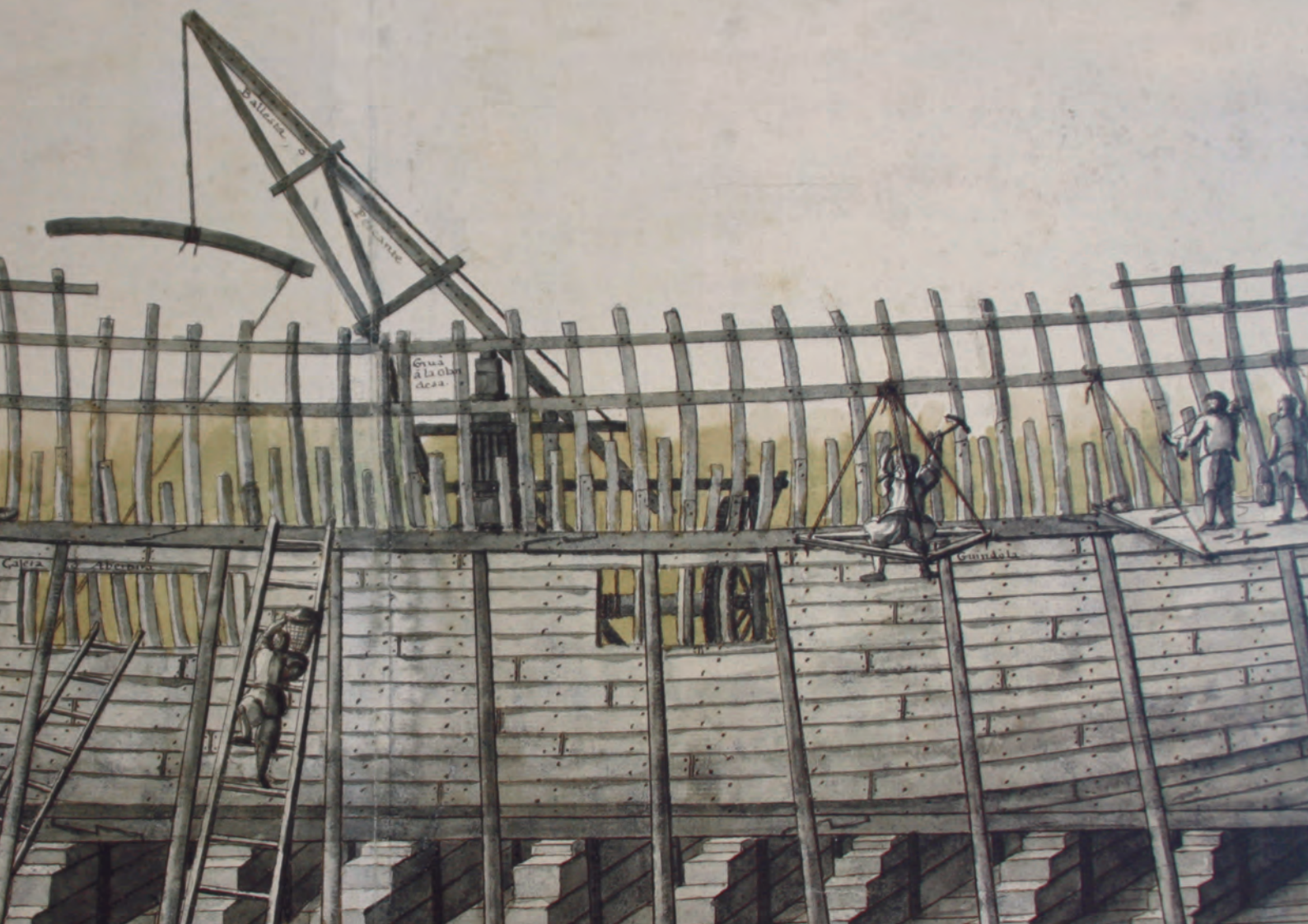




LA REIAL FÀBRICA DE VAIXELLS DE SANT FELIU DE GUÍXOLS [1715-1721]



Pablo de la Fuente de Pablo
Marcel Pujol Hamelink

PABLO DE LA FUENTE DE PABLO

(Figueres, Alt Empordà, 1965)

Doctor en Història per la UNED, Premi Extraordinari de Doctorat del curs acadèmic 1996-97.

La història marítima és una de les seves principals línies de recerca, amb la publicació de tres llibres i una vintena d'articles científics en diverses publicacions. Altres trajectòries en aquest camp són l'Armada de 1588 de Felip II i la *Royal Navy* a la Mediterrània. Té en curs de preparació un nou llibre sobre l'arsenal naval britànic del port de Maó.

Actualment treballa a la Fundació Fortaleses Catalanes.

MARCEL PUJOL HAMELINK

(Dun Laoghaire, Irlanda, 1965)

Llicenciat en Història per la UAB, Diploma d'Estudis Avançats per la Universitat de la Sorbona i Postgrau en Arqueologia Subaquàtica.

Ha participat en nombroses intervencions arqueològiques subaquàtiques. Les seves investigacions es troben publicades principalment a les monografies del CASC, a banda de diversos congressos i revistes. La seva línia d'investigació comprèn la construcció naval i la pesca a l'Antic Règim.

És professor d'arqueologia a l'Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya.

LA REIAL FÀBRICA DE VAIXELLS
DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

[1715-1721]

Pablo de la Fuente de Pablo
Marcel Pujol Hamelink

EDITA
Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols
Diputació de Girona

COL·LECCIÓ
Urània
Estudis Guixolencs
Núm. 25

AUTORS
Pablo de la Fuente de Pablo
Marcel Pujol Hamelink

ASSESSORAMENT LINGÜÍSTIC
Jordi Curbet Hereu

GRAFISME I MAQUETACIÓ
Dosis, Projectes Gràfics

IMATGE DE LA PORTADA
Representació de la construcció d'un navili en una drassana
(Museo Naval. Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)

IMPRESSIÓ
Impremta Aubert

AGRAÏMENTS
Isabel Aguirre, Àngels Balliu, Carme Balliu, Gerard Bussot, Silvia Dahl, Enric García, Montserrat Hosta, Àngel Jiménez, Olga López, Ricardo Márquez, Miquel Martí, Xavier Nieto, Archivo General de Indias (Sevilla), Archivo General de Simancas (Valladolid), Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya-MAC (Girona), Fundació Fortaleses Catalanes, Museu de l'Almodí (Xàtiva), Museu d'Arqueologia de Catalunya-Girona, Museu Marítim de Barcelona, Museu de la Pesca de Palamós



URÀNIA
ESTUDIS
GUIXOLENCS

Publicacions de
Sant Feliu de Guíxols

Urània és la musa inspiradora de la ciència segons la mitologia grega. El modernista Alexandre de Riquer la representà a l'ex-libris del guixolenc Rafel Patxot i Jubert, mecenes i protector de la cultura catalana. Com a mostra de reconeixement, la col·lecció Estudis Guixolencs vol ser fidel a la seva llegenda "Per molt que sàpies, és molt més lo que ignores".

Dipòsit legal: GI-1166-2010
ISBN: 978-84-935398-9-4

Qualsevol part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny, plànols i fotografies, pot ser reproduïda, emmagatzemada i/o transmesa sempre i quan es demani l'autorització prèvia de l'autor, l'editor o el titular dels drets d'explotació.

SIGLES

ACA	Arxiu de la Corona d'Aragó, Barcelona
ADG	Arxiu Diocesà de Girona
AGI	Archivo General de Indias, Sevilla
AGM (m)	Archivo General Militar, Madrid
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid
AHG	Arxiu Històric de Girona
AIMP	Archivo Intermedio Militar Pirenaico, Barcelona
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid
AMSFG	Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols
BN	Biblioteca Nacional, Madrid
NMM	National Maritime Museum, Greenwich
PL	Pepys Library, Cambridge

ÍNDIX

- 5 Introducció: Una tortuosa recerca
- 9 Capítol I: Del galió al navili, del mestre d'aixa a l'enginyer, de la drassana a l'arsenal
- 17 Capítol II: La marina i les Índies
- 25 Capítol III: L'indret més adient: Sant Feliu de Guíxols i la seva tradició constructiva
- 37 Capítol IV: Coure una olla de pega
- 49 Capítol V: Supervisió i evolució del model productiu
- 65 Capítol VI: El *Real Felipe* o *San Felipe* o *San Felipe el Real*, navili de 3 cobertes i 80 canons. El model francès
- 83 Capítol VII: La vida del *Real Felipe*: transformació i fi
- 95 Capítol VIII: Nou contracte i nou model: Cambi i Gaztañeta
- 101 Capítol IX: El *Cambi* o *San Bartolomé*, navili de 2 cobertes i 60 canons
- 111 Capítol X: El *Catalán* o *Nuestra Señora de Montserrat*, navili de 2 cobertes i 60 canons
- 119 Capítol XI: La guerra de la Quàdruple Aliança i els carrasclets
- 127 Capítol XII: El declivi del Parc
- 131 Capítol XIII: El *San Ramón*, quetx o balandra
- 135 Capítol XIV: El final del Parc
- 139 Conclusió: Sis anys de grans canvis

- 145 Apèndix I: Els protagonistes
- 171 Apèndix II: La terminologia naval

- 191 Bibliografia i fonts

INTRODUCCIÓ

UNA TORTUOSA RECERCA

Tot i les classificacions sistemàtiques, les paraules clau i d'altres sistemes descriptius, els bibliotecaris solen tenir dificultats en catalogar una obra. Tot aquell que vulgui llegir aquest treball trobarà certament difícil aquesta tasca, perquè el tema no es limita tan sols al títol. A simple vista l'obra pot ser emmarcada dins els àmbits de la història marítima i local. Cert és que la fi és presentar un aprofundit estudi sobre un moment de la història de Sant Feliu de Guíxols bastant desconegut. I també ho és que la lectura que teniu a les mans, des d'un punt de vista temàtic, es pot situar dins l'àmbit de la història marítima.

Però limitar aquest camp descriptiu seria un error. Fins i tot, de la conjugació dels dos conceptes resulta evident que la implantació d'una important indústria naval a Sant Feliu de Guíxols havia de tenir importants conseqüències més enllà dels paràmetres que hem descrit. El valor afegit que volem aportar en aquest treball és també una peculiar visió de l'anomenat Segle de les Llums com a motor transformador dins diferents àmbits. L'efímera drassana militar ganxona és un perfecte microcosmos. Aquesta és una recerca que parteix de la història institucional i que s'embrancha dins l'origen de la marina il·lustrada a Espanya, un dels eixos i principals incentius del desenvolupament de la ciència, la tècnica, l'economia i la societat del segle XVIII. Cal tenir present que França, a l'Espanya d'aquest moment, és gairebé sinònim d'Il·lustració. La vinguda de personal francès per a la construcció dels vaixells és un element a tenir present dins d'aquest context.

El tema objecte d'aquest treball és alhora dins d'una frontissa que marca un abans i un després en l'esdevenir històric. Dins el mateix període, cal dir que la recerca no és la mateixa, per exemple, si es compara l'evolució de la construcció naval a Ferrol que a Sant Feliu de Guíxols. El primer es caracteritza per un procés més dilatat en el temps i més assentat estructuralment que marca una intrínseca diferència entre aquests dos centres de producció. A les drassanes gallegues es construïren vaixells pràcticament al llarg de tot el segle i s'inicia la construcció quan Ferrol ja era Departament. O sia, alhora base i centre de producció com a conseqüència de tota una planificació dins d'una política naval que a llarg termini donà els seus fruits.

En el curt lapse de temps en què es construeix a Sant Feliu, l'Armada viu un procés de transició on es donen tota una sèrie de situacions *sui generis*. Tal com es desenvoluparà a l'obra, la nova estructura de la marina de guerra en un primer moment serà insuficient per gestionar la drassana, per la qual cosa serà l'Exèrcit qui assumirà la gestió del complex. Un altre element afegit serà el ball de poder entorn de les regnes de la política naval entre les secretaries de Guerra i Índies.

Tot aquest panorama ha fet que la recerca, tal com diu el títol, hagi estat d'allò més tortuosa. Un primer pas lògic era suposar que el fons de la Secretaria de Marina de l'Arxiu General de Simancas seria molt ric en documentació. Però va ser una decepció. La sèrie sobre construccions navals i arsenals del segle XVIII s'inicia a la dècada dels vint, quan el centre ganxó ja s'havia tancat. Les col·leccions de manuscrits de la

Biblioteca Nacional o del Museu Naval de Madrid certament aporten informació però no arriben a ser el que es podria anomenar document matriu. O sia, no són referències per si mateixes que donin cara i ulls a decisions que expliquin les raons que van decidir a obrir la factoria naval o que donin detalls explícits sobre els quatre vaixells construïts a les grades ganxones.

Aquest fet ens va dirigir a seguir les empremtes administratives de José Patiño. Tot i que la bibliografia era pobra en dades, sospitàvem que aquest era l'ànima de l'empresa. Era intendent de Catalunya quan s'inicià l'activitat i poc després fou anomenat intendent general de Marina. La pregunta era òbvia: la feina a Sant Feliu havia estat un dels mèrits de Patiño per arribar a la intendència de Marina? La resposta era afirmativa.

El fons documental de la Intendència de Catalunya, avui enquadrat a la secció Batllia Moderna de l'Arxiu de la Corona d'Aragó ens va confirmar la sospita. Hi ha molta documentació sobre el tema, fins i tot un codicil que recull una addenda del contracte de construcció del primer vaixell, el *Sant Felip El Reial*. Però no hi és el contracte matriu, tot i que les dades de l'afegitó fan explícit esment que va ser registrat a la mateixa escrivania.

La lògica ens duia a pensar que si el contracte no hi era, és que algú se l'havia endut. I sospitàvem que aquest no era altre que el mateix Patiño quan és nomenat intendent general de Marina i president de la Casa de Contractació i es traslladà a Cadis. Aquí les complicacions pujaven un esglaó. Si el document mai havia estat tramès a Simancas, sembla lògic pensar que aquest i d'altres serien a l'Arxiu del Departament de Marina de Cadis. Un nou daltabaix va ser conèixer que els fons d'interès per a aquesta recerca s'havien cremat com a conseqüència d'un incendi l'any 1976. El foc i la pèrdua de la documentació dels fons principals semblaven uns malèfics enemics. Si l'administració de l'Exèrcit tenia inicialment un paper protagonista en l'afer, era lògic suposar que l'Arxiu de la Capitania General de Catalunya seria ric en aspectes executius. El fons de la Secretaria de Guerra de Simancas en mostrava conclouents indicis. I així havia de ser. Però, recentment, el foc va tornar a actuar sense misericòrdia. No fa gaires anys, milers de lligalls d'aquest arxiu van ser cremats. Però és curiós dir que l'únic document coetani que es conserva és de gran importància en relació a la provisió de fusta, la qual cosa fa concloure que se'n van cremar d'altres que també ho eren.

Els arxius estatals encara oferien una única esperança. Patiño compartia a Cadis la feina d'intendent general de Marina amb la de president de la Casa de Contractació. La Intendència General era una institució nova de trínca, mentre que la Casa, tot i traslladada a Cadis, era una burocràcia establerta i amb experiència en afers marítims. Els papers de l'Arxiu General d'Índies de Sevilla han estat clau per poder concloure aquesta suma d'indis correlatius que ha estat aquesta recerca.

La limitació d'un aparell estatal caracteritzat per una drassana oberta per l'Exèrcit que posteriorment és traspasada a una administració naval plena de mancances obria la perspectiva que part del procés d'intervenció i fiscalització administrativa fos extern. L'erudit ganxó Benet Julià ja havia donat algunes notícies

que conduïen a pensar en aquest sentit. Des d'un punt de vista historiogràfic, ha estat el pioner i l'únic que ha parlat fins al moment d'aquest subjecte a partir de bàsicament dues fonts documentals: els protocols de l'Arxiu Històric de Girona i la rica documentació de l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols. De la seva ploma en sortí la primera monografia sobre el tema: "La drassana reial de Sant Feliu de Guíxols", publicada a la *Revista de Girona* l'any 1985. Aquest estudi ve de la mà d'una sèrie d'articles coetanis sota el títol de "Notes guixolenques del segle XVIII" que van aparèixer en quatre lliuraments a la mateixa publicació. Quinze anys després, aquesta vegada als *Estudis del Baix Empordà*, la història de la drassana divuitcentista, tot i que no monogràficament, serà novament subjecte d'estudi, fins i tot més aprofundit, al seu "Marina guixolenca del segle XVIII (Del desastre a la recuperació)".

I així ha estat. Tornar de forma extensiva sobre les fonts utilitzades per Julià ha portat a la localització d'importants documents inèdits. Protocols plegats i cosits que l'erudit guixolenc no va poder llegir i que nosaltres ho hem pogut fer per la feina duta a terme per les restauradores gràfiques Àngels i Carme Balliu, amb el vistiplau de Montserrat Hosta, directora de l'Arxiu Històric de Girona, a qui agraïm sincerament la seva important tasca i suport a la nostra recerca.

El fet que la construcció i bona part del subministrament fos dut a terme per contracte i no per administració estatal directa, ha estat el motiu pel qual la notaria guixolenca de Jeroni Axandri és un fons de gran importància en aquesta recerca.

