil y Cía. (San Juan) 25  
 Terranova (banc) 16  
 Tortugas (illes) 15, 16  
 València 19, 22, 23, 29, 30, 34, 36, 37  
 Veracruz 27  
 Vigo 31  
 Vià, Delfin (sotscònsul d'Espanya a Nova-Orleans) 36  
 Vilassar de Mar 36  
 W. G. Coy & C<sup>o</sup>, Nova-Orleans (carboner) 36  
 Yucatán 25

APÈNDIX D'IMATGES  
SOBRE L'ANOMENADA  
GUERRA DE CUBA





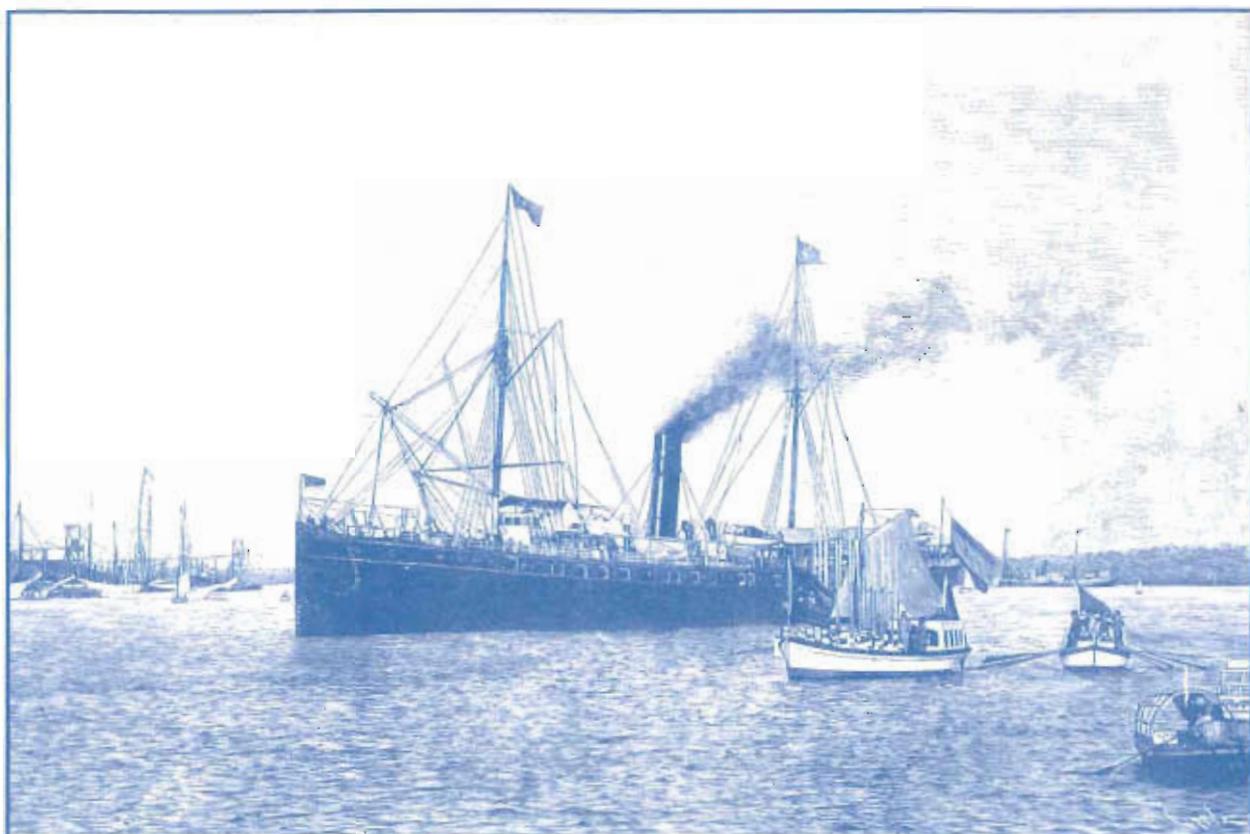
HABANA.—LLEGADA DEL BATALLÓN DE TETUÁN.  
DESFILE ANTE EL PALACIO DEL GOBERNADOR GENERAL.



SANTA DE CUBA. - HAANA. - EJERCICIO DEL CALEÓN GENERAL D. JUAN BLANCO AL PARLAMENTO, INICIAR PARA LA ABERTURA DE LA CÁMARA.  
*de compañía de infantería y Caballería*



SANTIAGO DE CUBA. - EL PALACIO DEL GOBIERNO



H A U A N A ( C U B A ). — E L V A P O R « M A N U E L G . V I L L A V E R D E », D E S T I N A D O P O R L A C O M P A Ñ I A T R A N S A T L Á N T I C A  
A L S E R V I C I O D E L G E N E R A L M A R T I N E Z C A M P O S .



S A N T I A G O D E C U B A . — S A L I D A Á O P E R A C I O N E S D E U N A S E C C I Ó N P R O V I S I O N A L D E A R T I L L E R Í A D E M O N T A Ñ A .