Dins el que és la valoració de les fonts documentals, finalment cal parlar dels fons parroquial de Sant Feliu de Guíxols, que s'ha pogut buidar de forma sistemàtica a l'Arxiu Diocesà de Girona, en què els registres de bateigs, matrimonis i òbits han donat tot un seguit d'informació sobre la vida social durant el funcionament de la drassana.

L'absència del que abans hem anomenat documents matriu ens ha aportat una doble sensació envoltada de paradoxa. Les petites, tot i que no completes, decepcions i entrebancs en el nostre periple arxivístic han augmentat la necessitat d'esprémer com mai la nostra anàlisi. Això és en el fons la veritable feina de l'historiador. La resta són eines per facilitar-la.

CAPÍTOL I

DEL GALIÓ AL NAVILI, DEL MESTRE D'AIXA A L'ENGINYER, DE LA DRASSANA A L'ARSENAL

En els cinquanta anys compresos entre el 1675 i el 1725, període en què s'emmarca la construcció dels vaixells del rei a Sant Feliu de Guíxols (1715-1720), es produiran grans canvis en l'àmbit naval relacionat amb els vaixells de guerra. Uns canvis que afecten tant la concepció, la construcció, l'aparell, l'armament, així com el mateix personal encarregat de la seva construcció i el lloc on es construeixen.

Del galió al navili

El galió fou el vaixell de guerra per antonomàsia emprat per Espanya des del segle XVI fins a principis del XVIII, moment en què la nova marina de Felip V en prescindirà i el substituirà pel navili.

De fet el canvi d'un per l'altre, del galió pel navili, no fou tan radical com el que es va produir entre la galera i el galió. La galera, embarcació de guerra típica de la Mediterrània, propulsada a vela i a rem, de forma estreta, baixa i allargada, disposava de 3 a 5 canons situats a proa, mentre que el galió –evolució de la nau baixmedieval– tenia formes més arrodonides, costat més alt, es propulsava únicament a vela i tenia un nombre bastant més gran de canons –que

podien passar tranquil·lament dels 50 canons– situats tot al voltant, sobretot als costats, i en diferents cobertes sobreposades.

Evidentment la potència de foc entre la galera i el galió feia molt més efectiu aquest darrer, però serà la distribució dels canons, tot al voltant i en diferents cobertes sobreposades els que convertiran el galió en una poderosa fortificació surant enmig de la mar. El galió pot atacar o bé defensar-se amb armes de foc per tots els quatre costats –proa, popa, babord i estribord–; en canvi la galera només ho pot fer des de proa. La tàctica en els combats de galeres serà la disposició d'aquestes col·locades una al costat de l'altra, amb la proa de totes les galeres encarades a l'enemic. En la utilització dels galions com a arma de combat, pel fet de tenir els costats molt ben armats, el combat deixarà de ser un combat proa a proa per ser un combat contra un castell enmig del mar, amb artilleria tot al seu voltant. A la llarga, els combats entre galions acabaran centrant-se en els costats, la qual cosa provocà formacions tàctiques en línia.

Però no tots els països disposaven de flotes de galions. Fins a mitjans del segle XVII pràcticament l'únic país que tenia flota de guerra fou Anglaterra. La resta dels països disposaven de flotes molt he-



Retrat de Felip V, obra de Josep Amorós, realitzat cap a 1720 (Museu de l'Almodí, Xàtiva)

terogènies compostes en part per galions, però amb un gruix molt important de vaixells mercants requisats i armats durant el temps que durava un conflicte.

El combat en línia que començà a emprar-se a finals del segle XVI esdevindrà una tàctica corrent a partir de mitjans del segle XVII, i ja clàssic amb canons armats només als flancs dels navilis a partir del XVIII. Així, aniran desapareixent el gran nombre de canons que tenien els galions a proa i a popa.¹ Aquesta evolució del galió al navili es produeix al llarg del segle XVII en ser habitual la batalla en línia, anar prenent cada cop més importància els canons dels flancs i esdevenir poc útils els situats a proa i a popa. Es pot apreciar com aquest galió es va afinant, allargant, per acollir més canons als costats, reduint l'alçada de les seves superestructures per convertir-se en el navili de línia del segle XVIII: un vaixell molt ben armat, més efectiu, estable, maniobrable i ràpid. Totes aquestes transformacions de forma, de tàctica i de distribució de l'artilleria foren practicades per les marines francesa, anglesa i neerlandesa durant la segona meitat del XVII.

Un dels inconvenients dels navilis serà la seva heterogeneïtat, de formes, dimensions, de potència de foc, drassanes on es fabriquen i mestres d'aixa que els construeixen. Si tots els vaixells eren diferents entre si, per una o altra raó, el seu comportament al mar no era el mateix, i menys encara quan havien de situar-se en línia de combat. La rivalitat entre els diferents regnes provocà una cursa per veure qui construïa el vaixell més gran, més decorat i més artillat. Aquesta heterogeneïtat augmentà amb la construcció durant el segle XVII dels primers tres cobertes, alguns dels quals arribaren a tenir més de 100 canons, com foren els vaixells de prestigi de les marines reials europees: el *Vasa* suec, el *Kronan* danès, el *Sovereign of the Seas* anglès, el *Royal Louis* francès.

Les marines dels diferents estats europeus s'adonaran que perquè una línia de combat de navilis sigui realment efectiva caldrà cercar una certa homogeneïtat. Una solució serà la de diferenciar els vaixells de guerra per dimensions i pel nombre de canons. Així a França crearan els rangs, solució imitada després per Anglaterra i Espanya, establint a partir de la quantitat d'artilleria els navilis que poden ser aptes per al combat en línia i els que no. Aquesta serà una primera solució, però, per exemple, entre els vaixells del tercer rang, que disposaven de 48 a 60 canons, no hi havia dos vaixells iguals, ja que dos vaixells de 60 canons podien ser fets per dos mestres d'aixa diferents sense utilitzar els mateixos plànols, si és que existien. Per tant les marines de guerra eren molt diversificades.²

Durant la segona meitat del segle XVII els vaixells de guerra aniran augmentant la seva llargada, i en conseqüència també el nombre de canons als costats, però no només n'augmentaran el nombre sinó també la potència, mirant de posar canons cada cop de més calibre. Per raons d'estabilitat els canons de més calibre —els més pesants— es col·locaran a la primera coberta, la construïda més arran de la línia de flotació, i seguidament la construcció d'una altra coberta per sobre amb canons de menys calibre, i així successivament, arribant-se a imposar el vaixell de tres cobertes amb canons a la primera coberta de 24 i 36 lliures entre els anys 1665 i 1695.

El navili esdevé l'arma de guerra marítima per excel·lència, que pot atacar individualment, però sobretot formant part d'un estol, d'una línia, realitzant duels artillers i deixant de banda l'abordatge. La sofisticació i especialització del navili com a arma de guerra arriba a un punt que tampoc es poden utilitzar vaixells mercants armats en les línies de combat.³

¹ Lavery 185.

² L'any 1660 es divideix en cinc rangs, que vénen determinats bàsicament per l'artilleria: 1r, 1.400-2.400 tones, 68-120 canons; 2n, 1.100-1.300 tones, 64-68 canons; 3r, 800-1.050 tones, 48-60 canons; 4t, 550-800 tones, 36-44 canons; 5è, 300-550 tones, 28-34 canons. El navili tipus de Lluís XIV era el de 3r rang, amb uns 50 canons i amb unes dimensions aproximades de 45 m de llarg i 12 d'amplada. El 1689 s'estableixen també cinc rangs, però augmentant el nombre de canons, tonatge i dimensions a cada rang i prescindint del quart i cinquè rang com a navilis per al combat en línia (Boudriot 109-20).

³ Els navilis són cada cop més grans, amb més canons, de més potència, amb un buc més ben construït, més sòlid, estable, amb més velam i més ràpids, útils com a vaixells de guerra en qualsevol època de l'any i en tots els mars.

El combat en línia, desenvolupat sobretot durant les guerres anglo-neerlandeses, requeria una gran disciplina en la maniobra, control del moviment dels vaixells gràcies a la funció del vaixell a la formació, un codi de senyals precís, uns vaixells estandaritzats, no només pel nombre de canons, sinó pel tonatge, facilitat de maniobra i velocitat. L'artilleria no servia només per destrossar l'arboradura, el velam i la tripulació de la coberta, sinó que uns canons de gran calibre servien per destruir el buc del contrari.⁴ Per norma, les batalles es resolien per la superioritat d'un combatent sobre l'altre, pel que fa a nombre de vaixells i canons.

Així és evident que calia una homogeneïtat entre els vaixells de guerra emprats en els combats en línia, en la seva potència de foc, tenint en compte que en cada línia podien arribar a enfrontar-se fins a 100 navilis.

Les diferents guerres europees de la segona meitat del segle XVIII i l'impuls a la marina de guerra potenciaran la conversió del galió en el navili de línia, sobretot a Anglaterra, Holanda i França, les noves potències navals europees. A Espanya, però, se seguiran construint galions a finals del segle XVII. Tant Garrote com Gaztañeta –els dos principals dissenyadors de vaixells de guerra de la marina espanyola del canvi de segle– a la dècada del 1690 tenen encara com a vaixell de guerra tipus el galió, segurament per l'ús que tenien els vaixells de guerra espanyols en la protecció dels combois que anaven i venien d'Amèrica. No serà fins al regnat de Felip V quan es durà a terme tota una sèrie de reformes destinades a crear una marina de guerra única, homogènia, destinada a la guerra (i poder-se enfrontar als navilis de guerra de les altres potències europees), a més de la protecció dels combois americans. Antonio de Gaztañeta, en la segona dècada del

segle XVIII, acabarà imposant el seu model de vaixell de guerra, amb diferents versions segons l'artilleria embarcada, establint com l'estàndard el navili de 60 canons.

Del mestre d'aixa a l'enginyer

Fins a la segona meitat del segle XVII, la construcció naval era realitzada per mestres d'aixa, que tant construïen embarcacions de pesca com grans vaixells de guerra. La complexitat en la construcció entre un i l'altre és evident. Per tant, el que construïa un vaixell de guerra –galió o navili– segur que tenia uns coneixements i una pràctica, i probablement amb una tradició familiar, que superaven el mestre d'aixa que al llarg de la seva vida només construï embarcacions de pesca i de cabotatge. Evidentment, els mestres d'aixa no eren científics ni intel·lectuals. Eren artesans, tot sovint analfabets. En aquest període, la lluita pel domini del mar, del comerç i de les colònies entre les diferents potències promouran la competència en la construcció del millor vaixell de guerra: com ha de ser, les seves formes, tant d'obra viva com d'obra morta, velam, etc., perquè sigui superior als vaixells enemics, perquè sigui lleuger, ràpid en la maniobra, disposi del màxim nombre de canons, etc.

Els vaixells de guerra eren molt cars de construir i de mantenir, amb la tendència al llarg del segle XVII de fer-los de dimensions cada cop més grans, més artillats, procurant les diferents potències navals que els seus vaixells no es fessin malbé, no naufraguessin, ni fossin presos o destruïts per l'enemic. La marina francesa regularment enfrontada a la *Royal Navy*, més nombrosa, intentà suplir la quantitat per la qualitat. Per aquest motiu durant el regnat de Lluís XIV s'incentivà l'estudi dels vaixells de guerra per part de científics per tal de millorar i ajudar

⁴ Un canó de 36 lliures enviava una bala de quasi 18 kg a una distància màxima de 3.700 m. La dificultat per apuntar l'objectiu –tenint en compte que tot estava en moviment– feia que no es disparés mai a més de 1.600 m, tot i que la major part dels combats se solien fer a una distància de menys de 600 m. A aquesta distància una bala de 36 lliures podia travessar el buc de roure de 90 cm de gruix; a 100 m arribava a travessar 1,30 m. El gruix del buc dels navilis a la primera coberta solia ser d'uns 75 cm, i per tant es podia travessar.

que la marina francesa disposés dels millors navilis. Aquests començaren a recollir informació sobre els vaixells, a treballar sobre el disseny dels vaixells de guerra, fer plànols, aplicar la física, les matemàtiques, la geometria, per tal de millorar les formes i buscar el vaixell ideal, o estudiant les formes dels que es consideraven els millors vaixells de l'època, per comprovar com un mestre d'aixa reputat, però analfabet, arribava a construir un bon navili.

Així s'arriba a finals del *xvii* en què l'opinió general era que els vaixells francesos eren més ràpids, més eficients com a plataformes artilleres, amb la primera coberta col·locada més alta que la dels vaixells anglesos, també eren més hidrodinàmics i aerodinàmics, amb bona qualitat marinera, i amb una bona distribució dels canons a les diferents cobertes, tot i tenir més superestructura i ser ricament decorats.

La diferència entre els mestres d'aixa i els científics que estudiaven la construcció naval era que els primers treballaven sense plànols, ho feien tot a base de sistemes de proporcions. Tot i que coneixem plànols de vaixells realitzats al llarg del segle *xvii*, i fins i tot d'anteriors, aquests plànols no eren utilitzats pels mestres d'aixa a les drassanes, sinó que normalment eren projectes de vaixells per ser presentats en un despatx, on serien avaluats per una comissió.⁵ A França, a finals del *xvii* els fills dels mestres d'aixa dels arsenals francesos rebran una formació en el dibuix, la geometria i la matemàtica per tal que fossin capaços de realitzar plànols i representar els seus vaixells sobre paper, cosa que era improbable que fessin els seus pares sense aquesta formació ja que fins i tot es donava el cas que molts no sabien ni llegir ni escriure.

Els plànols permetran conservar sobre paper el vaixell construït, i a partir d'aquí poder repetir exac-

tament el mateix vaixell, o bé poder corregir errors sobre els plànols amb vista a futures construccions. Es podrà calcular també el volum del buc i de situar amb precisió la línia de flotació per ubicar bé la primera bateria, sense que es negui. El plànol permet construir el mateix vaixell en diferents drassanes i per part de diferents mestres d'aixa, i facilita enormement l'homogeneïtat de les marines de guerra europees.

Aquí trobem l'origen de l'enginyer naval i la seva diferenciació respecte del mestre d'aixa. El primer disposa de coneixements científics que permeten dissenyar un vaixell i representar-lo gràficament, mentre que el segon s'acabarà convertint en un mer executor del disseny del vaixell concebut per l'enginyer. Un construeix el vaixell des de coneixements teòrics mentre que el segon ho fa des de la pràctica.

Fins a mitjans del segle *xvii* les instruccions donades als mestres d'aixa perquè construïssin un vaixell consistien bàsicament en mitja dotzena de dades, suficients per determinar-ne les dimensions i formes principals. Els mestres d'aixa feien servir des de feia segles diverses regles empíriques, de proporcions habituals entre els diversos elements i l'ús de gàlibs per determinar formes. El mètode emprat era fruit d'una llarga experiència transmesa de pares a fills des de feia segles. Al segle *xviii*, l'ensenyament de la construcció naval era del tot familiar. Podríem dir que el patrimoni d'un mestre d'aixa era el seu saber, protegint-lo dels estranys, i transmetent-lo secretament al seu fill o al seu millor treballador.

Els mestres d'aixa fins a principis del segle *xviii* construïen els vaixells prenent la quilla com la mesura bàsica, i aplicant-la com a proporció per obtenir la resta de dimensions de peces i del buc

⁵ Això ho documenta el famós *Fragment of ancient English shipwrightry* (circa 1570) de Matthew Baker. Vide PL, mss. 2.820. Daeffler 264.

del vaixell. La forma de la quaderna mestra venia donada per una sèrie de dimensions —oberta a coberta, oberta al pla i puntal— i l'aplicació de la doble circumferència o de l'el·lipse que permetia donar la forma corbada de la quaderna. A partir d'aquí es confeccionava un gàlib del medís mestre i de l'estamenera mestra, i juntament amb la tauleta d'estella, permetia obtenir la forma de la resta de les quadernes del buc, totes diferents i que re-dueixen progressivament la seva amplada al pla i a coberta a mesura que s'acosten als extrems de proa i de popa, així com la pèrdua d'horizantalitat dels medissos en allunyar-se del centre del buc. Aquest mètode practicat pels mestres d'aixades de l'edat mitjana s'abandona als arsenals europeus a principis del segle XVIII, amb la direcció en la concepció i la construcció per part dels enginyers navals.⁶ El mètode del gàlib mestre, però, se seguirà emprant a les drassanes privades destinades a la construcció d'embarcacions de pesca i mercants de cabotatge.

L'assemblatge lateral de les quadernes als vaixells serà lentament abandonat al final del XVII, substituït per la construcció de quaderna doble que es generalitzarà al segle XVIII, segurament vinculat a l'abandonament de la concepció de formes de quadernes a partir del gàlib mestre i la tauleta d'estella cap a la concepció gràfica basada en els plànols.

A Espanya són Antonio de Garrote i Antonio de Gaztañeta els que renovaran la marina, des del punt de vista de l'objecte: el vaixell de guerra. Ells són els introductors de la quilla com a mesura bàsica, seguint l'esquema francès, i del nou mètode de traçat de la quaderna mestra a partir de l'el·lipse.⁷ Tots dos utilitzen plànols per representar els seus vaixells. Primerament, l'any 1691, Garrote dibuixa la secció transversal, la secció horitzontal mos-

trant els baus i les cadenes de coberta, dibuixos de la popa, però no fa plans de projecció ni línies d'aigua. En el cas de Gaztañeta, a la seva obra de l'any 1720 el navili apareix representat en els diferents plans de projecció: secció longitudinal vertical al centre del plànol, la transversal vertical, amb la meitat de popa a l'esquerra i la de proa a la dreta, i horitzontal o pla d'elevació a sota; però sense les línies d'aigua. És, pràcticament, l'aplicació gràfica de les proporcions.

A la primera meitat del segle XVIII se separa la concepció —més reconeguda socialment i més ben remunerada— de la construcció. La concepció de com ha de ser el vaixell de guerra queda en mans dels enginyers navals, amb una formació científica, mentre que els mestres d'aixa s'encarregaran als arsenals estatals de la construcció física del vaixell. L'aparició de l'enginyer naval no implica lògicament la desaparició del mestre d'aixa, sinó que queda relegat a un segon terme, ja no és el creador sinó un operari a les ordres de l'enginyer.⁸

De la drassana a l'arsenal

L'existència d'un gran centre de construcció de vaixells per al rei existia des de l'Edat Mitjana. Efectivament, les drassanes reials existien a les diferents capitals dels regnes, tant a la Corona d'Aragó (Barcelona, València, Ciutat de Mallorca, Palerm, etc.) com a la Corona de Castella i Lleó (Sevilla). Però les drassanes es dedicaven bàsicament a la construcció de galeres i embarcacions afins (galiasses, galiotes, fragates, pàmfilis, uixers...) i sobretot al seu manteniment, ja que pel seu caràcter militar no sempre estaven actives, i calia doncs treure-les en terra i protegir-les del sol, la pluja, els canvis de temperatura, etc., posant-les sota el cobert de les drassanes. Per tant les drassanes s'en-

⁶ Rieth 12-15.

⁷ González-Aller *et alii* 14.

⁸ Unger 29-46.

tenien principalment durant el període medieval i modern com l'edifici cobert a l'interior del qual es construïen i mantenien galeres.

A partir del segle XVI l'activitat marítima europea es focalitza sobretot a la banda atlàntica, on per una banda salpen i arriben els vaixells que fan la ruta cap a les Índies i per altra banda duen a terme la colonització de les noves terres descobertes i conquerides per Castella i Portugal. La defensa del comerç marítim i les colònies afavoreixen l'ús del vaixell més ben adaptat a les aigües de l'Oceà en detriment de la galera mediterrània, on per altra banda s'anirà tendint cap a un enfrontament lateral en comptes de frontal, per la col·locació dels canons a la proa de les galeres i als costats als vaixells. Bàsicament per aquests diferents motius veurem com la construcció i activitat de les galeres es veurà restringit a la Mediterrània, desapareixent les drassanes de galeres

de l'Atlàntic, tant a Castella com als altres regnes europeus que en disposaven. Aquest declivi de la galera també s'apreciarà a la Mediterrània, ja que en l'àmbit de la Corona d'Aragó veurem com aniran desapareixent les diferents drassanes i restarà com a únic centre el de Barcelona al segle XVIII.

La construcció de vaixells, tipus nau i galió, dedicats a la guerra, no es duran a terme a les drassanes de galeres, sinó que es construiran a les platges i ribes de diferents localitats costaneres que disposen d'una sèrie de condicions: espai per instal·lar la grada, lloc on posar el material i treballar-lo, una inclinació adient de la grada i de l'escala per varar-lo, prou fons per poder-lo varar i ancorar, una badia o port protegit per tal de finalitzar la construcció d'aquests grans vaixells: posar llast, acabar les superestructures, muntar l'escultura, els arbres, antenes i eixàrcia, armament i equipament.

Vista del port de Barcelona el segle XVIII (© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona)



A més de tenir un proveïment de matèria primera i existència de personal tècnic capaç de construir-lo.

El lloc de construcció és un espai obert, que pot ser dedicat si cal també a la reparació de l'obra viva, però no al seu hivernatge com a les drassanes de galeres. No és un lloc on existeixen grans instal·lacions, un gran edifici, sinó que sol ser un lloc on hi ha una gran activitat durant la construcció de vaixells, però que quan s'acaba pràcticament no hi queden indicis del que s'havia fet.

I així és. El rei no té un gran centre dedicat a la construcció de vaixells de guerra com seria l'equivalent a les drassanes de galeres. El rei construeix o fa construir galions en diferents ports, bàsicament del Cantàbric, preferentment en diverses localitats del País Basc i de Cantàbria, on l'activitat no és mai contínua ni mai tampoc al mateix port.

A Anglaterra i a França la corona serà conscient del fet que per disposar d'una marina de guerra eficient cal disposar d'un centre dedicat a la construcció, manteniment, reparació i equipament dels vaixells de guerra. Ja són arsenals reials ben definits a finals del XVII. Un arsenal ha de ser el lloc on es construeix, repara i es fa el manteniment dels vaixells, per tant on existeixen grades de construcció i varada dels vaixells, cales seques, magatzems de fusta, sala de gàlibs, serradors, magatzems per assecar fusta, per fabricar quitrà, per al velam, tallam, banderes i gallardets, arbres i antenes, la corderia –que ocupava una gran superfície i podia ser tant obert com cobert–, taller d'escultura, pintura, la farga per fer tota la ferramenta, les àncores, i un taller per al constructor de carros. Els vaixells de guerra són màquines artilleres, per tant també hi havia tot el necessari per fabricar i emmagatzemar la pólvora, la muniició i l'artilleria. I finalment, per al personal –tre-

balladors, administració i personal de l'exèrcit– hi havia tallers, allotjaments, oficines, escoles de formació dels oficials de marina i per als constructors de vaixells, església o capella, hospital, magatzems de queviures, aigua, forns de pa, molins, etc. L'arsenal era de fet l'únic centre industrial existent abans de la Revolució Industrial de mitjans del segle XVIII i una petita ciutat al servei de la flota de navilis del rei.

Així és com Anglaterra crea i desenvolupa els seus primers arsenals reials a finals del segle XVII a Chatham, Portsmouth i Plymouth. Igual que a França amb la creació dels arsenals de Toló a la Mediterrània i Rochefort i Brest a l'Atlàntic, a més d'altres de menors com el de Dunkerque i Le Havre.

LA MARINA I LES ÍNDIES

L'adveniment de Felip V, el primer Borbó espanyol, i l'esclat de la Guerra de Successió marcaren un nou escenari polític. La davallada d'Espanya com un dels principals actors de l'escena europea no implicà la seva desaparició com a potència mundial. Ans al contrari, aquest fet, fins i tot, pot considerar-se com un avantatge estratègic a escala planetària. Els conflictes europeus sostinguts pels Habsburg hispànics durant gairebé dos segles foren conseqüència d'una dispar herència on el prestigi dinàstic primà sobre una política geoes-
tratègica coherent.⁹

Un dels punts coincidents entre totes les camarilles que envoltaren Felip V durant el seu llarg i contradictori regnat fou la importància donada a la preservació del comerç indià i els dominis ultramarins. Però l'Espanya heretada de Carles II estava molt lluny de garantir-ho.¹⁰

L'Imperi on no es ponía el Sol a cavall de les convulsions creades pel canvi dinàstic era un gegant amb peus de fang. Una estructura econòmica amb una clara tendència monopolista era un important entrebanc per al vital desenvolupament del comerç i, conseqüentment, de la riquesa. A més, el poder naval espanyol dels últims Àustries era irrisori.¹¹

La fi de la Guerra de Successió permetia albirar de lluny una política exterior fins aquell moment plena de conflictes i exempta de beneficis materials. El Tractat d'Utrecht (1713) que posava fi al conflicte, també evidenciava quina seria la principal amenaça a partir d'aquell moment. Tot i la humiliant cessió de Menorca i Gibraltar a Anglaterra, el principal perill no era assentar les bases del poder naval

britànic al Mediterrani, sinó l'obertura del monopoli comercial americà: el *Navío de permiso*, que facultava la participació d'un vaixell de la companyia anglesa del Mar del Sud dins del sistema de fires i flotes espanyol, i l'*Asiento de negros*, que significava posar sota monopoli britànic el comerç d'esclaus africans, suposaven una relaxació sense precedents dels estrictes principis que fins llavors havien mantingut els dominis americans d'Espanya allunyats de tot comerç aliè.

Pocs vaixells i moltes armades

Amb l'obertura de la síndria colonial, l'amenaça era latent. Tot i aquest element exogen, cal insistir que el principal perill provenia de la incapacitat defensiva inherent a una desastrosa política naval i de les mancances de l'economia de la metròpoli de generar un flux comercial indià a partir de l'exportació de productes elaborats.

La marina, la indústria, el comerç i l'accés a les matèries primeres eren els fonaments per al sosteniment polític d'un extens imperi i el progrés social i econòmic dels súbdits. La interrelació i retroalimentació dels factors exposats era cabdal. Les construccions navals eren un dels principals animadors de l'economia des d'un punt de vista integral. Des de l'explotació de recursos naturals com la fusta, el ferro o el cànem –per citar els més significatius– fins al desenvolupament d'una significativa indústria auxiliar metal·lúrgica i tèxtil. Sense comerç no es podria desenvolupar l'economia, mentre que l'absència d'instruments financers feia quimèrica la política naval. Conseqüentment,

⁹ Aquesta és una tesi ja clàssica (Elliott).

¹⁰ Sobre el procés de reconstrucció del poder naval espanyol hi ha una obra fonamental: Pablo Emilio PEREZ-MALLAÑA BUENO, *Política Naval Española...*

¹¹ Tant és així que l'ambaixador Giovanni Cornaro no dubta a afirmar que "no hay armada de mar" (Kamen 29).

sense vaixells de guerra no es podia ni protegir ni garantir el trànsit mercantil.

L'Espanya borbònica havia de fer front a la defensa dels neuràlgics dominis ultramarins sense poder recolzar-se en els seus parents més enllà dels Pirineus. França no era ni molt menys un aliat fiable. El suport naval de Lluís XIV al seu nét Felip V no fou ni gratuït ni eficaç. Les concessions comercials a França no esvaïren la constant amenaça anglesa i holandesa. El desastre de Rande-Vigo (1702) és il·lustratiu al respecte.

Dins d'aquest procés històric, una de les qüestions que ha servit per adobar el debat historiogràfic ha estat la data en què l'Armada neix com una institució unificada al servei de l'Estat. El capità de navili Fernández Duro va intentar documentar el naixement de l'Armada Reial durant el setge de Barcelona de 1714.¹²

Però l'anàlisi històrica és molt més complexa. Almenys, en aquest procés se superposen dos factors alhora complementaris: una reforma institucional d'important abast i l'articulació d'un programa per tal d'aconseguir projecció oceànica a les minvades i disperses forces navals hispanes.

El fet és que no totes les forces navals foren unificades sota un mateix comandament militar. La *nova Armada Reial* és el fruit de la unificació de dues armades: la de l'Oceà amb la de l'Àfrica. D'altres forces navals de vela, les armades de Barlovent i del Mar del Sud, així com les galeres mediterrànies, encara van mantenir durant dècades una estructura pròpia. Aquest argument, al mateix temps, es pot capgirar si s'analitza el fet que la decisió política comportà la formació d'una única força naval amb projecció oceànica basada en la metròpoli. Els altres components al cap i a la fi eren unitats d'acció marítima destinades a missions secundàries, bàsicament la

LA BATALLA DE RANDE (1702)

La batalla de Rande (o de Vigo) va tenir lloc a l'estret de Rande, a l'interior de la Ria de Vigo, el 23 d'octubre de 1702, dins del context de la Guerra de Successió. S'hi varen enfrontar les esquadres de la coalició anglo-neerlandesa contra la franco-espanyola.

La flota franco-espanyola es composava d'un gran conjunt de galions i mercants carregats de tresors procedents d'Amèrica, sota el comandament de l'almirall Manuel de Velasco, i protegit el comboi per vaixells francesos a les ordres de François Louis de Rousselet, comte de Châteaurenault.

A l'arribar d'Amèrica buscaren refugi en aquesta ria gallega, a l'espera de poder dirigir-se cap a Sevilla, restant-hi durant quatre setmanes, fins que arriba l'estol enemic. El 23 d'octubre començà l'atac, desembarcant tropes a les dues ribes de la ria, mentre anaven avançant els navilis pel mig de la ria. El major nombre de soldats britànics i neerlandesos faciliten la presa dels castells que protegien la ria, mentre els navilis anglesos atacaven els navilis francesos que protegien els galions espanyols, desfent la línia defensiva, incendiant-se vaixells francesos i ordenant l'almirall espanyol enfonsar els galions i mercants espanyols.

El 30 d'octubre l'estol anglo-neerlandès es retira, duent-se bona part dels vaixells presos. Segons les fonts un galió carregat de tresors que s'emportaren, encallà a les illes Cies i s'enfonsà.

¹² Fernández Duro vol. VI, cap. VII.

protecció de costes i la repressió del contraban. Els orígens, tant de l'Armada de l'Oceà com la de l'Avaria, s'endinsen en el segle XVI. La primera fou la principal força naval de vela. Orgànicament depenent del Secretari de Guerra i Marina, era la manifestació del poder naval espanyol a l'Atlàntic. La segona té el seu origen en els impostos directes –l'Avaria– que gravaven el comerç indià per tal de gaudir d'una força adient per tal de defensar les flotes mercants, i per tant lligada per la seva idiosincràsia a la Casa de Contractació i el Consolat. Tot i constituir dues forces navals orgànicament diferents, els nexes operatius entre ambdues foren nombrosos al llarg de dos segles. A títol d'exemple, la Gran Armada de 1588 contra Anglaterra era un enorme estol constituït a partir de diferents esquadres entorn del Capità General de l'Oceà.¹³ Una d'aquestes unitats es formà a partir de l'Armada de l'Avaria o, també anomenada, de Guarda de la Carrera d'Índies, que durant aquella campanya es convertí en l'Esquadra de Castella, una de les forces principals d'aquell impressionant contingent. D'altra banda fou habitual destacar unitats de l'Armada de l'Oceà per garantir l'arribada de les flotes del Perú i Nova Espanya.

L'element que obrí el procés unificador fou la supressió de l'impost de l'avaria el 1708 i l'assimilació d'antics quadres de l'estol indià a la Reial Armada de l'Oceà. Però aquesta idea de *Nova Armada* amb tant d'èxit historiogràfic hauria estat inconsistent des d'un primer moment sense d'altres elements que haguessin donat cos a aquest concepte. Bàsicament es donaren dos factors que acabaren de bastir aquesta sensació. El primer, matèria del proper epígraf, fou el començament d'un programa naval pràcticament del no res. L'altre fou l'afrancesament institucional.

La *Memoria que parece puede servir para formar una buena Armada en España*, redactada pel fran-

cès Jean de Montségur el maig de 1713, és un document del tot esclaridor tant pel que fa a les arrels explícites del model naval francès a Espanya com de l'estreta relació entre la política naval i el comerç colonial.¹⁴ Així, Montségur recomanà a Felip V “*elegir un secretario de Estado de la maior prudencia, capacidad y experiencia que se conozca, para llenar un puesto de tanta consideracion y consecuencia*” a qui s'encomanés “*el Departamento de la marina... [,] el de las indias... [y] el de todo el comercio*”.

L'anàlisi del component logístic és una manifestació més d'aquest complex procés polític. Si des d'un punt de vista institucional hi ha una continuïtat operativa de la Reial Armada de l'Oceà, el model financer de l'Avaria és tota una corretja de transmissió entre les fonts de recursos econòmics i els objectius estratègics a assolir. Aquest fet i l'empremta cada vegada més afrancesada de l'administració són dos aspectes estretament relacionats.

Quedà palès com el rerefons de l'efímera tasca política de Tinajero de la Escalera al capdavant de les secretaries de Marina i Índies entre 1714 i 1715 té un clar regust francès. Però l'empremta de Montségur va molt més enllà en relació a l'organització d'un ministeri. Tal com es pot llegir al títol del seu citat memoràndum, és un model institucional. L'article segon fa esment a l'organització de “*los departamentos con Intendencias, Comisarios..., y los Astilleros y Almacenes de construcción para las fabricas*”.

Des d'un punt de vista infraestructural, financer i logístic, la transició cap al model francès fou complexa i, alhora, estretament relacionada amb una idea ja manifestada: el paper protagonista de la fiscalitat sobre el comerç americà com a recurs fonamental per sostenir econòmicament l'Armada Reial. I tant

¹³ Casado 208.

¹⁴ BN, mss. 12.055, fs. 186-208. Aquest document, juntament amb el de la resta d'aquest manuscrit, procedeix de la biblioteca particular d'Antonio Álvarez Abreu, conseller d'Índies.

és així que el naixement de la figura afrancesada de l'intendent de Marina té molt a veure també amb el comerç indià. Atesos els problemes d'arribades de les flotes, el 1711, Francisco de Varas, un dels ministres de la Casa de Contractació, fou enviat a Cadis i nomenat intendent de Marina per tal de supervisar aquest tema. Tot i que la seva atribució fonamental era la de jutge privatiu pel despatx de flotes mercants, el seu paper executiu pel que fa al suport logístic a les forces navals basades a Cadis és inqüestionable. El nomenament de Patiño el gener de 1717 com a intendent general de Marina, que feia extensiva aquesta tendència a la totalitat de les forces navals amb projecció oceànica basades en la metròpoli, va venir de la mà de l'ampliació de les seves potestats amb les presidències de la Casa de Contractació i el Tribunal del Consolat.¹⁵ Tot i que a partir de 1715 l'Armada Reial havia passat a dependre de la Secretaria de

Guerra, important observació, l'intendent general Patiño tenia les regnes dels afers indians.