SANTA CLARA (CUBA).—RUINAS DE LA FINCA « LA PORTUGUESA », INCENDIADA POR LOS INSURRECTOS.



GUERRA DE CUBA.—TROPAS DEL EJERCITO ESPAÑOL DE REGRESO DE FORRAJE



Teniente coronel de Regato. Capitán de Estado Mayor de 1.ª. Coronel de Campes. Capitán ayudante de Miraflores. Comandante de García.  
 Médico de Valeriano.

LA GUERRA DE CUBA.—LOS HÉROES DE SAN DEL INDIO.



D. JOSÉ MONASTERIO,  
 TENIENTE DEL ESCUADRÓN DE SAN JUAN DE LAS REAS,  
 ASISTENTE DEL SITUACION DIGNIDAD OFICIAL.



SEÑORA ELISA TORIB,  
 EMPLEADA EN LA HABANA POR SU ESPOSADO  
 HASTA LAS TROPAS ESPAÑOLAS.



D. DIEGO DE LA ROSA QUINTERO,  
 CAPITÁN DEL CUERPO DE VIGILANCIA DEL GOBIERNO DE LA  
 HABANA, COMANDANTE DE ARMAS EN SAN DEL INDIO.

Las fotografías de los señores Torib y Quintero, de la Habana.



SANTIAGO DE CUBA. — DESTACAMENTO RECHAZANDO UN ATAQUE DEL ENEMIGO, EN ALTO BONGO.



LA GUERRA DE CUBA. — GRUPO DE INSURRECTOS DE LA PARTIDA DE MÁXIMO GÓMEZ.



REVEN DE LA SALIDA.

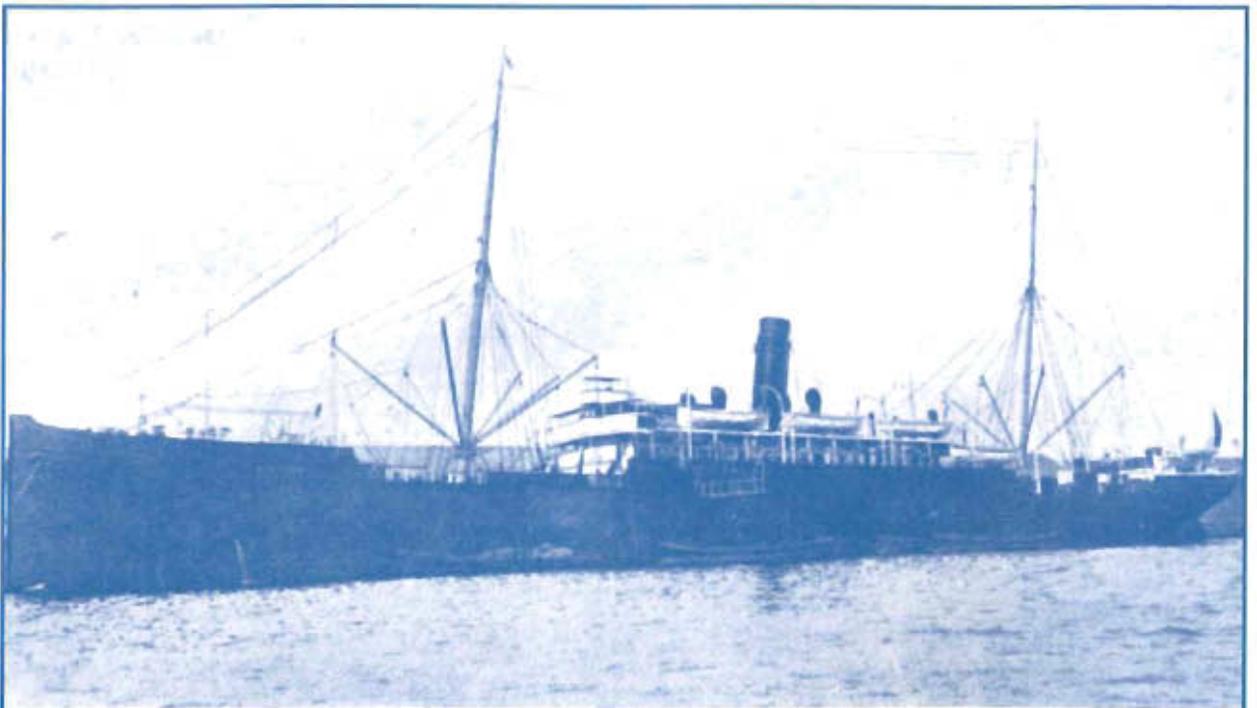


ADIÓS AL RÍO DE LA PLATA.