Si ha quedat palès el grau d'afrancesament de l'administració i el personal logístic, el mateix es pot dir pel que fa a l'oficialitat, la marineria i les tropes. Als punts cinquè i desè del seu memoràndum, Montségur expressa la necessitat de la formació d'un cos únic d'oficials de guerra format a partir d'una companyia de guàrdies marines. Un altre aspecte important és l'esment explícit a la formació d'unitats de tropa pròpies de l'Armada per tal de guarnir les naus i donar seguretat a les instal·lacions, i així posar fi a la dependència d'adscripció de tropes provinents d'unitats dels Reials Exèrcits.

El programa naval

La Guerra de Successió fou el principal factor que retardà l'inici del programa de construcció de noves naus.¹⁶ El primer projecte es remunta a l'any 1706, quan Nicolás Mesnager, des de la Junta de Comerç, tot recollint les idees del diputat guipuscoà Juan de Olazábal, proposà la construcció de 20 unitats, projecte inviable en aquell moment atès els 1.800.000 pesos necessaris per dur a terme l'actuació.

La necessitat d'una força naval oceànica era peremptòria, tot i la situació desbocada de la hisenda. El setembre de 1708 es creà al si del Consell d'Índies una junta específica presidida pel duc de Veragua per tal de crear una flota. I tot i que es van obtenir dels comerciants 360.000 pesos, el projecte s'esvaí igual que dos anys abans.

Novament, el 1713, l'administració indiana tornà sobre la necessitat d'engegar el programa naval. Aquesta vegada fou Bernardo Tinajero de la Esca-



Retrat de José Patiño, obra d'Esteban Aparicio (Real Academia de la Historia)

¹⁵ AGI, Contratación, llig. 5.786/1, f. 398; i llig. 5.786/2, ff. 1-2.

¹⁶ Pérez-Mallaina 398-400.

lera, futur secretari de Marina. Tot i que la guerra continuava, s'havia arribat a una pau amb Anglaterra i solament les hostilitats continuaren amb Holanda, Portugal i l'Imperi Austrohongarès. La idea era que la part fonamental de la construcció es fes a Amèrica. Al cap i a la fi, les unitats anirien destinades a l'Armada de Barlovento i a l'escorta dels combois atlàntics. Tot i que la sèrie fou reduïda a la meitat de naus, el navili tipus, dissenyat per Antonio de Gaztañeta, s'ajusta a les característiques del vaixell configurat el 1706: 800 tones i 60 canons. Però la necessitat urgent de naus portarà finalment a la recerca de drassanes de la cornisa cantàbrica i, fins i tot, tal com es veurà, a la compra a l'estranger.

El projecte de Tinajero anirà cap endavant, tot i que amb un important canvi: els navilis es construiran a les drassanes guipuscoanes. Orio i, sobretot, Pasajes foren els centres productors. Entre 1713 i 1715, abans de l'inici de l'activitat de la drassana guixolenc, s'encarregaran un total de nou navilis. Cal considerar que, abans de l'obertura de Sant Feliu, la previsió de Tinajero de construir una desena d'unitats s'havia acomplert en un 90%.

La contractació dels tres primers navilis d'aquesta sèrie, construïts finalment a les drassanes pasaitarres de Basanoaga i Barrio Vizcaya, protagonitzà una sonada polèmica entre els defensors de la idea original de dur a terme l'obra a l'Havana i la decisió final de construir les naus a Guipúscoa.¹⁷ Des del Consell d'Índies s'aixecaren veus contràries: “*constantte y nottorio es la mala calidad y poca durazion q[ue] han ttenido los mas navios fabricados en Vizcaya de quenta de la R[real] Haz[ien]da de que se pueden sacar inmensos ejemplares de las s[u]mas por lo respectivo a los q[ue] han navegado a las Indias*”.¹⁸ La defensa del desenvolupament del programa naval a l'Havana es basava en

dos factors. Un és la construcció per administració directa. La contractació o *asiento* era criticat atès que “*con quien se ajusta es propension natural el deseo de su mayor combeniencia, y por tantto ay siempre muchos prettendientes, para enttrar en estas obras, q[ue] sin mucho util no los ubiera*”. Aquest afany de benefici empresarial pretenia reduir els costos de les matèries primeres, i així es “*cortan para fabricarlos las peores maderas*”.

L'altre element era la qualitat de les matèries primeres, i així es destaca que “*es puramente nottorio de que para la navegacion de las Indias aun quando la fabrica de esttos vageles fuera de las mas selectas maderas (que no subzede) no sirven sino muy poco t[iem]po*”. Segons aquest document, els vaixells guipuscoans eren molt danyats per “*la naturaleza de los soles y aguas llubias de las Indias [que] son tan eficazes que los destruye con grandissima fazilidad*”.¹⁹ Això comportaria que després d'una travessia atlàntica les naus haurien de ser sotmeses a carenes, i com “*estas las han de hacer con maderas de zedro, por no haver otras, son tan fuertes esttas q(ue) se trahen tras de ssi ttda la madera de roble y pino de que se fabrican en Vizcaya, y es tan nottorio esto, que no abra ningun practico que no lo confiesse*”, cosa que comportava nous i importants carenats.

Hi ha un munt de raons que expliquen la decisió d'ubicar la producció a les drassanes guipuscoanes. A diferència de l'Havana, Pasajes i Orio eren centres amb una sòlida tradició. Des de principis del segle XVIII, la Corona havia contractat la construcció de, almenys, set vaixells. Construir a Cuba significava l'enviament d'un mestre major, un ajudant i una cinquantena d'oficials fusters i calafats, tècnics que no faltaven a Guipúscoa. Precisament, s'havia pensat que José de Iriberry fos el mestre major de la drassana antillana, el mateix que

¹⁷ Odriozola 1997: 133.

¹⁸ AHN, Estado, llig. 2.313. En aquest context cal entendre Biscaia com a sinònim de País Basc. O sia, el senyoriu biscaí i les províncies de Guipúscoa i d'Àlaba, tres territoris amb personalitat institucional (Anchón 18).

¹⁹ AHN, Estado, llig. 2.313, i Pérez-Mallaina Bueno 104.

apareix com a contractista de la construcció de dos dels tres navilis encarregats el 1713 a Orio. Pot detectar-se que darrere del negoci de la construcció naval hi havia un *lobby* guipuscoà. Ja a les primeres iniciatives per tal de revitalitzar la flota de guerra, cal recordar que darrere de Nicolás Mesnager (1706) hi ha la mà d'un diputat guipuscoà, Juan de Olazábal. El mateix Antonio de Gaztañeta, dissenyador de les naus, era fill de Motrico i fou nomenat superintendent de les drassanes de la façana cantàbrica. La construcció naval a Guipúscoa fou un negoci que va moure una activitat empresarial que, sens dubte, és un element de pes a la dinamització econòmica de la província. Prova d'això són les velades acusacions de l'empresari Bernardo Cambi contra Gaztañeta, quan aquest intentà imposar l'obertura d'una drassana a Santoña en comptes que a Guarnizo.²⁰ Cambi opina que darrere de l'actitud del superintendent s'amaga la voluntat d'encarir els costos de les drassanes càntabres, i afavorir així els centres de producció guipuscoans.

La construcció a l'Havana no estava exempta de dificultats: el proveïment d'arboradura i antenes depenia dels boscos de l'estratègic enclavament de Pensacola; Mèxic havia d'aportar quitrans, greixos, pólvora i plom; i des de la metròpoli s'havien d'enviar importants quantitats de ferro, eixàrcia, lona i armament. Tot i la riquesa dels boscos de l'illa, la insuficient indústria auxiliar complicava el subministrament.

La necessitat d'unitats per a l'Armada anaven molt més enllà del ritme constructiu de les drassanes guipuscoanes. Així, el mateix 1713, es pretengué la construcció de vaixells a França. Primerament, Bergeyck, ministre de Felip V d'Espanya, demanà la fabricació de sis navilis a les drassanes de Lluís XIV afegint com a contrapartida addicional l'incen-

tiu de sis llicències de comerç amb Amèrica. Aquell mateix any, Orry presentà una nova oferta que augmentava la xifra a una vintena d'unitats d'entre 36 i 80 canons. Tot i les protestes angleses, que veien aquesta operació com una violació del nou *statu quo* que reflectia el Tractat d'Utrecht, el refús francès a les dues ofertes, escudat falsament en una falta d'entesa econòmica, es basà en l'interès de Pontchartrain, primer ministre de França, en què Espanya depengués del poder naval de França.²¹

Una vegada tancada aquesta via, l'opció fou la compra. Si a l'oferta d'Orry el preu d'un 80 canons es xifrava en uns cent mil pesos, el fet és que el preu de mercat d'un 70 canons estava molt per sobre d'aquesta quantitat. Entre 1714 i 1716, la Corona arribà a comprar dos navilis anglesos, el *Pembroke* i el *Cumberland*, rebatejats com *Carmen* i *Príncipe de Asturias*. Els anglesos veien en aquestes vendes una manera de fer minvar l'ascendent francès sobre la nova dinastia borbònica. Tot i això, no excusava que el seu preu fos el més car a Europa. Un 70 canons anglès costava 135.000 pesos. Una altra opció fou la compra al mercat holandès, on es podia arribar a obtenir el mateix vaixell a un preu fins i tot 25.000 pesos més barat, però que no baixava de la barrera dels cent mil pesos. Però aquesta experiència fou decebedora: "*los [navíos] de Olanda [son] defectuosos, así en la construcción, como inútiles para la navegación*", tot comentant el "*perjudicial engaño que lastimosamen[te] se ha tocado ultimamente en la compra de un navío de setenta cañones en Olanda*".²²

Més car i dolent. Davant d'aquesta circumstància cal entendre la recerca d'altres drassanes per tal de tirar endavant el programa naval. És aquí on José Patiño i Sant Feliu de Guíxols creuen els seus destins.

Vista idealitzada de Sant Feliu de Guíxols, segons un gravat realitzat durant la segona meitat del segle XVII (© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona)

²⁰ AHN, Estado, llig. 2.329.

²¹ Pérez-Mallaína 400.

²² AHN, Estado, llig. 2.329.

S. FELIEV

S^t Elme

Château

Mer

Méditerranée



L'INDRET MÉS ADIENT: SANT FELIU DE GUÍXOLS I LA SEVA TRADICIÓ CONSTRUCTIVA

A finals de març de 1716, quan Patiño contractà la construcció del *Sant Felip El Reial*, ell era superintendent del Principat de Catalunya. Encara no era intendent general de Marina, càrrec que li serví de trampolí per transformar-se ja entrada la dècada dels vint en l'home fort de la monarquia de Felip V. Per tal d'entendre aquest fet singular, cal analitzar dues qüestions fonamentals: les mancances estructurals i el control de la política naval. Aquest últim aspecte es caracteritzà per les disputes entre les administracions d'Índies i Guerra. Al capítol anterior hem vist com Montségur recomanà el 1713 a Felip V la unió dels afers de Marina i Índies en una única Secretaria de Despatx. Tot i això, la primera mesura d'abast fou la reforma del Consell d'Índies. Es crearan tres presidències: la plenària, que s'ocupava del repartiment del afers a la seva arribada al Consell; la sala de justícia; i la de governació, aquesta última sota les regnes de l'almirall Andrés del Pes, oficial veterà de l'Armada de l'Àfrica i personatge important dins el programa naval. La figura del Governador del Consell fou l'enllaç executiu amb Bernardo Tinajero de la Escalera, primer i efímer secretari de Marina i Índies, entre novembre de 1714 i abril de 1715.²³

Però a partir d'aquesta data, els afers de marina passaran a la Secretaria de Guerra, en mans de Miguel Fernández Durán. L'existència d'una administració militar i naval sota una mateixa direcció política, i el poc desenvolupament de l'estructura logística de l'Armada Reial dins d'un procés de profundes reformes institucionals, brindaren una

conjuntura dins la qual pot assumir-se de forma raonable l'actuació d'un intendent de l'Exèrcit com és José Patiño. Aquestes complexes especificitats de l'administració de les forces armades i l'àmbit territorial són els factors que expliquen com Patiño, el qual encara ni tan sols era un oficial al servei de l'Armada Reial, esdevé un dels pilars del programa naval. L'obertura de la drassana ganxona és un dels elements que el catapultaren a la Intendència General de Marina i la presidència de la Casa de Contractació. I en aquest aspecte cal insistir-hi. Ja algun autor ha fet explícit esment sobre el fet que l'organització de l'expedició naval a Mallorca feta per Patiño des de Catalunya fou un dels elements que el van llançar a la cúpula naval.²⁴ Però, sens dubte, tan o més important, fins i tot, fou l'obertura de les drassanes guixolenques, quelcom no tan conegut. I si no, solament cal llegir la seva *Exposición reservada* on Patiño recorda que “*se me había encargado el formar un astillero en el para-je que fuese más a propósito en el Principado de Cataluña, y la disposición de que se fabricase un navío*”.²⁵ Tant aquest indret més adient com el nom del navili són elidits, però la menció a Sant Feliu de Guíxols i el *Sant Felip el Reial* és unívoca.

José Patiño y Rosales és l'encarnació d'un dels arquetips de polític il·lustrat espanyol. Fins i tot la seva figura sembla una constant al llarg del set-cents espanyol. Quan es parla de la figura d'un intendent naval catapultat a la més alta esfera política després d'un *cursus honorum* caracteritzat per la brillantor en el desenvolupament de la gestió

²³ ACA, Batllia Moderna, reg. 107, f. 27v. Pulido Bueno, cap. V. Escudero 153. Pérez-Mallaina 159-60.

²⁴ Escudero 160. Pulido 103.

²⁵ Rodríguez Villa 22-3.

L'EXPEDICIÓ DE MALLORCA (1715)

L'estiu de 1715 una flota de 18 navilis i 6 galeres comandada per Pedro de los Ríos, protegint un comboi de 200 vaixells de transport, fou organitzada a Barcelona per part de José Patiño. Aquest estol salpà de Barcelona desembarcant i prenent l'11 de juliol Ciutat de Mallorca. Les Pitiüses juraren fidelitat a Felip V el 5 de juliol de 1715, mentre que Menorca restà en mans angleses.

L'organització de l'expedició naval a Mallorca feta per Patiño des de Catalunya fou el primer graó de la seva gestió en el camp de la marina que l'ajudaria a arribar en pocs anys al càrrec de Ministre de Marina.

L'èxit de l'expedició servirà per a què Patiño organitzés des de Barcelona una nova expedició de conquesta, primer cap a Sardenya i després cap a Sicília.

logística i la planificació infraestructural podríem parlar tant d'ell com també del marquès de la Ensenada.

Però un dels detalls que marquen un peculiar tarannà polític de Patiño és el seu distanciament de qualsevol corrent arbitrista. Lluny de discursos ideològics o de plantejament d'idees i solucions globals, la figura d'aquest personatge cal associar-la a la imatge d'un polític pragmàtic alhora que un gestor eficaç.²⁶

Aquest era el perfil que havia de presentar qui volgués prendre les regnes dels afers marítims, una de les claus del poder polític amb majúscules. Si l'expedició a Mallorca fou per a Patiño una enriquidora experiència prèvia, el repte d'organitzar una

drassana en poc temps i pràcticament del no-res era quelcom on demostrar la seva perícia i competència. Si s'havia fracassat en l'intent que els vaixells es fessin a França, ell faria que els francesos els vinguessin a fer a Espanya. Si tot el programa de construccions al Cantàbric es basava en la planificació feta per Tinajero durant el curt lapse de temps en què els afers de Marina i Índies foren una única Secretaria Universal de Despatx, Patiño demostraria al secretari Miguel Fernández Durán que l'administració de Guerra estava a l'altura, i més encara, era capaç de millorar aquest programa. Una dada simptomàtica és el fet que si bé a les drassanes del Cantàbric s'estaven construint navilis de dues cobertes i seixanta canons, la seva primera construcció, tal com es veurà, seria de tres cobertes i una vintena més de canons. I a més portaria el nom del monarca. El *Sant Felip El Reial* anava destinat a ser el rei dels vaixells de guerra, la insígnia de l'Armada.

Si la idea del desenvolupament de l'estat modern es basà en l'articulació de complicats mecanismes financers, la política naval fou una de les qüestions més complexes des del punt de vista hisendístic. Exigia una gestió caracteritzada per la meticulositat i la competència. I si no tan sols cal veure el cas puntual analitzat en aquesta obra. La drassana militar guixolenca fou, com d'altres de coetànies, un centre de producció realment atípic. La disparitat d'oficis o l'encavalcament de l'autoritat militar i la gremial li conferien un caràcter realment peculiar.