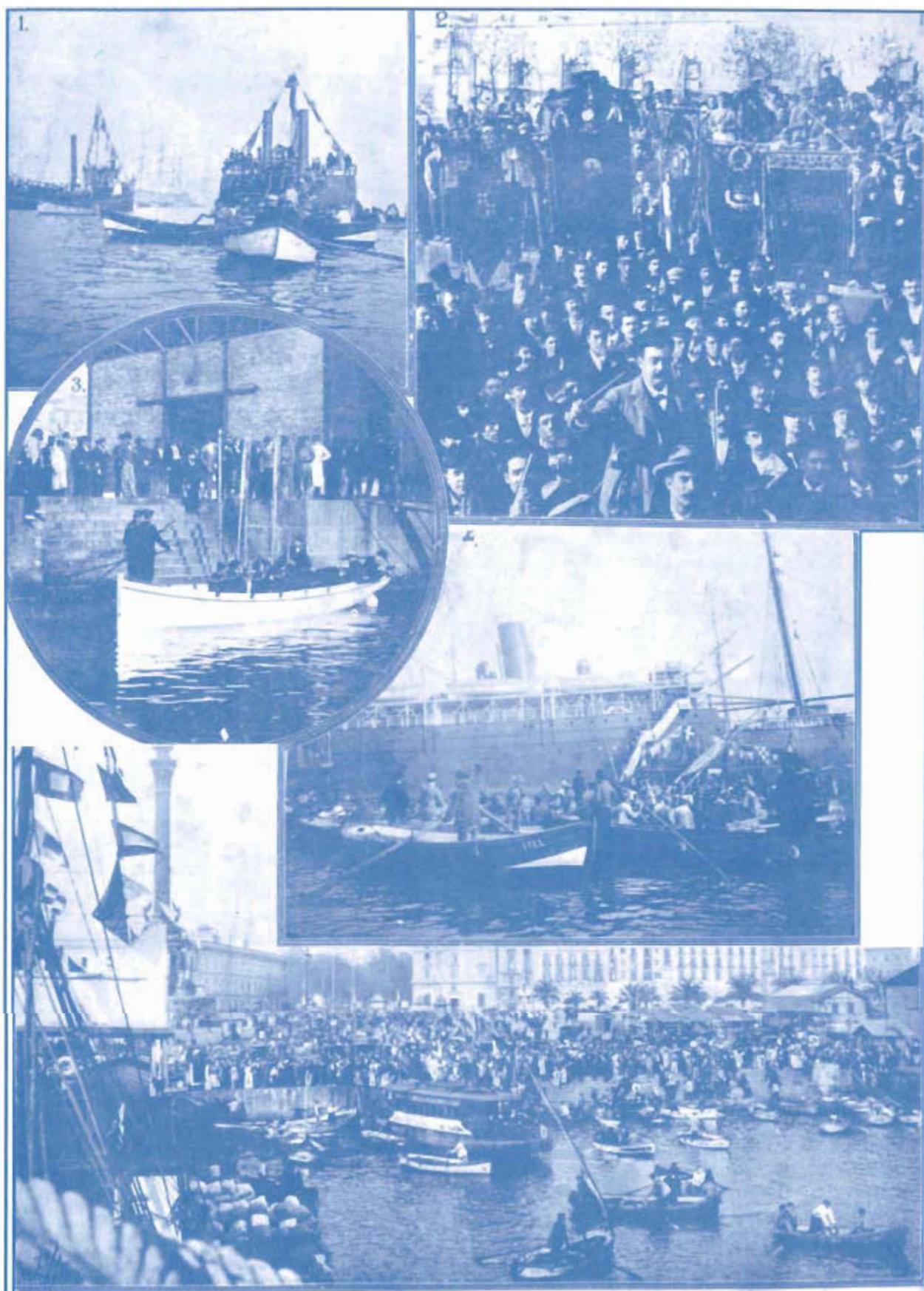
MONTEVIDEO.—EMBARCO DE VOLUNTARIOS ESPAÑOLES PARA LA GUERRA DE CUBA, EN EL VAPOR «SAN FRANCISCO».



LA GUERRA EN CUBA.—EL TITULADO «PRESIDENTE DE LA REPUBLICA CUBANA», BARTOLOME MASSO, Y SU ACOMPAÑAMIENTO.



Vapor "Montserrat" anomenat "El Catalán" que tingué molt de protagonisme contra el bloqueig de les tropes nord-americanes.



BARCELONA.—LLEGADA DEL GENERAL WEYLER.

1. Vapor saliendo al encuentro del *Montezum*.—2. Las sociedades corales á bordo del *Montezum*.—3. El general Despujols embarcando para ir á bordo del *Montezum*.—4. El general Weyler saliendo del vapor correo.—5. Desembarco del general en el muelle de la Paz.



EXCMO. SR. D. VALERIANO WEYLER Y NICOLAU,  
NUEVO GOBERNADOR GENERAL DE LA ISLA DE CUBA, Y GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO DE OPERACIONES.

(De fotografía de Martí, de Barcelona.)