A més, hi ha un aspecte que va molt més enllà d'una eficaç gestió burocràtica. Aquest no pot ser confós amb el coneixement de la riquesa o la vitalitat econòmica d'un país. És quelcom d'igual a la relació entre els pulmons i la resta del cos humà. Cert és que una bona respiració facilita la intensitat i la durada de l'esforç, però és solament un factor

²⁶ Pulido 26.

dins la capacitat locomotriu. És per això que, a més de les habilitats com a logista militar, Patiño havia d'exhibir una altra virtut: un excel·lent coneixement humà i físic del territori. Ningú millor que ell, que en aquest moment s'estava aplicant a la implantació del cadastre al Principat.²⁷

Quin fou el procés que portà Patiño a posar els ulls a Sant Feliu? Un dels primers factors que cal analitzar és per què aquesta construcció no es localitzà a Barcelona. Des d'època medieval la Corona disposava de les Drassanes Reials i durant tota l'època moderna aquestes van ser el principal centre productor de galeres del complex militar-industrial. Davant aquest important factor, el plantejament hermenèutic és fixar per quin motiu es portà la producció fora de la capital catalana.



Gravat del nucli emmurallat de Sant Feliu durant el segle XVII on es veu el Portal del Mar, que era la seu de la universitat i el consolat (AMSFG, Fons Ajuntament, Dibuix de Benet Alberti a partir d'un gravat d'autor desconegut)

²⁷ Pulido, cap. 4.

²⁸ Una visió d'aquest afer, amb el seu rerefons polític, és tractada per Torras i Ribé 265-83.

²⁹ Julià i Figueras 2000: 133.

Cal interpretar aquest fet a partir de diversos aspectes. De forma coetània es continuà la fabricació de galeres a les Reials Drassanes. A més, l'edifici no era del tot adequat per a la construcció de naus tan grans i quillades. Sens dubte, una solució era la construcció a la platja. Però hi ha dos aspectes a tenir en consideració. Primer, que el barri de la Ribera es perfilava com l'indret idoni. És aquí quan cal considerar que la construcció de la nova ciutadella i el seu impacte urbanístic esvaïen aquesta possibilitat.²⁸ Però l'únic problema no era la destrucció de la barriada marítima de la ciutat. Un altra qüestió eren les mancances del calat del port. Tot i l'existència d'un moll acabat poc anys enrere, el fet de protegir-lo dels llevants va fer que els garbins i migjorns introduïssin un munt de sorra que repercutí en una progressiva disminució del calat. Per tot aquest cúmul de raons, calia portar la construcció del *Sant Felip El Reial* fora de Barcelona.

Una vegada estudiat aquest aspecte, cal entendre la raó per la qual la drassana s'ubicà a Sant Feliu i no en un altre lloc de la marina catalana. Una de les qüestions més brillantment plantejades per Benet Julià, pioner del coneixement històric de la drassana ganxona, ha estat preguntar-se sobre el fet que la indústria fou radicada a Sant Feliu i no a Roses, baluard borbònic durant una Guerra de Successió que feia tan sols dos anys que havia acabat.²⁹ Cal trobar una resposta a aquesta prodigiosa i no resolta reflexió, atès que és la clau que ens explica la raó per la qual Patiño posà els ulls a la vila baixempordanesa.

Aquesta anàlisi cal centrar-la sobre tres eixos: els imperatius polítics, la localització de matèries primeres i els aspectes propers a la geografia humana i l'antropologia social.

Dins el primer capítol cal considerar dos elements. El primer és que la Catalunya de postguerra és un



territori hostil. Calia cercar un indret on els poders locals col·laboressin. Una empresa amb tantes complexitats exigia un clima polític distès amb aquestes institucions. L'altre factor consubstancial era que la construcció del *Sant Felip El Reial* era una empresa tutelada per l'administració del Reial Exèrcit de Catalunya, amb el seu intendent Patiño al capdavant. La presència de tropes i d'instal·lacions militars adients era quelcom necessari per dur l'empresa a terme.

Roses acomplia amb escreix aquestes dues condicions. Havia estat el principal reducte felipista durant la passada guerra. Però també cal fer una matisació. Quin va ser el pes del poder civil rosinc en aquest fet? Cal dir que pràcticament nul. Igual que durant la Guerra dels Segadors amb Felip IV,

Roses quedà fidel a Felip V atesa la determinació del governador d'aquesta important plaça forta.³⁰

Si Roses fou felipista gràcies al governador de la fortalesa, Felip V podia confiar en la fidelitat del principal prohom guixolenc, l'abat Benet Panyelles. En plena guerra, durant l'any 1713, el duc de Noailles, comandant de l'Exèrcit de les Dues Corones, havia "*enfranquecido de todas contribuciones al Abbad y Monasterio en atención a su gran zelo affecto y fidelidad y representaciones le havia echo a boca el Abbad*". Si això es contrasta amb l'important grau de pressió fiscal amb què es gravà les institucions catalanes durant l'última part del conflicte, queda patent com l'abat ganxó era l'home fort del règim borbònic a la contrada gironina. I si no, solament cal aportar dues dades

Plànol de la ciutat i el port de Barcelona de finals del segle XVIII (© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona)

³⁰ De la Fuente 362-65.



Escut del monestir de Sant Feliu de Guíxols, a l'arc de Sant Benet (AMSFG, Col. Municipal d'imatges. Autor: S. Estibalca)

³¹ BN, mss. 3.532, núm. 11, mss. 3.532, núm. 112; i 3.565, f. 149. En relació a la pressió fiscal: Torras i Ribé 82.

³² Espino 1999: 276 i 279.

³³ ACA, Gran Priorat de Catalunya, lligall 3/123, exp. 6.

més. Il·lustratiu és tant el fet que els jurats gironins encarreguessin a l'abat Panyelles el sermó de les exèquies de la reina Maria Lluïsa com que li demanessin la seva mediació durant la implantació del cadastre a la ciutat.³¹

L'altre factor era la implantació de l'exèrcit, omnipresent a la Catalunya de la postguerra immediata. A més de les tropes, ja des de la segona meitat del segle XVII, el port de Sant Feliu s'havia transformat en un important centre logístic.³² L'ús per part de Patiño del personal administratiu del dipòsit de gra fou un element molt important, tal com es veurà.

Com s'ha vist, l'element polític i militar no era un factor determinant dins d'aquesta valoració comparativa entre les possibilitats de Roses i Sant Fe-

liu. Una altra línia d'anàlisi és la relativa a l'accés a les matèries primeres. Sobre aquest punt semblaria que l'avantatge ganxó era evident. La proximitat als boscos de roures del massís del Montseny, principal matèria primera de les drassanes barcelonines durant el segle anterior, i els recursos forestals de les Gavarres al rerepaís immediat apuntarien aquesta idea. Però una anàlisi comparativa tendeix a minvar aquest avantatge. El precedent més proper referent a la construcció d'embarcacions militars és il·lustratiu. A principis del segle XVIII, poc més d'una dècada enrere, l'Orde de Malta explotà la muntanya de Requesens, a la serra de l'Albera, per tal de subministrar les drassanes de Toló, on es construïren els primers navilis de línia santjoanistes.³³

La immediatesa dels fets i els paral·lelismes que presenten semblen obvis. El que van fer els santjoanistes feia poc era, més o menys, el que Patiño es proposava: que la mestrança de Toló construís vaixells amb fusta catalana. L'única diferència consistia que la fusta es quedés a l'Empordà, o més concretament a Roses, el port on aquesta s'embarcà. No era l'única vegada que la vila altempordanesa servia de port de sortida de fusta per a construccions de naus de guerra. Ja des de finals del segle XVI, la fusta tallada als boscos de Falgons era embarcada a Roses per tal d'assortir la construcció de galeres a les drassanes barcelonines. Fins i tot, la drassana ganxona se subministrà d'aquest entorn, atesa l'afirmació de l'intendent José de Pedrajas sobre les fustes: *“se [h]allan en los montes de Bañoles que se cortaron para la fábrica de Navíos”*.³⁴

Fins aquest moment ni el clima polític, ni el desplegament militar, ni els recursos naturals sembla que van ser elements clau en la decisió de Patiño. Però el que sí que va tenir un pes específic determinant fou la mateixa Sant Feliu i la seva gent.

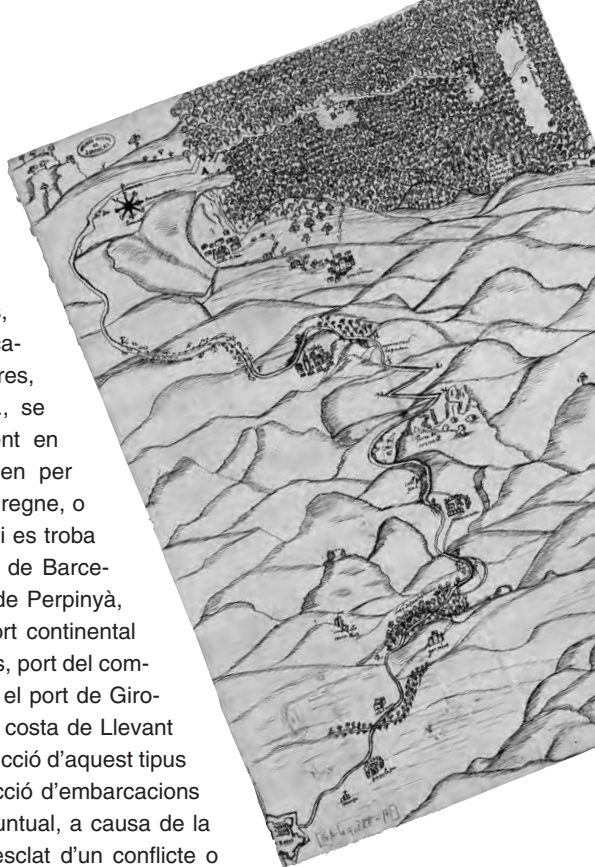
El precedent: la tradició constructiva a Sant Feliu de Guíxols

Des d'època medieval, la construcció d'embarcacions ha estat bastant usual en totes les poblacions de la costa. D'embarcacions menors dedicades a la pesca i al comerç de cabotatge se'n construïen pràcticament arreu, tot i que l'activitat constructiva pot tenir els seus alts i baixos depenent de la situació, sobretot econòmica, del moment. Sempre sol haver-hi petites embarcacions que es construeixen, reparen o calafategen a les platges de les viles costaneres.

En canvi, per a la construcció d'embarcacions

més grans, com les de guerra i les mercants, el nombre de ports on es construïen es redueix. Les raons poden ser diverses, les embarcacions amb un caràcter militar, com les galeres, galiotes, fustes, uixers, etc., se solen construir preferentment en aquelles viles que destaquen per ser capitals, de comtat o de regne, o ser el port d'aquesta ciutat si es troba situada terra endins. A més de Barcelona, trobem Cotlliure, port de Perpinyà, del comtat del Rosselló i port continental del regne de Mallorca; Roses, port del comtat d'Empúries; i Sant Feliu, el port de Girona. A la resta de ports de la costa de Llevant no sol ser freqüent la construcció d'aquest tipus d'embarcacions. La construcció d'embarcacions de caràcter militar sol ser puntual, a causa de la preparació d'un estol per l'esclat d'un conflicte o per la presència de vaixells enemics a la costa.

En el cas de les grans embarcacions mercants, naus i coques a la baixa edat mitjana, galions a partir de l'edat moderna, utilitzades en el comerç de grans volums i a llarga distància, sia a Alexandria o a Flandes, dependrà molt de la situació econòmica, de l'existència d'inversors per a la construcció d'aquestes grans embarcacions tan costoses, però sobretot de la possibilitat de construir i varar-les. En aquest cas, a part del finançament, cal tenir en compte la facilitat de proveïment del material necessari per a la construcció, l'existència de mà d'obra qualificada —no és el mateix construir un llaüt que una nau—, i poder-les varar sense problemes, tenint en compte que aquest tipus d'embarcacions calen força i per tant el port ha de ser prou fondo per evitar que quedi atrapada, encallant-se al fons marí, en el moment de varar. Un cop a l'aigua



Descripció del capità Diego de Prado dels boscos de Falgons i Cabrenys, al Rosselló, per on es pot fer el camí per extreure fusta (España. Ministerio de Cultura. AGS, MPD, 12, 163)

³⁴ Goodman 144-45. AGS, Guerra Moderna, llig. 3.305.

encara sol quedar força feina a fer, sovint algunes setmanes de feina, i no es poden treure en terra si ve mal temps, per tant el port ha de ser a més un bon port ben protegit del vent i la mala mar. Totes aquestes condicions les reuneixen molt pocs ports de la costa catalana, i podríem dir que pràcticament Sant Feliu de Guíxols en seria l'únic. Fins i tot, un informe d'un enginyer de l'Exèrcit de l'any 1716, coetani a l'obertura de la drassana militar, incideix en el fet de la fondària de la badia guixolenc "dans le milieu de son bassin de 4 a 5 brasses" amb una cota màxima d'entre 6 i 7.³⁵

A Barcelona durant tota l'edat mitjana el port fou molt insegur, molt exposat als temporals, sense l'existència de molls que permetessin protegir al seu redós les embarcacions, i a més les grans embarcacions mercants no podien acostar-se a la platja, a causa de les barres de sorra, conegudes com les *Tasques*, on podien embarrancar. Per tant, a Barcelona si feia mal temps les naus i coques havien de fugir i buscar refugi en algun port cap al nord o bé cap al sud, i aquests solien ser o bé Sant Feliu de Guíxols al nord i Tarragona-Salou al sud.

Sant Feliu tingué, a més d'inversors locals i de Girona, inversors de la ciutat de Barcelona que sovint no només invertiren en construccions navals a Barcelona, sinó que si invertien fora, aquestes se solien dirigir preferentment cap a Sant Feliu de Guíxols. Disposem d'abundant informació sobre construcció de naus i coques a Sant Feliu on apareixen parçoners procedents de Barcelona.

La construcció naval a Sant Feliu de Guíxols és fins i tot anterior a 1384, data de la construcció de la coca *Sant Nicolau*.³⁶ Anteriorment els mestres d'aixa i calafats de la vila construïen altres tipus d'embarcacions que no han deixat petjada als documents, sobretot embarcacions menors dedicades a la pesca i al comerç de cabotatge. És habi-

tual que aquestes embarcacions menors es construïssin en un acord verbal i encaixada de mans entre el propietari i el mestre d'aixa, sense passar per cal notari, ni ser beneïda per l'abat, però sí que sovint ens apareix a la documentació la presència de mestres d'aixa i de calafats treballant a la vila.

De fet la primera referència a la importància de l'activitat constructiva d'embarcacions data de l'any 1258, quan l'abat Gerard, senyor del terme, concedeix a la Universitat de Sant Feliu la facultat d'aixecar drassanes a la platja, al lloc que s'estén "*des del cantó extrem de les cases de Berenguer Palet fins a la riera que desguassa per l'esmentada vila*". Probablement davant la vila o potser a la mateixa plaça de la vila, ja que a l'edat mitjana es coneixia també amb el nom de drassana.³⁷

Aquestes drassanes seran utilitzades posteriorment per construir embarcacions per a l'estol de Sicília de Pere II el 1282. Aquesta demanda i concessió ens delata no només un moment important en l'activitat naval guixolenc, sinó la tradició i el nombre d'artesans que devia existir. I encara trobem altres referències posteriors a la drassana, com la del 12 de setembre de 1356 "*in darassana portus sancti Felicis Guixollensis*".³⁸

L'any 1360 consta que vivien i treballaven a Sant Feliu tres mestres d'aixa, dos aprenents de mestre d'aixa i dos calafats, a més de 6 fusters, 2 ferrers, 1 bastaix, 45 mariners, 28 pescadors, 2 patrons de barca, 3 patrons de lleny, 11 mercaders i 7 tragi-ners.³⁹ Els mestres d'aixa i calafats treballaven en la construcció i reparació d'embarcacions de pesca i de comerç –vist l'important nombre de pescadors, mariners i patrons–, a més dels mercaders que sovint són patrons o bé parçoners d'embarcacions.

El prestigi dels seus mestres d'aixa i calafats, a més de la quantitat de gent que treballava en

³⁵ AGM(m), Colección General de Documentos, sig. 3-1-1-27. El títol de document és *Coste de la Mer Méditerranée 1716*, tot i que ha estat inventariat com *Relación de la costa desde el Río Besos al Rozellon*. No es fa esment de l'inici del Parc. És, sense cap mena de dubte, l'informe d'un enginyer de l'exèrcit espanyol, tot i que està en francès. Un munt de francesos serveixen el cos d'enginyers a Catalunya l'any 1716: Juan Bernardo Frosne, Pedro Daubetterre, Alejandro de Retz, Nicolás Darecours, Pedro Coysevox, Juan La Ferrière, Pedro Moreau, etc. *Vide* AGS, Dirección General del Tesoro, inv. 16/5, llig. 6.

³⁶ Guilleré 108.

³⁷ Jiménez *et alii* 33.

³⁸ El document és un acta notarial del 12 de setembre de 1356. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 10; citat per Guilleré 91.

³⁹ Batlle y Prats 45.

aquest àmbit –s’ha documentat una cinquantena llarga de mestres d’aixa i calafats entre els segles xv i xvi– possibilità que en cas d’urgència es poguessin fer càrrec de la construcció d’una embarcació de grans dimensions, fos galera o nau, o que fins i tot es traslladessin una bona colla de mestres d’aixa cap a un altre port, com podia ser el cas de Barcelona. Exemple d’això seria l’any 1390, quan a la drassana de Barcelona es treballava en la reparació de la galera sotil *Victòria*, hi treballaren mestres d’aixa i calafats de Barcelona, però també hi van venir tota una sèrie de calafats i fadrins de calafat procedents de Sant Feliu de Guíxols i de Tortosa.⁴⁰ Tal com s’ha vist, els mestres d’aixa, com a especialistes en la construcció naval, poden traslladar-se a d’altres ports si no disposen de feina o són més ben remunerats.