EL GENERAL WEYLER A BORD DEL «MONTSERRAT».



Casa on vivia el capità Manuel Deschamps Martínez a Caldes d'Estrac  
(Vegeu "La Roca de Xeix" nùms. 11-12-13 p.53)



Vista del passeig dels Anglesos de Caldes d'Estrac.



## FITXA TÈCNICA

Sextant de Gerard Millet i Estapé (M.M.N.M.)



## MUSEU MUNICIPAL DE NÀUTICA DEL MASNOU

Núm. inventari: 875.

Objecte: SEXTANT construït a meitat del segle XIX utilitzat pel capità masnoví Grau Millet i Estapé, germà del pare del Mestre Millet fundador de l'Orfeó Català.

Forma d'ingrés: Donatiu de la família.

Descripció: Instrument de reflexió emprat per mesurar l'angle entre dues visuals, particularment en l'astronomia nàutica, determinant l'altura angular dels astres sobre de l'horitzó. El sextant consisteix en una armadura de banús o d'altra fusta noble similar i té la forma de sector circular amb un limbe de vori graduat en una amplitud de 60°; una alidada concèntrica amb el sector i que pot girar en el seu mateix pla. Va proveït d'un mirall sobre el qual fa reflectir la imatge de l'astre observat i al girar l'alidada i el mirall, la imatge de l'astre s'envia a un segon mirall més petit solidari amb l'armadura i es fa coincidir amb la línia de l'horitzó de la mar; visible directament a través de la meitat transparent del mirall petit.

**PALEMÓ ANGLÉS I SALA**  
DIRECTOR DEL MUSEU MUNICIPAL  
DE NÀUTICA DEL MASNOU

# ADDENDA D'ACTIVITATS CULTURALS

2n CICLE DE CONFERÈNCIES SOBRE EL MASNOU AL LLARG DE LA HISTÒRIA.  
MARÇ 1997

## PRESENTACIÓ

El segon cicle de conferències d' "Història del Masnou" que es va celebrar a Can Malet el mes de març d'enguany va estar dedicat als quasi 50 anys d'aquest segle que van des de l'adveniment de la República (1931) fins a la dissolució de l'Assemblea de Catalunya, l'any 1979.

El cicle va estar dividit en tres sessions que responen a tres èpoques diferents: "La República i la Guerra Civil al Masnou" (1931-1939), dictada pel doctor d'història, Jordi Amat, "El Franquisme al Masnou" (1940-1975), impartida per la llicenciada en Història, Anna Llop i la Taula rodona "L'Assemblea de Catalunya al Masnou" (1973-1979) que va comptar amb la participació de Jordi Pericot, Jaume Grané, Josep Alonso i Joan Fàbregas, tots ells protagonistes de primera línia del que va ser aquest moviment polític unitari a la nostra població.

El temps limitat de les conferències i l'espai reduït d'aquesta addenda ha obligat els autors a fer un exercici de síntesi, difícil per explicar multitud d'esdeveniments històrics i una realitat sociològica, política i econòmica força complexa. Tot i així la lectura de les pàgines següents compleix bé l'objectiu de disposar d'una visió general de com va afectar al Masnou allò que va viure el país durant tots aquests anys.

El tractament de cada un dels períodes és diferent. Tant per les característiques i el format de les conferències i els seus autors com per les pròpies peculiaritats de l'època.

Així en la part de la República i la Guerra Civil es destaquen tots els aspectes polítics que expliquen i il·lustren la convulsió del moment. En el franquisme es posa l'accent en els aspectes sociològics i econòmics. Establint per això quatre etapes: 1940/49 Els efectes de la postguerra, 1950/59 L'inici de la Recuperació econòmica, 1960/69 L'arrencada econòmica i 1970/75 La crisi i la fi de la Dictadura. Pel que fa a l'Assemblea de Catalunya al Masnou, la taula rodona que es va celebrar, va expressar més les vivències i experiències personals dels seus membres que les motivacions profundes, d'altra banda prou conegudes, de la creació de l'Assemblea de Catalunya.

Cal afegir també que el fet que aquests períodes siguin encara recents en el temps i per

tant en la memòria, va permetre que assistissin i participessin en el debat posterior a les conferències, persones que van viure molt de prop alguns dels fets que s'explicaven. Les seves observacions i comentaris van permetre contrastar algunes informacions, relativitzar o interpretar de manera diferent algun document i enriquir el treball dels conferenciant.

Amb aquest segon cicle de conferències d'Història local continuem amb la línia iniciada l'any 1996 de donar a conèixer la nostra història de forma divulgativa i documentar-la aprofitant les pàgines de "La Roca de Xeix".

Tal com deia Herbert L. Samuel "Aquell que no recordi el passat, està condemnat a repetir-lo". Només per això valia la pena fer un repàs a aquest mig segle de lluita per les llibertats individuals i col·lectives. Tota una generació de catalans no ha conegut en primera persona aquesta època. Per a ells i per a les generacions futures hem de fer l'esforç de transmetre fidelment els efectes de la Guerra Civil Espanyola i de la Dictadura. Perquè mai més no torni. Perquè només sigui una pàgina negra de la nostra història.

**ELADI TORRES I GONZÀLEZ**

TINENT D'ALCALDE DE CULTURA I ENSENYAMENT



Vista general de la sala de Can Malet.  
D'esquerra a dreta Oriol Saltor, Eladi Torres i Jordi Amat.

# REPÚBLICA I GUERRA CIVIL AL MASNOU (1931-1939)

La vila del Masnou comptava cap als anys 30 amb un fort teixit industrial i una població que oscil·la entre els 4.604 habitants (1930) i 4.375 (a 30 de desembre de 1937). La vida associativa d'aquells anys girava al voltant d'entitats religioses: (Mar Blava de la FJC, Catequística Sant Pere), o simplement d'esbarjo (el Casino, la Calàndria, el Casinet).

A nivell sindical, hi havia una clara majoria anarcosindicalista amb 1.387 afiliats (juliol 1937) enfront dels 974 de la UGT; predominaven, els primers, a les indústries químiques i al tèxtil.

En la vida política predomina ERC (Tomàs Ferrer, Joan Pagès, Itchart), formada a la

localitat, el 22 de juny de 1931, el Centre Catalanista Republicà (ACR) i la Lliga Catalana (Pius Pujol, Jaume Millet i, especialment Joaquim Piera).

Fent balanç de les eleccions sempre hi hagué un màxim de vots favorables a l'ERC 77,5 % (28 juny 1931), 59,4% (el 20 de novembre de 1932) i 56,6% (el 16 de febrer de 1936). Durant tot el període republicà ERC mantingué la supremacia política a la població.

Els primers moments de proclamar-se la República es va fer una espontània manifestació d'adhesió al nou règim. L'Ajuntament es constituí el 16 d'abril i aviat es canviaren alguns noms dels carrers, es crearen noves urbanitzacions i es parcel·là el terme municipal. Els alcaldes d'aquest període, Francesc Maristany i, especialment, Tomàs Ferrer, s'interessaren pel tema de l'escolarització dels petits.

Els fets d'octubre de 1934 tingueren fortes repercussions a la vila, tota vegada que serví de centre de concentració de tots els escamots voluntaris de la comarca que havien d'anar a defensar la Generalitat, i es van aixecar algunes barricades. Després va venir la reacció militar,



Públic assistent a la conferència del senyor Jordi Amat.

la destitució del consistori i la creació de gestores conservadores amb Joaquim Piera i Frederic Gibernau com a gestors; fins fa poc després de les eleccions de febrer de 1936.

Arribats als fets de juliol de 1936, els partits del Front Popular conjuntament amb els sindicals, CNT i UGT, van procedir a organitzar les patrulles i a crear un Comitè Revolucionari amb fort protagonisme dels "juanitos", de la CNT-FAI. L'Ajuntament quedava com un organisme testimonial, de moment manaven les pistoles, els registres, les incautacions i la repressió contra el fet religiós, les persones i les propietats, amb 23 assassinats (1).

Forces foranes, per bé que amb el consentiment d'elements locals, van procedir a cremar i enderrocar la parròquia de Sant Pere i saquejar altres immobles. D'ençà el mes de setembre/octubre de 1936 es començà a mobilitzar les milícies que són enviades al front, la majoria dels joves (24) s'allistaren a la columna dels Aguiluchos de la FAI i sortiren de la població el 23 d'agost.

Per tal d'ubicar-hi noves dependències municipals, locals per als refugiats, seus de partits i sindicats, o simplement per esdevenir habitatges particulars d'alguns dirigents locals, es va procedir a la incautació de 28 edificis i finques.

La vida municipal quedà restablerta des del 20 d'octubre de 1936, moment en el qual la CNT-FAI entrà al consistori, presidint-lo el mateix Joan Juan Sales que controlava la majoria absoluta. Del 13 de novembre de 1936 al febrer de 1937 el presidí Salvador Marfà, amb un cert equilibri entre CNT i ERC. El conflicte més important va ser per controlar la conselleria de Proveïments, les baralles entre consellers sovintegen, les sessions estan plenes de retrets mutus, si bé també de riquesa dialèctica. Els altres fronts de preocupació van ser la implantació del CENU i l'ordre públic al mercat, vigilat per cinc milicians. De març de 1937 a febrer de 1938, l'alcaldia tornarà a al CNT (Joan Juan Sales), i es va dissoldre la conselleria de Defensa; també es nota un progressiu enfortiment del PSUC que assoleix les conselleries de Proveïments i Agricultura i el replegament d'ERC-ARC a àrees tècniques. El darrer consistori de la guerra (març 1938, gener 1939) estarà controlat per l'ERC (Francesc Vila i Silva) i el PSUC, enfront de la CNT espectant i sense els seus líders naturals incorporats a l'exèrcit popular. Els temes de

proveïments i els militars són centrals en un moment en què el racionament és escàs i que les contínues crides de lleves se n'enduen els joves a diversos fronts de combat.