Però fou al segle xv quan es van dur a terme construccions navals que gairebé són un precedent a tenir en consideració. La primera notícia es remunta a l’any 1448, quan Alfons V el Magnànim encarregà a les drassanes guixolenques una nau grossa, segons consta a la dispensa per treballar en la seva construcció els dies de festa. Cinc anys més tard, la coneguda *Acta de Navegació*, promulgada per aquest monarca, suposà un important augment de la construcció naval, gràcies a la protecció de les embarcacions mercants de la Corona i de la subvenció de la construcció de grans vaixells de comerç.⁴¹ El 7 de juny

de 1454 els consellers de Barcelona comenten al rei que la disposició del 1453 féu augmentar la construcció de vaixells a Barcelona i la costa: dues naus de més de 1.000 bótes i una de 1.400 bótes a Barcelona i quatre naus a Sant Feliu de Guíxols, de les quals una era de 1.500 bótes, equivalent a 750 tones. Si el desplaçament d’un navili de dues cobertes i seixanta canons podia fer 800 tones, cal significar que una nau grossa com la que s’esmenta el 1448 seria encara més gran. Les dimensions d’aquestes naus no s’arribaran a assolir de nou a Sant Feliu fins a la construcció del *Sant Felip El Reial*.



En primer terme, el moll medieval del Fortim (AMSFG, Col. Carme Arxer, Autor: desconegut)

⁴⁰ Casas 178-85.

⁴¹ ADG, Lletres Episcopals-U (1334-1620), vol. 148, f. 72. Una nau grossa és el que se’n diu en castellà una carraca. Capmany vol. II docs. 370-71.

BARQUES BENEÏDES A SANT FELIU DE GUÍXOLS		
Any	Propietari	Invocació
1649	Joan Cateura, negociant	<i>Salvador Santíssim Sacrament i de Sta. Maria, St. Feliu, St. Jerònim i St. Antoni de Pàdua.</i>
1665	Daniel Cantin, patró de València	<i>Ntra. Sra. del Roser, St. Daniel, St. Antoni de Pàdua, St. Domingo i St. Genís.</i>
1667	Antoni Baldiri	<i>Ntra. Sra del Roser.</i>
1668	Josep Aiguavives	<i>Ntra. Sra, St. Feliu, St. Bonaventura i St. Antoni de Pàdua.</i>
1668	*	<i>St. Pere i St. Antoni de Pàdua.</i>
1668	Antoni Bas, negociant, i Antoni Pellisser, doctor en medicina	<i>Ntra. Sra. del Roser, St. Antoni de Pàdua, Ntra. Sra. del Pilar i St. Rafel.</i>
1668	Antoni Bas, negociant, i Antoni Pellisser, doctor en medicina	<i>Ntra. Sra. del Roser, St. Joan i St. Antoni de Pàdua.</i>
1689	Antoni Bas, negociant, i Antoni Pellisser, doctor en medicina	<i>Ntra. Sra., St. Joan i St. Antoni.</i>
1693	Pere Andreu, patró	<i>Ntra. Sra. del Pilar, St. Benet, St. Feliu i St. Antoni.</i>

* El document és de difícil lectura. Fa esment com a propietari d'un individu anomenat Pere amb un cognom il·legible que no es pot confirmar si coincideix amb Pere Fort, patró d'aquesta barca. El començament de la invocació no es pot llegir.
Font: ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols, Baptismes B4; B5; B6.

A partir de la segona meitat del segle ^{xvii} es continuen construint embarcacions d'un tonatge prou important a Sant Feliu, però de caràcter comercial i dedicades al cabotatge mediterrani. Per norma, barques que no passen dels 600 quintars de port, l'equivalent a 30 tones. Cap nau ni galió.

A principis del segle ^{xviii} Sant Feliu de Guíxols és una de les poblacions més grans de la marina catalana, amb un veïnat de 450 cases.⁴² Tot i això, no existeixen grans vaixells mercants propietat d'habitants de la vila. Les embarcacions més grans són embarcacions mercants que es dediquen al

cabotatge per les costes de la Mediterrània Occidental. Aquesta situació no varia en acabar la Guerra de Successió, la vila construeix, i els seus armadors disposen d'embarcacions de cabotatge: llondros i tartanes, que tenen coberta i no fan més de 450 quintars de port la més gran. Ja no existeixen les grans naus de la baixa edat mitjana que navegaven per tota la Mediterrània i arribaven fins a Flandes.

El 31 de maig de 1715, com es pot apreciar a la taula adjunta, a la vila de Sant Feliu consten set embarcacions de coberta: un llondro de 400 quin-

⁴² AGM(m), Colección General de Documentos, sig. 3-1-1-27.

tars; un altre de 300; una tartana de 400; dues més de 250; una altra de 150; i una tartana més sense port.

El 1717, dos anys després i amb la drassana militar activa, segueixen existint set barques com a embarcacions grans dedicades al comerç de cabotatge: una de 450 quintars de port, una altra de 300, dues més de 250 i tres de 150, a més de disset llaüts de tràfec, és a dir, dedicats al comerç de cabotatge de curta distància: catorze d'entre 50 i 70 quintars de port, dos de 70 i un més de 80. I finalment també l'existència de 78 llaüts de pesca, que ens denota la importància de l'activitat pesquera de la població a principis del segle XVIII.⁴³

Tot i que no augmenta el nombre d'embarcacions guixolenques sí que canvia el nombre d'embarcacions que ancoren o fan terra al seu port. Entre els anys 1714 i 1721 més de la meitat de

les embarcacions que fondegen o fan terra a Sant Feliu són franceses. Porten sobretot cereal i draps. La resta solen ser catalanes i de tant en tant algunes de genoveses. Passa el mateix a Barcelona pel mateix període, en què la meitat solen ser franceses, i la resta es reparteix entre embarcacions catalanes, genoveses, angleses i holandeses. Aquest fet contrasta amb el trànsit anterior. A Barcelona, entre el 1675 i el 1712, de les embarcacions catalanes, el 75% vénen de la costa de Llevant, i de les estrangeres el 50% són genoveses i la resta franceses del Llenguadoc i Provença. També un volum molt petit d'angleses, portugueses, holandeses, italianes.⁴⁴ El final de la guerra comportà un augment del trànsit comercial francès en detriment del genovès i d'altres nacionalitats, i no comportà de forma immediata un augment del nombre d'embarcacions catalanes.

LLISTA DE LES EMBARCACIONS DE COBERTA DE SANT FELIU DE GUÍXOLS (31 MAIG 1715) *			
Tipus	Invocació	Port	Patró
llondro	Nostra Senyora del Roser i Sant Anthoni de Padua	400	Joan Calsada
tartana	Nostra Senyora del Roser i Sant Anthoni de Padua	250	Miquel Cateura
tartana	Nostra Senyora del Roser i Sant Anthoni de Padua	150	Bernat Vidal
llondro	Sant Anthoni de Padua	300	Pere Andreu
tartana	Anthoni de Padua i Nostra Senyora del Roser	250	Felip Sorgoll
tartana	Sant Joseph Sant Anthoni de Padua y Nostra Senyora del Roser	400	Antoni Carrió
tartana	Sant Anthoni de Padua y Nostra Senyora del Roser	s.d.	Bonaventura Mas

* Atestació a la notaria de Jeroni Aixandri del 4 de juny de 1715. Font: AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 399.

⁴³ AMSFG, Fons Ajuntament, Comptes municipals, reg. 1.717.

⁴⁴ Martínez Shaw 287-310.

MESTRES D'AIXA I CALAFATS ESTABLERTS A SANT FELIU DE GUÍXOLS, 1691-1716

1691	Antoni Bosch
1702	Antoni Pi (actiu fins al 1706)
1704	Antoni Bosch (marxà a Sitges)
1704	Ferran Mauri
1705	Jeroni Mauri
1705	Pere Antoni Mauri
1711	Joan Serra
1716	Antoni Pi
1716	Domènec Valentí
1716	Joan Pi (actiu fins al 1719. Els Pi i els Ballaria eren parents)
1716	Nicolau Valentí (fill de Domènec)
1716	Roc Sentir (provinent de Dénia)
1716	Sebastià Ballaria (en aquesta data és mort. Estava casat amb Rosalia Pi, i era originari de Tossa)

* Segons el Cadastre de 1716-1719 hi havia quatre mestres d'aixa establerts a la vila amb propietats.
Font: AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, J. Axandri. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols.

Tal com es pot veure, el precedent immediat palesa que a Sant Feliu ja feia temps que no es construïen grans vaixells mercants. Tampoc se'n construïen de guerra. Només vaixells mercants de port mitjà i embarcacions menors de cabotatge i pesca, que no consten sovint, però que havien d'existir atès el nombre de pescadors i mariners de la vila. Probablement els mestres d'aixa i calafats treballarien també en la reparació i manteniment d'embarcacions foranes que ancoraven a la vila per raons comercials o per tractar-se d'un port d'escala i refugi. A la taula adjunta donem una mostra dels artesans coneguts per aquest breu període.

adient, tot basant-se en sis factors: la seva platja permetia la construcció de grans naus; la localització de matèria primera no era llunyana; el poder polític local era afecte als Borbons; hi havia una infraestructura militar prèvia que facilitava el desplegament; era una de les grans poblacions del litoral català; i hi existeix un teixit productiu, tot i que molt modest, relacionat amb l'empresa que es volia dur a terme.

A tall de conclusió, es pot afirmar que Patiño considerarà Sant Feliu de Guíxols com l'indret més

COURE UNA OLLA DE PEGA

En una memòria realitzada per Patiño quan aquest ja era l'home fort de la monarquia de Felip V, manifestava que fins al seu nomenament com a intendent general de Marina no existia a Espanya la infraestructura necessària ni tan sols per coure una olla de pega.⁴⁵ Sens dubte que és una exageració. No tan sols pel fet que les drassanes guipuscoanes estaven en plena activitat sota la direcció de Gaztañeta, sinó també atès que Sant Feliu de Guíxols és una creació de Patiño abans del seu nomenament com a intendent general de Marina.

Sí que cal entendre aquestes paraules en el sentit del baix nivell de la indústria naval. Tant qualitativament com quantitativa, les dades exposades mostren clarament una falta de mà d'obra qualificada pel tipus de construccions que Patiño proposava. Tal com ja s'ha dit, la drassana militar ganxona s'obrí amb la intenció d'atreure el personal tècnic de Toló. La historiografia relativa a aquest port francès ja ha fet esment que *"plusieurs vaisseaux de haut rang se construisaient à Saint-Feliou, situé a deux pas des frontières du Roussillon"*, així com el fet que *"la France voyait avec regret s'expatrier les hommes les plus habiles dans les divers arts industriels de la marine"*.⁴⁶

La història de Toló està lligada completament al seu entorn geogràfic i al seu paper militar i naval. Una ciutat que creixerà al llarg del segle XVII a mesura que vagi creixent la importància del seu port, del seu arsenal i les fortificacions que la protegiran. El 1666, de la mà de Colbert, durant el regnat de Lluís XIV, Toló es convertirà en

un dels tres grans arsenals navals de França. Fruit d'aquesta política, en tres dècades França augmentarà per quatre el seu poder naval, amb gairebé un centenar de navilis de línia. Seignelay, el fill de Colbert, el succeeix com a secretari d'Estat a la Marina (1683-1690), codificant l'obra del seu pare a l'Ordinança de 1689, que regula tota la marina militar. Durant la segona meitat del segle XVII hi ha tota una sèrie d'èxits militars davant les flotes anglesa i neerlandesa, que converteixen França en la nova potència naval. Però una marina eficient i poderosa costa diners. Pontchartrain, nou ministre (1690-1699), inicia una política d'estalvi, que té com a conseqüència el declivi de la marina reial. Dins l'entorn cronològic entre 1715 i 1720, la situació de la marina reial francesa era de plena crisi. L'aïllament polític i la guerra quasi constant deixaren la seva petjada als centres productors francesos. Els oficials dels tresorers generals de la marina paguen les despeses i sous dels treballadors de les mestrances amb certificats i bitllets contra el tresor reial davant els rebuts o lletres de canvi presentades. Des de l'any 1704 al 1715 pràcticament tot es paga d'aquesta manera, la quantitat de paper flotant i la suma dels interessos sobre una economia amb creixement lent, estancada o en crisi, necessita fallides periòdiques per reduir el pes dels interessos, i aquesta es va produir el 1716-1717.⁴⁷

Si aquest era el panorama global, la situació de Toló no pot ser més desesperada. L'hivern del 1709 una gran fred, amb temporal de mesural, neu i gelada matà bestiar i collites, i l'any següent la població pateix una febre maligna,

⁴⁵ Pulido 26.

⁴⁶ Brun 153-62.

⁴⁷ Merino-Navarro 1981a: 15-16.

mentre els anglesos bloquegen el seu port durant aquests dos anys. El 1713, amb la Pau d'Utrecht, l'arsenal segueix en un estat de deixadesa, sense inversions, ni construccions i els obrers sense cobrar. El mes de maig de 1713 consta que hi havia sis vaixells de guerra que estaven a mig construir, amb l'obra paralitzada des de feia temps. Els encarregats de la seva construcció no han rebut la seva paga des de fa molt temps i demanen deixar les drassanes. La pau no fou una solució. Per falta de diners i de fusta tot quedà igual de paralitzat.

El 1716, per la misèria en què es troba la ciutat, es produeix una mortaldat que en sis mesos mata 92 mestres d'aixa, calafats i barrinaires. La falta de pagament de salaris i el seu retard provoca la fugida dels millors obrers cap a l'estranger, “à Saint-Feliou, près de Barcelone et à Palerme, où l'on construit des bateaux de guerre”.⁴⁸

CONSTRUCCIÓ DE VAIXELLS DE GUERRA A L'ARSENAL DE TOLÓ	
Període	Unitats
1690-1695	19
1695-1700	8
1700-1705	5
1705-1715	0
1715-1720	6
1720-1725	6
1725-1730	6

Font: Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Toulon: Port Royal. 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002

La documentació notarial i parroquial confirma l'origen tolonès de la major part dels tècnics francesos vinguts. Una minoria prové d'altres ports de la Provença com Marsella o La Ciotat i és excepcional el cas en què un mestre d'aixa o constructor vingui de la Bretanya o Normandia. La direcció tècnica és duta sempre per francesos. En els nivells més baixos de la mestrança ja hi trobem tant francesos com catalans. I això no és fruit de la casualitat. En el contracte establert per Patiño amb el mestre de tallam tolonès Luis Croves es fa constar que té l'obligació d'“*emplear en la referida fábrica maestros y oficiales catalanes por lo menos la mitad*”.⁴⁹

Que Sant Feliu de Guíxols arribés a ser drassana reial es va derivar de tot un procés en el qual es juxtaposaren també d'altres conjuntures. Ja s'ha vist en el capítol anterior que l'element estructural es derivà d'una necessitat quantitativa que era molt lluny de les possibilitats dels centres de producció actius en aquell moment.

El memorial de Montségur de l'any 1713, citat ja a bastament, no era gaire optimista sobre les possibilitats d'establir una drassana a la costa catalana: “*La Cathaluña no tiene ningun puerto de mar bueno ni capaz para ningun Baxel ni fragata de guerra, la utilidad que se puede sacar para la Marina de este Principado (ademas de servirse de las Atarazanas R[eale]s de Barcelona donde [h]ay Astillero que se forman galeras) es de hallar algunos marineros, y por Tortosa buenas maderas para todo xenero de construciones y pinos para hazer arboladura*”.⁵⁰

⁴⁸ Vergé-Franceschi 2002: 135. El juliol de 1718 les tropes espanyoles ocupen Palerm, on fan presa d'un navili de 64 canons acabat de construir (Bacallar 290).

⁴⁹ El document és un plec afegit al llibre de registre del notari Jeroni Sastre i Rovira, escrivà de la Intendència de Catalunya. ACA, Batllia Moderna, reg. 107.

⁵⁰ BN, mss. 12.055, f. 203v.

LA MESTRANÇA DE CONSTRUCCIÓ (I): ELS FRANCESOS

	Origen	Observacions
Audibert, Lluís	La Ciotat	Mestre constructor
Annot, Jaume	Toló	Mestre d'aixa
Autran, Cipryan	Toló	Mestre d'aixa
Autran, Pedro [1]	s.d.	Contramestre, mestre de fabricar vaixells
Barbarons, Joan Francesc	Marsella	Mestre d'aixa
Barescha, Beangit	Toló	Mestre d'aixa
Barneu, Francisco	Toló	Mestre de fabricar vaixells
Barneu, Lluís	Marsella	Mestre d'aixa
Barrena, Bernat	Toló	Mestre d'aixa
Beletru, Joan	s.d.	Contramestre, mestre de fabricar vaixells
Bergundi, Esteve	Toló	Contramestre
Bertra, Joan	Toló	Mestre de fabricar vaixells
Boit, Honorat	Toló	Mestre d'aixa
Boyer, Josep	Marsella	Mestre d'aixa
Boyer, Juan	Bretanya	Mestre constructor
Boyer, N.	s.d.	Contramestre
Boyer, Reynalt	Bretanya / Picardia [2]	Enginyer
Brun, Vicenç	Toló	Mestre d'aixa
Galon, Esteve	Toló	Mestre d'aixa
Horone, Josep	Toló	Mestre d'aixa
Imbert, Jacobi	Toló	Contramestre
Negre, Joan Antoni	Marsella	Mestre d'aixa
Rabert, Joan	Marsella	Mestre d'aixa
Reyfard, Francisco	s.d.	Director de construcció de vaixells
Treban, Carlos	Toló	Mestre d'aixa

[1] Otran

[2] Corisorisem Picardia / Bretanya (gairebé sempre considerat bretó).