Repassades les etapes polítiques, passo a analitzar la situació econòmica. Els pressupostos municipals pujaren 364.965 pessetes el 1936, i 507.147,35 pessetes el 1937; d'altra banda la manca de moneda va obligar a l'emissió de paper moneda local de 25 cts., 50 cts. i 1 pesseta, popularment coneguts pels "juanitos". El tema de les col·lectivitzacions fabrils esdevé central, van ser moltes les empreses col·lectivitzades: Maristany, Indústria Col·lectivitzada; Hilados y Torcidos de Seda Artificial para labores y tejidos (Colectivización); Societat Anònima CISA. EC; Cristalleria Col·lectivitzada del Masnou; La Primitiva Col·lectivitzada; Col·lectivitat Socialitzada (Ram de la Construcció) CNT-UGT. El Masnou; Col·lectivitat de Fusters (després Cooperativa de Fusters - La Popular-; Col·lectivització d'Obrers Flequers (Agrupament Indústria Flequera) El Masnou; Col·lectivitat del ram elèctric CNT-UGT; Agrupament de pintors del Masnou; Col·lectivitat de Barbers del Masnou. En una altra instància hi hagueren algunes empreses fiscalitzades per un comitè obrer de control, com ara: Josep Garcia Cunill, M. Calvell Pagans i Amadeu Sahis Roig.

Especial atenció mereix el cas dels Laboratorios del Norte de España, E.C., que esdevé modèlic per les noves activitats que es desenvoluparen i el bon ritme de producció que s'assolí. Mercès al seu òrgan de premsa AVANT, podem saber l'evolució de l'empresa, dirigida per Joaquim Cusí Fortunet, Esteve Sans Dame i Antoni Sánchez Escobar. Era la principal empresa de productes oftalmològics i de medicines contra els mals veneris, i és per això que els seus delegats viatjaren sovint arreu del front i a l'estranger per tal d'atendre les multiplicades comandes.

Els anomenats temes socials: proveïments, refugiats, escola i cultura, són analitzats en un nou apartat, en especial el primer, ja que s'ha d'estudiar el tema dels intercanvis de diversos productes, el dels intermediaris, la sortida de productes agrícoles, el decomís de carn o patates que no eren declarades.

A nivell solidari, va existir a la vila una Colònia Infantil (Passeig Durruti núm. 1) organitzada per la SIA (Solidaridad Internacional Antifacista), que (l'agost 1938) cuidava 70 nens. Aquesta

organització intentà la instal·lació al Masnou, d'un Hospital Militar (maig 1938). També van existir uns Menjadors Populars, organitzats pel Departament d'Assistència Social.

La recepció de refugiats va ser inicialment sense cap mena d'organització, en un primer moment nens de Madrid, després malaguenyos i, en especial, bascos i asturians que mostrà un efecte de solidaritat, però també de preocupació, en venir imposats, en quantitats importants i en moments de fortes necessitats per a la nostra pròpia reraguarda. El maig/juny de 1937 s'organitzà un Comitè Pro-Refugiats, el secretari del qual va ser inicialment Enric Güell.

A 1 de gener de 1938 hi havia 528 refugiats (repartits entre 263 d'Euzkadi i 265 d'altres contrades) (2), el 31 de març eren 398 refugiats; es va experimentar una davallada de 130. El 31 d'abril eren 389 refugiats, el mes següent pujaran fins a 438, xifra que baixarà fins a 421 durant els mesos de juny i juliol. El mes d'agost davallen fins a 346; passen a 306 el mes d'octubre; són 333 a finals del de novembre i 325 al darrer apunt de desembre de 1938. Convé recordar la important presència de nens bascos amb les seves mares, procedents principalment de Bilbao, Sestao, Baracaldo i San Sebastian. Estigueren allotjats a instal·lacions d'acollida, cases particulars i a les cases petites del carrer de Sant Rafael.

A nivell escolar val la pena recordar que la població passà d'un índex d'alfabetització del 75,2% el 1930 al 85,5% el 1940, incidint aquest augment especialment entre la població femenina que pujà un 12,2% en el seu índex.

A nivell militar destaco els bombardeigs que patí la població, en especial els del 19 de setembre de 1937 i 26 de gener de 1939, que causaren un total de 23 morts i nombroses destrosses materials. La defensa civil consistí en la construcció de tres refugis antiaeris, relativament emprats, ja que molta gent obté per sortir al camp (barraques de les vinyes) o quedar-se a casa. Recordem que també s'experimentà (als Laboratoris de Experimentación), ubicats a la torre del Marquès del Masnou, amb un nou tipus de raigs, de bon ús per a la defensa antiaèria.