Font: AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, G. Axandri. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols.

LA MESTRANÇA DE CONSTRUCCIÓ (II): ELS MESTRES D'AIXA CATALANS	
	Origen
Albert, Pere	Cadaqués
Briga, Joan	Cadaqués
Costa, Joan Baptista	Cadaqués
Costa, Joan	Cadaqués
Ferrer, Josep	Arenys de Mar
Gibert, Jeroni	Blanes
Gironella, Francesc	Arenys de Mar
Gresses, Antoni	Blanes
Guiart, Esteve	Blanes
Guisart, Jeroni	Blanes
Macaya, Jacinto	Tossa
Macaya, Miquel	Tossa
Macaya, Pere	Tossa
Magí i Albert, Pere	Cadaqués
Magí, Guerau	Tossa
Milloch, Joan	Barcelona
Pasqual, Josep	Tarragona
Patxot, Pere	s.d.
Prescas, Joan	s.d.
Rabassa, Guerau	Tossa
Remus, Joan-Antoni Pau	Sitges
Torres, Quirze	Arenys de Mar
Valentí, Nicolau	Sant Feliu de Guíxols [1]
Vives, Antoni	Blanes

[1] Es tracta de l'únic mestre d'aixa de Sant Feliu de Guíxols sobre el qual tenim la certesa que treballà al Parc.
Font: AHG, Notarial de Sant Feliu de Guíxols, J. Axandri. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols.

LA MESTRANÇA DE CONSTRUCCIÓ (III): ALTRE PERSONAL

	Origen	Ofici, càrrec
Aitona, Nicolás	Francès	Oficial
Buffier, Francisco	Marsella	Oficial
Córdoba, Don Francisco de	Madrid	Oficial [1]
Falco, Don Carlos	s.d.	Oficial
Daygnas, Juan	Gaudins, a Comenge	Guarda del magatzem de fusta
Dorca, Marià	Sant Feliu de Guíxols	Guarda del magatzem de fusta
Mestres, Nicolau	Sant Feliu de Guíxols	Sotsguarda del magatzem de fusta, i mariner
Nebra, Antonio	Letux, a l'Aragó	Tresorer de la Fàbrica i Parc
Llera, Don Antonio Marcos de la	Colunga, a Astúries	Tresorer de la Fàbrica i Parc [2]
Corosse, Juan Bautista	s.d.	Escrivent
Mundó, Josep	s.d.	Escrivent
Puig, Josep	s.d.	Escrivent [3]
Saguer i Bassó, Josep	s.d.	Escrivent
Calsada, Sebastià	Sant Feliu de Guíxols	Calafat
Prohies i Canyet, Antoni	Palamós	Calafat
Albó, Bernat	Calella	Corder
Baró, Ignasi	s.d.	Corder
Besora, Josep	s.d.	Corder
Buixó, Ignasi	Barcelona	Mestre corder
Fàbregues, Jeroni	Barcelona	Mestre corder

[1] I guarda del magatzem de fusta de la casa de n'Alou, a Llagostera.

[2] I serà també comissari de *Montes y Plantíos*.

[3] I comissari de la gent i els peons de la fàbrica i de la varada del *Català*.



LA MESTRANÇA DE CONSTRUCCIÓ (III): ALTRE PERSONAL		
	Origen	Ofici, càrrec
Feliu, Francesc	Sant Feliu de Guíxols	Corder
Feliu, Joan	Sant Feliu de Guíxols	Corder
Gispert, Josep	Lloret	Corder
Oriol, Josep	s.d.	Mestre corder
Prats, Antoni	Palamós	Corder
Rey, Monsieur	Francès	Corder
Ribes, Pere	Barcelona	Mestre corder
Salvi, Jaume	Tossa	Corder
Bargeol, Bernardo	Toló	Mestre ferrer
Canton, Joan	Marsella	Mestre ferrer
Gaudemar, Lorenzo	Toló	Ferrer major del Parc
Lonc, Joan Esperit	Marsella	Ferrer
Auger, Antoni	Tossa	Ferrer
Campanario, Isidre	Torelló	Ferrer
Carreres, Josep	Sant Feliu de Guíxols	Mestre ferrer
Gelabert, Joan	Blanes	Ferrer
Mauri, Josep	Sant Joan de Palamós	Ferrer
Recasens, Salvi	Sant Feliu de Guíxols	Mestre ferrer
Triola, Joan	s.d.	Ferrer
Flotachs, Francisco	Cardona	Ferrer de tall
Billoch, Josep	Blanes	Manyà
Azols, Joan	Sant Feliu de Guíxols	Claver, clavetaire
Llorens, Jeroni	Sant Feliu de Guíxols	Claver, clavetaire
Prats, Benet	s.d.	Claver, clavetaire

>

LA MESTRANÇA DE CONSTRUCCIÓ (III): ALTRE PERSONAL		
	Origen	Ofici, càrrec
Preynar, monsieur	Francès	Fuster
Preynar, fill del monsieur	Francès	Fuster
Gabilans, Jeroni	Tortosa	Fuster
Galteires, Eudald	Centelles	Fuster
Vicens, Narcís	Solius	Fuster
Boyer, Pere	Pornac, a Clermunt	Serrador
Planja, Joan	Pornac, a Clermunt	Serrador
Roduen, Adrià	Toló	Serrador
Alzina, Jacinto	Palafrugell	Serrador
Jutgla, Pere Antoni	Monell	Serrador
Lalos, Luis	s.d.	Fabricant de curenyes
Crouvet, Lluís	Toló	Mestre major del tallam
Beragundi, Joan	Toló	Mestre major barrinaire
Sicard, Onorato	Toló	Mestre escultor
Sans, Joan	s.d.	Pintor
Garriga, Eudald	s.d.	Mestre veler
Ramonell, Joan	Sant Feliu de Guíxols	Veler
Barreres, Miquel	Blanes	Brasser
La Banya, Nicolau	Toló	Coc

Font: AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, J. Axandri. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols.

Bàsicament, pel que fa als pertrets, la potencialitat del Principat, segons Montségur, es reduïa al subministrament d'arbres de Tortosa, especialment bons per l'arboradura, i de resines i quitrans derivats. Aquesta visió a principis de 1715 s'havia ampliat. Això ho fa palès el contracte de subministrament establert amb Joan Josep Capella i Berart el 22 de gener d'aquell mateix any per tal de subministrar les drassanes cantàbriques i barcelonines. L'àmbit geogràfic abasta els "*Montes y Bosques de Cathaluña (ya pertenezcan estos, o sean propios de particulares, como de comunes, eclesiasticos a seculares) a saver de toda la que sea especie de pino, abete, robre y enzina, como de qualquier otra qualidad, si se le pidiere, y conbinere en proveerla, sin pagar mas precio por cada un Arbol que el establecido por leies de Cathaluña, q[ue] es dos Reale[s] y medio, de moneda cathalana [ardites], por cada un Arbol, quando se corta de quen[ta] de S[u] M[agestad]*".⁵¹

El contracte de Capella, tot i que no té relació directa amb el proveïment de la factoria ganxona, sí que documenta les possibilitats del Principat pel que fa a la capacitat de subministrament. A més de la fusta, les obligacions de Capella s'estenien a l'aprovisionament de "*cañamo en rama, cordaje, pez y alquitran, yerro en rama y lona para velamen*". No solament es fa patent la diversitat de matèries primeres, sinó també un cert teixit industrial auxiliar.

Cal insistir que el contracte de Capella amb el Consell d'Índies de gener de 1715 no és pel subministrament de Sant Feliu, però és una eina documental que permet emmarcar el procés.

El punt primer fa esment de l'obligació de "*poner cada un año en Tortosa, enpezando a entregar en Junio, y concluyendo por todo el mes de Noviem[b]*

re, trezientos árboles". Tot i l'explotació dels boscos immediats i la navegabilitat del riu Ebre, el transport terrestre era un problema a considerar. L'obligació de subministrament es demorava fins a principis de 1716 "*por el grande trabajo que se deve hazer en abrir carreteras*".

Malgrat que el proveïment de fusta de pi era el rovell de l'ou del negoci, és important observar que també s'obligava Capella a subministrar "*la cantidad de codos de enzina, o robre de las medidas que combengan*". Però, fins i tot, el contracte anava molt més enllà de les matèries primeres, tot obrint el contracte al proveïment de productes elaborats. Així Capella també s'obligava "*a proveer el numero que conbenga, para en cada año, de Billo-nes a sesenta palmos, medida de Castilla, por lo largo, y dos de ancho*", i "*tablones de las medidas que se le pidieren*".

Molt interessant és el punt en el qual s'obre la possibilitat de provisió de "*cañamo en rama, cordaje, pez y alquitran, yerro en rama y lona para velamen*". Les resines i el quitrans al cap i a la fi eren productes derivats del pi, però el subministrament de ferro, lones i cordam obren d'altres perspectives d'anàlisi. Primerament, darrere la qüestió del mineral de ferro s'aprecia com els productes elaborats no estaven necessàriament relacionats amb les drassanes cantàbriques, on la riquesa minera i una ferma indústria siderúrgica auxiliar obre el camp d'especular amb la provisió vers les drassanes catalanes, no solament de la barcelonina, on es pretenia construir galeres, sinó que es comença a albirar, tot i que no hi ha cap referència explícita, el subministrament de Sant Feliu de Guíxols, o més concretament, d'un centre productor de naus encara per especificar. Val a dir, un centre on la producció començaria l'any següent, 1716, quan començava l'obligació de Capella. Tot i això, no apareixen arguments concloents fins al

⁵¹ BN, ms. 12.055, fs. 254r-264v.

moment que permetin afirmar que tots aquests materials i pertrets anaven a guarnir una altra cosa que la construcció de galeres a Barcelona.

En el cas d'obertura d'un nou centre productor a Catalunya, l'exclusivitat atorgada a Capella pel Consell d'Índies, competent aleshores en els afers navals, sembla clara tot llegint el seu contracte: *“que persona alguna de ningun grado calidad, o condicion que sea, corte mader a ni arbol ninguno en los referidos Montes, y Bosques de Cathaluña”*.

Però Capella i els seu extens i preeminent contracte s'esvairan. El subministrament de fusta per a les obres de fortificació de Barcelona, especialment la nova ciutadella, és factor cabdal per tal d'apreciar l'evolució del procés. Una instrucció del secretari del Despatx de Guerra del 6 de juny de 1715 facultava Patiño per *“cortar toda la mader a que necesitare... y aserrar y preparar en los parages a donde se cortare que podrán ser en el Coll de Balaguer, Blanes y otras partes vecinas de la Costa de la Mar”*.⁵² Aquesta decisió sembla que era un greuge vers Capella, qui des de principis d'any gaudia d'un preeminent monopoli sobre els boscos catalans. Però entre el contracte de Capella del mes de gener i la instrucció a Patiño de juny del mateix any, es dona un element estructural d'una importància decisiva: l'abril de 1715 els afers navals passen sota control del secretari de Guerra.⁵³ La principal lectura d'aquests fets és que Patiño passà a agafar les regnes d'un procés que fonamentarà el seu posterior salt al cim de la política naval. De fet, la pèrdua de competències de l'administració d'Índies respecte als boscos catalans feia gairebé nul el contracte de Capella.

A més del canvi polític, Patiño alterà el model de gestió. Com a pauta general, els contractes de subministrament de fusta, com és el cas de Capella, preveïen la tala, el transport terrestre i la conduc-

ció fluvial fins a la costa. A partir d'aquí, el transport marítim fins al centre de producció se solucionava mitjançant d'altres contractes. Les talles ordenades per Patiño el 1715 per tal de construir el *Sant Felip* foren directament administrades pel Reial Exèrcit de Catalunya. Hi havia aspectes tècnics dirigits per oficials reials. Així, la selecció d'arbres fou feta per un enginyer, mentre que la supervisió de la talla i la preparació de la fusta fou duta a terme per un mestre fuster pertanyent al cos d'Artilleria i els seus oficials majors.⁵⁴ Aquests factors eren també presents quan el servei era contractat. Fins i tot, el contracte de Capella detalla molt més encara el paper de l'enginyer: *“si fuere menester por lo desigual del terreno, o áspero del Pirineo”* –aspecte conseqüent de com Capella es volia cobrir les espatlles si l'àmbit del contracte era ampliat– *“el que algun Ingeniero de los R[eale]s Exércitos pase a delinear las carreteras, conductos, diques y presas en los ríos”*.⁵⁵ D'altres avantatges, típics d'aquesta figura contractual, era el fet que per a la construcció de camins el Rei subministrés a preu de cost la pólvora necessària. A més, *“las Ziudades, Villas o Lugares, situados en la cercanía de los Ríos, o, riberas, hará personas destinadas, que por sus distritos cuiden de la dirección de los árboles... y que asistan... de Brigadas de trabajadores en los bosques, para la corta y saca de arboles; otros en el trabajo de manutención de carreteras y curso de los Ríos”*. Tot i aquesta prestació a accedir a mà d'obra de forma ràpida, el contractista havia d'assumir aquesta despesa.

Però les talles administrades directament per l'Exèrcit canviaren substancialment la situació, ja que s'havien d'executar *“por los paisanos del Beguerio de Tarragona y Momblanc, por lo que toca al Coll de Balaguer, y por lo que mira a Blanes, por los paisanos del Veguerío de Gerona, todo a costa de estos Veguerios sin dispendio alguno por parte del Rey”*.⁵⁶ Tot i l'evidència documental, l'extracció

⁵² AIMP, Capitanía General de la IV Región Militar, Asuntos, llig. 3, exp. 78.

⁵³ Escudero 160.

⁵⁴ AIMP, Capitanía General de la IV Región Militar, Asuntos, llig. 3, exp. 78.

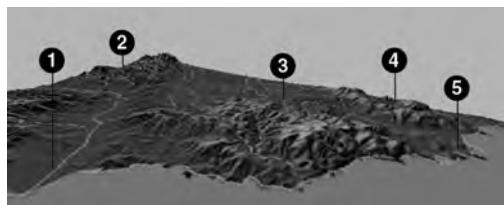
⁵⁵ BN, mss. 12.055, fs. 254r-264v.

⁵⁶ AIMP, Capitanía General de la IV Región Militar, Asuntos, llig. 3, exp. 78.

i transport fluvial de la fusta de les terres de l'Ebre va ser finalment contractada. I no fou Capella el subministrador. El 23 de febrer de 1716, gairebé un mes abans de la signatura del contracte del *Sant Felip*, Patiño concedia al negociant barceloní Joan Pongem “la provisión de diferentes árboles para Navíos”, al qual s’obligava a “proveher delante del Puerto de Tortosa por el tiempo de cinco años que han empezado a correr en el primer día del mes de henero próximo pasado”.⁵⁷ O sia, fins al gener de 1720 es garantia a l’empresari barceloní la preeminència del negoci del pi tortosí. Per Patiño, totpoderós superintendent del Principat, el contracte de Capella amb el Consell d’Índies era paper mullat.

De les dades que es presenten a la taula adjunta, es pot apreciar que el contracte estipulat per Patiño amb Pongem és molt més minuciós i avantatjós que el precedent de Capella amb el Consell d’Índies. La tendència de l’estalvi es xifra entre el 12% sobre els arbres més grans i el 9,5% els més petits. Però no solament els preus, sinó que el contracte de Pongem no tan sols l’obliga al subministrament d’una major varietat de mides, sinó a una llargada que s’estipula segons el gruix de cada arbre.

Pel que fa a la fusta de les Gavarres i el Montseny, Patiño seguí la instrucció de juny de 1715 –en relació a les obligacions de la Vegueria de Girona– la qual havia de fer front a la talla i el transport terrestre i fluvial de la fusta. Això ho fa fefaent el contracte de nòlit signat per Espíritu Pascali, una *creatura* de Patiño, i el comerciant ganxó Sebastià Bonet.⁵⁸ Aquest comportava alhora una obligació de Josep Bofill i Roure, jurat de la universitat de Tordera, Joan Pujades i Pau Serra, pagesos benestants d’aquest indret, que durant el juliol de 1716 durien a la platja de Blanes, al peu de la desembocadura del riu Tordera, 300 arbres a punt per embarcar que per ordre del Rei s’havien tallat “para la fábrica del Buque del navío [San Felipe] que se debe



fabricar en dicha villa de S[a]n Feliu de Guixols”. Pel transport marítim, Bonet rebria “cuarenta y cinco dineros de ardites catalanes por cada quintal de madera de dichos árboles a razón de nueve dineros por legua y quintal que es lo que tiene sanyalado el Rey Nuestro Señor por los portes de la madera destinada por dicha fábrica”. Però el que és certament il·lustratiu és que “satisfaran los dichos Joseph Boffill y Roure, jurado, Juan Pujadas y Pablo Serra al dicho Sebastian Bonet seys doblones de oro a razón de sinquenta y seys reales de ardites por cada doblón las cuales le pagaran y satisfaran a los primeros cargamentos se harán de dichos arboles”. A més d’aquesta bestreta, Bofill, Pujades i Serra eren fiadors legals, la qual cosa permet inferir que el transport marítim també seria carregat sobre la fiscalitat del conjunt de la vegueria. Fins i tot Bofill respon a aquesta obligació no solament amb els seus béns, sinó que també ho fa amb els de la Universitat de Tordera.