Foren mobilitzades des de les llesves de 1923-1924 fins a la del 1941. El nombre de masnovins morts o desapareguts al front és considerable, de ben segur que supera la quarantena (3).

Acabo amb una petita pinzellada dels primers mesos del franquisme, l'ocupació de la població - el 27 de gener de 1939- per forces italianes del CTV, la Divisió Littorio, la creació d'una gestora encapçalada per Josep Jaume Millet, la represa de la vida ciutadana, la reconstrucció de la parròquia, la potenciació de les noves institucions i la repressió contra béns, persones (2 afusellats al camp de la Bóta) (4), i entitats de significació política o cultural contrària al nou règim.

**JORDI AMAT I TEIXIDÓ**

EL MASNOU, 4/5/97

## NOTES:

(1) Font: Solé Sabaté/Villarroya Font: *Repressió a la reraguarda* ..., pàgs. 146-147.

(2) Eren 211 homes i 317 dones, els menors de 18 anys sumaven 290 i els de més de 50 anys eren 77.

(3) Joan Albert Estradell, Francesc Artigas, Francesc Audinac, Joan Bosch, Josep Faucalas, Josep Feliu (desaparegut), Lluís Forns, Josep Garcia, Amado Gasol (desaparegut), Felix Giol, Joan Guitart (desaparegut), Ramon Guitart Carné, Josep Holgado, Víctor Laguillo (mort a Burdeos), Esteve Matas Cañellas, Miquel Matas Font, Anselm Mestres, Pere Oró (desaparegut), Carles Orta, Joan Parés, Pere Pera Rectoré, Vicenç Quera, Francesc Rementol (desaparegut), Eusebi Ribas, Pere Roca (desaparegut) Josep M. Ruyra, Josep Serarols (desaparegut), Josep Solà (desaparegut), Victòria Sugranès, Restitut Trujillo (desaparegut), Josep Valldeu, Isidre Vendejo (desaparegut), Jaume Villà, Ramón Villanueva, i molts altres combatents que no he trobat, però que encara de bon segur, reté la memòria familiar.

(4) Salvador Marfà Marfà de 52 anys (mecànic de professió), afiliat a l'ERC i exalcalde, executat el 18 de novembre de 1939. Miquel Colomer Juliol, de 41 anys (empleat municipal), exregidor afiliat a la CNT, ingressà a la presó de Mataró el 24 de febrer de 1939; el 2 d'abril a la presó cel·lular de Barcelona (Model) i executat el 4 de maig de 1939.



# FRANQUISME AL MASNOU (1940-1975)

Intentar resumir en una conferència, trenta-cinc anys de la vida d'un poble és força difícil, però és impossible fer-ho si s'intenta analitzar, ni que sigui esmentar, tots i cadascun dels aspectes que s'han anat desenvolupant al llarg d'aquestes dècades.

Així, doncs, he centrat la conferència en els aspectes socials tot i que hi ha constants referències dels polítics, econòmics i culturals.

Per començar faig un brevíssim recorregut per la història universal corresponent a les dècades objecte d'estudi, passo seguidament als aspectes de la història de Catalunya i arribo, d'aquesta manera, a la història local.

El plantejament de la conferència és que donada la uniformitat amb què actuà el règim acabada la guerra, el Masnou, tret d'alguns aspectes molt concrets, no tingué iniciatives pròpies pel que fa al desenvolupament social, econòmic o polític i seguí un camí paral·lel al de les altres poblacions de la "región".

Així, doncs, partint d'una visió general del panorama català m'ha permès de centrar-me en les peculiaritats del municipi.

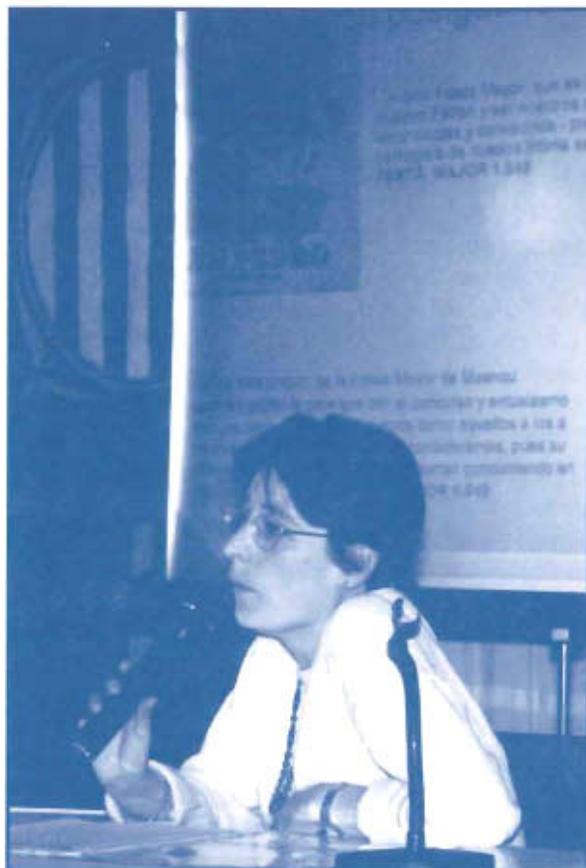
## 1940/49. LA POSTGUERRA IMMEDIATA.

S'instaurà la dictadura. D'una banda cal reorganitzar la societat civil, a partir del que dictin les instàncies oficials i fer balanç del que ha quedat després de la guerra per tal de tenir-ho tot sota control i reprendre les activitats econòmiques i socials.

Com que al Masnou n'hi hagué, esmento el recorregut que patiren aquells qui foren empresonats acabada la guerra.

Tractó del Referèndum del 47 per l'implicació social que tingué i de la repressió ideològica dels primers anys.

A nivell políticocultural es prohibiren la bandera i l'himne catalans, així com la llengua que fou



Anna Llop impartint la seva conferència.

bandejada i perseguida de la vida pública en tots els seus àmbits.

El deteriorament del nivell de vida fou una realitat i la política autàrquica del govern imposà el racionament i afavorí l'aparició del mercat negre; ambdós temes tractats abastament. Altres aspectes que dificultaren la represa de les activitats amb tota normalitat foren les restriccions elèctriques i la manca d'aigua.

Acabo la dècada amb el capítol: El Masnou és notícia que recull les notícies que aparegueren al Diari de Barcelona durant aquests anys.

## 1950/59. LLEUGERA RECUPERACIÓ.

Comento el sistema electoral i eleccions al municipi l'any 1951 com a clar exemple del control que s'exercia del municipi que no deixava cap escletxa per on poguessin filtrar-se persones desafectes al règim.

Analitzo la distribució de les despeses familiars que donà un respir a la població que feia que, per primera vegada, es poguessin equilibrar els pressupostos; el paper que tingué l'església en el control de la població i en especial de la seva

moral en contraposició a l'obertura i permissivitat per al que fou el moviment escolta i a les activitats que s'hi realitzaven.

Dedico un petit apartat a l'escut del Masnou ja que fou en aquesta dècada on s'hi incorporaren la pràctica totalitat dels elements que té actualment.

### 1960/69.

Comento el Referèndum de 1966 sobre la Llei Orgànica de l'Estat, pel tractament que se'n féu del tema des dels mitjans de comunicació i des del consistori en particular.

Analitzo l'augment salarial de la dècada i l'impacte que tingué sobre la població.

L'altre apartat va destinat al creixement de la població fruit de la immigració i les repercussions que tingué a nivell urbanístic i social (poso com a exemple el recurs de Reposició presentat per l'Alcaldia) i que havien de configurar el que posteriorment s'ha anomenat ciutat dormitori.

Esmento breument la dicotomia entre estiuieg i turisme ja que , si bé havia estat força clar fins aleshores en aquella dècada es pretengué fer del Masnou quelcom que no havia estat mai.

Acabo la dècada amb una anàlisi de l'impacte de la censura pel que feia referència als actes públics.

### 1970/75. CRISI I FI DE LA DICTADURA.

El capítol és dedicat a la Constitució de l'Assemblea de Catalunya en la seva Delegació del Masnou i l'objectiu pel qual fou creada.

Hi hauria d'altres aspectes que no tracto ni esmento en aquesta conferència però que considero que han estat importants per al poble a nivell social; així, doncs, les entitats culturals, la successió d'alcaldes cadascun d'ells amb una manera de fer diferent al de l'anterior (uns per permissius, d'altres per aplicació de la normativa amb excessiva rigurositat), la nevada del 62, els cossos oficials (serenos, Guàrdia Civil, Policia Local, ...), el teixit industrial i el seu desenvolupament, exposicions, concerts i altres formes de lleure, o els sectors i branques de l'economia, en tot cas, aquests i d'altres temes podrien ser objecte d'una altra o de moltes conferències.

**ANNA LLOP I ROVIRA**  
MARÇ 1997



Vista general de la taula rodona. D'esquerra a dreta Jordi Pericot, Josep Alonso, Joan Fàbregas i Jaume Grané.

El dia 23 de març es celebrà la taula rodona sobre l'Assemblea de Catalunya al Masnou, amb la participació de Jordi Pericot, Josep Alonso, Jaume Grané i Joan Fàbregas. Tot i fer-se en un diumenge a la tarda, fou molt participativa.

Es desenvolupà a partir de l'exposició de les experiències personals dels quatre ponents, en torn a la preparació i celebració de l'Assemblea de Catalunya i la seva repercussió política al Masnou.

La taula rodona tingué un gran interès per tal de fer memòria sobre la història recent, perquè a vegades els fets contemporanis són els que oblidem més ràpidament.



AJUNTAMENT DEL MASNOU



MUSEU MUNICIPAL DE NÀUTICA DEL MASNOU

Amb la col·laboració:



CAIXA  
LAIETANA