Tot i que les vies fluvials abaratien les despeses de transport, aquestes, com ja s’ha fet esment, es veien insuficients per garantir una eficaç explotació forestal. Dues dècades després del tancament de la drassana ganxona, l’enginyer Miguel Marín recorda que “de Palamós a S[a]n Selony hay una carretera que no se practica por su mal estado, pues este camino es donde han traído toda la madera con carros para la construcción del Grande Navío Sa[n] Felipe”.⁵⁹ Sembla que la transformació en carretera d’aquest antic camí de ferradura va venir de la mà de l’explotació forestal dels massissos del Montseny i les Gavarres. L’ús d’aquesta via complementà la xarxa fluvial.

Zones d’extracció de fusta emprada en la construcció de navilis de Sant Feliu de Guixols. (Autor: Pablo de la Fuente).

1. Riu Tordera
2. Massís del Montseny
3. Llagostera. Magatzem de fusta de Ca N’Alou
4. Serralada de les Gavarres
5. Parc Naval de Sant Feliu de Guixols

⁵⁷ ACA, Batllia Moderna, reg. 107, f. 17.

⁵⁸ Fins a la promulgació del Decret de Nova Planta el gener de 1716 no s’alterà la divisió territorial del Principat. Tal com es pot veure es fa esment de la vegueria i no del corregiment, característic de l’administració borbònica (Vilà & Sarrión 123-26). Així consta als protocols del notari Axandri del 13 de maig de 1716. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 400.

⁵⁹ AGS, Guerra Moderna, llig. 3.314.

COMPARACIÓ ENTRE ELS PREUS DE LA FUSTA, 1715-1716				
Pams de diàmetre	Peus de llargada segons el contacte de Pongem	Preu de Pongem (1716) *	Preu de Capella (1715) **	Estalvi (%)
31	124	3.900		
30	120	3.666		
29	116	3.433		
28	112	3.340		
27	108	3.180		
26	104	2.800		
25	100	2.753		
24	96	2.706	3.100	12,7
23	92	2.660	3.050	12,6
22	88	2.648	2.925	9,5
21	84	2.444	2.700	9,5
20	80	2.344	2.590	9,5
19	76	2.186	2.415	9,5
18	72	1.955	2.160	9,5
17	68	1.810	2.000	9,5
16	64	1.706	1.875	9,0
15	60	1.521	1.680	9,5
14	56	1.072	1.635	34,5
13	52	955	1.055	9,5
12	48	869	960	9,5
11	44	651	720	9,5
10	40	434	480	9,5
9	36	217		
8	32	81		
5-6-7	25 a 30	43		
3-4	20 a 25	18		

* ACA, Batllia Moderna, reg. 107, f. 17

** BN, mss. 12.055, fs. 254r-264v. Les quantitats són consignades en lliures torneses. Pel tal de transformar aquesta xifra en moneda catalana s'ha utilitzat com a base el testament atorgat el 1718 pel ferrer marsellès establert a Sant Feliu Joan Canton, on s'estableix equivalència d'una lliura catalana per cada dues torneses. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

SUPERVISIÓ I EVOLUCIÓ DEL MODEL PRODUCTIU

Una de les característiques pròpies de la marina il·lustrada és el naixement del *Departament*: base naval, drassana i complex industrial auxiliar alhora, és un tret definitori del model naval francès. Igualment s'aprecia la formació d'una doble cadena de comandament. A més dels comandaments operatius, la complexitat dels subministraments i del procés burocràtic donà lloc a la formació d'una xarxa executiva logística. Tant l'una com l'altra són testimonis de la influència francesa. Si els intendants, comissaris i tota l'administració que els envolta en són una prova evident, el mateix es pot dir també pel que fa al sistema jeràrquic i educatiu dels oficials de guerra. Les noves graduacions de l'oficialitat o la seva formació en companyies de guardiamarines és un altre reflex d'aquest mirall francès llargament present a l'Armada durant la Il·lustració.

Però Sant Feliu mai fou Departament. No era una base operativa. Les fonts tendeixen a anomenar-lo *parc* o *drassana*. De vegades s'utilitzen els dos termes alhora "*Real Parque y Astillero*" tot i que és normal recórrer a un d'ells com a sinècdoque. I el que és curiós és la quantitat de vegades que s'utilitza de forma unívoca el terme *parc*. Les fonts terminològiques consultades el defineixen "*sitio donde en los arsenales se conservan las anclas*", tot i que contextualment cal entendre concretament els magatzems. Aquest fet pot explicar-se pel caràcter precari de la drassana, a la platja i sense grades fixes ni d'altres obres de fàbrica: "*Estillero y Playa del Puerto de la Villa de S[an] Pheliu de Guixols*". D'aquesta manera es descriu la improvisada àrea constructiva. Al cap i a la fi, la platja, tot i la construcció de

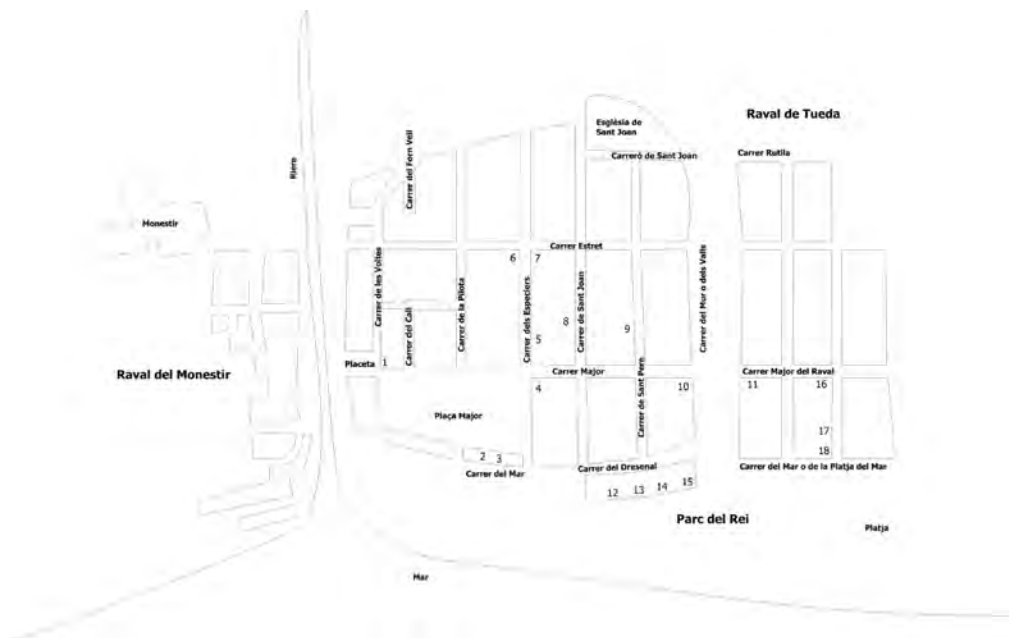
grans vaixells no havia patit grans canvis. La proliferació del terme *parc* vindria de la mà de l'impacte urbanístic que va tenir la implantació de les estaques, disposades mesos abans de la construcció.⁶⁰

Ja existia una tradició en la construcció naval que es remunta a l'edat mitjana, amb la concessió d'una àrea davant de la vila i del mar com a drassana per part de l'abat a la universitat. En època moderna, l'àrea del drassanal establert a la banda del raval de Tueda fou un indret on tenien les seves mestrances els mestres d'aixa i calafats de la vila, amb una àrea entre la platja i terra ferma dedicada a la construcció i reparació de les embarcacions, una zona on apilaven la fusta, i, fins i tot, botigues emprades com a magatzems. Però la construcció de grans vaixells de guerra implicà una quantitat de personal i d'instal·lacions molt superior a la construcció de les embarcacions construïdes tradicionalment a la vila. La construcció d'una barca, tartana o llondro per part dels mestres d'aixa locals no presentava la complexitat de formes, material, personal, logística, preus, proveïment, etc. que requeria la construcció d'un navili.

L'obertura de la drassana militar comportà un gran trasbals per l'ocupació d'un extens espai per part del Parc i les seves instal·lacions i, sobretot, per l'arribada d'un ingent volum d'operaris, tècnics, tropes i oficials, molts dels quals arribats amb les seves famílies i que havien de menjar i allotjar-se. En una gran quantitat de cases es llogaren habitacions o bé la casa sencera per a tota aquesta gent. Una dada a destacar és que la Universitat va crear una segona carnisseria per tal d'abastir tot aquest personal.

⁶⁰ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 871. (O'Scanlan 405). Cal valorar també el fet que fou un centre productor organitzat pel Reial Exèrcit de Catalunya. En un sentit militar més ampli, un parc és un magatzem d'abast considerable destinat al material bàsicament d'artilleria, però també d'enginyers. Quan a més de magatzems s'incorporen tallers o fàbriques, seria el cas de la drassana, s'associa alhora el mot *mestrança*. Vide Almirante 770 i 884. Es comuna l'expressió *parc i mestrança* per designar aquest tipus de complex logistic dedicat al material artiller terrestre, en aquest cas substituït per *parc i drassana*. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403. AM-SFG, Fons Ajuntament. Comptes municipals, reg. 5.530.

PLÀNOL DE SANT FELIU DE GUÍXOLS ENTRE ELS ANYS 1715 I 1720



1. Casa de Miquel Periberto
2. Casa de la Vila
3. Carnisseria
4. Casa principal de Benet Pellisser, mercader (s'hi allotjà José Patiño quan vingué a la vila)
5. Casa de Don Antoni Domènech, cavaller
6. Casa del Dr. en Dret Mateu Pellisser i Custurer
7. Casa de Jeroni Axandri, notari (n'era propietari Don Antoni Domènech)
8. Casa de Jacinto Macaya, mestre d'aixa
9. Casa de Nicolau Valenti, mestre d'aixa
10. Casa de Don Francisco José Antonio de la Concha, receptor del Reial Alfolí de la Sal
11. Casa de Benet Pellisser, mercader
12. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal
13. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal
14. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal
15. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal
16. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal
17. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal
18. Casa o botiga ocupada per al Parc o el seu personal

Font: Elaboració de Marcel Pujol a partir de les dades del Cadastre 1715-1720 de l'AMSFG.

LA CARNISSERIA

La Universitat tenia arrendada la carnisseria segons un contracte de caràcter anual –des de l'any 1655 per establiment abacial a la vila–, amb el corral al raval de Tueda i la taula i casa de la carnisseria a la plaça Major de la vila. A causa de la gran quantitat de població arribada per treballar a la fàbrica del vaixell del rei, aquesta va generar una gran demanda de menjar i beure.⁶¹ Per aquest motiu, i davant aquesta necessitat de proveïment, la Universitat va deixar clar als oficials majors de la fàbrica que no podien administrar carnisseria, ni taverna, ni fleca, etc. per a proveïment de la gent de la mestrança, ni a dins ni fora del 'parque' o clos de la mestrança, que de tot això se n'encarregarien els arrendataris de la Universitat.⁶² La carnisseria de la universitat tenia la seva taula a la plaça i el corral del bestiar de la carnisseria a Tueda,⁶³ i com que la instal·lació de la fàbrica havia ocasionat grans despeses i treballs al Comú, es va decidir que per resoldre tots els problemes tornarien a arrendar a encant públic la Carnisseria, amb la condició que el que guanyés hauria de tenir dues taules: una a la plaça i l'altra al raval de Tueda on més a propòsit sia, amb cobert, aquesta darrera per a la població del raval i dels nouvinguts establerts aquí, és a dir, per a la mestrança del vaixell.⁶⁴ La Universitat féu nou encant de la Carnisseria, des de Pasqua de 1716 fins a la Pasqua del 1717, amb dues taules a partir d'ara, una la que ja hi havia a la plaça i una de nova per a la mestrança del Parc: per als oficials, militars, comissaris, constructors de la nau i resta de treballadors i famílies. Els jurats de la vila havien de decidir el lloc més convenient on posar aquesta nova taula i havien de donar un cobert per a dita taula per poder tallar la carn.⁶⁵

[illegible]

⁶⁵ AMSFG, Fons Ajuntament, Manual Acords, 1716, abril 20.





Vaixells de vela mercant fondejats a la badia guixolenc a principis del segle XX. Després de les drassanes del segle XVIII, Sant Feliu va continuar amb una intensa activitat com a port comercial (AMSFG, Col. Espuña-Ibáñez, Autor: desconegut)

El Parc se situava entre el raval de Tueda i el mar, al tros de terra ferma i de platja al davant del front marítim del raval, a l'interior del qual hi havia el lloc on es construiria el vaixell, format per una grada en forma d'escala, rectangular, tan llarga i ampla com el buc del vaixell a construir.⁶⁶ Aquesta escala s'allargava en direcció a mar, entrant dins l'aigua, per tal de facilitar la seva varada un cop estigués acabat de construir el vaixell.

A més de les oficines, dins del Parc hi havia l'espai destinat a emmagatzemar tota la fusta necessària en la seva construcció, en diferents piles segons tipus de fusta, gruixos i formes. La necessitat d'espai i el fet que una gran part de la fusta utilitzada procedís de les Gavarres, originà la instal·lació a ca n'Alou de Llagostera d'un magatzem subsidiari gestionat per Francisco de Córdoba, un dels oficials encarregats de l'administració de la drassana.⁶⁷

La instal·lació de les indústries auxiliars portà tota una sèrie de problemes. Per a la fabricació de la ferramenta del *Sant Felip*, excepte els canons i les àncores, se segrestà i es convertí en farga la botiga del sabater Francesc Patxot, situada al raval de Tueda i just al davant del Parc.⁶⁸ Però el principal problema urbanístic derivat d'aquestes necessitats fou l'infructuós intent d'instal·lar una corderia. Aquesta factoria quedà compresa al davant de la façana de mar de la vila, des del Parc al nord fins a la riera al sud. Havia d'ocupar un espai rectangular, molt més llarg que ample, i pla per tal de poder muntar les màquines en els extrems i així fabricar les cordes de diferents gruixos i llargades que podien arribar gairebé als dos-cents metres i pesar set tones.

Disposar d'un terreny apte per a la corderia comportà conflictes entre el Parc, la Universitat i l'abat. A finals de l'any 1716, Jerónimo Domínguez Tenorio, administrador de les Salines de Catalunya

⁶⁶ AMSFG, Fons Ajuntament, comptes municipals, 5.530. Gastos extraordinaris fets per los jurats de 1716 començant al primer de febrer de dit any. Entre altres despeses consta que per fer venir les estaques pel Parc es gastaren 2 lliures i 16 sous, i pels jornals per ficar estaques al Parc i terraplenar els valls costà 22 lliures i 15 sous.

⁶⁷ La documentació és explícita: "*Franciscum Cordova officialem de la fabrica del vaixell que de present se esta fent y construhint en dita present vila de S^a Feliu de Guixols y Guarda Magatzem de la fusta de la Casa den Alou terme de Llagostera*". AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 400.

⁶⁸ Un cop acabada la construcció del *Sant Felip*, en tomar la botiga al seu propietari després d'estar embargada, aquest fa peritar el 22 d'agost de 1717 l'estat en què es troba la seva botiga després de mesos d'haver estat emprada com a farga. El fuster Francesc Massanes i el mestre de cases Joan Besart donen testimoni del seu estat, declarant que ha perdut valor, que s'ha fet malbé, que les obres de reparació seran cares: la fusta, una jassera, claus i feina de fuster pujarà a 50 lliures, mentre que la feina de paleta serà de 83 lliures, per refer 10 vares de paret (una paret que era nova es va tirar a terra i se n'han de refer d'altres) i on s'utilitzarà de material uns 2.000 rajols, un muig de calç, a més de teules i canyes. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 402.

i futur comissari ordenador de Marina, fou enviat a Sant Feliu i comissionat per tal d'informar sobre el millor lloc per instal·lar-hi la corderia. Dictaminà que l'espai de l'antiga muralla —enderrocada per l'exèrcit francès el 1696—⁶⁹ compresa entre el Parc i el riu era el més idoni. Però s'havia d'aplanar i emplenar els valls, despesa que es carregà a la Universitat.⁷⁰ Era en aquest espai alliberat on la Universitat pretenia fer créixer la ciutat amb una nova illa de cases. Però xocà no tan sols amb els interessos de l'Armada, sinó que també el monestir volia recuperar el terreny que havia cedit a la ciutat feia segles per tal de fortificar-se.

Però finalment tot aquest terreny que havia estat arreglat per tal d'instal·lar-hi la corderia no fou utilitzat —s'utilitzà tot l'espai al davant de la marina— i l'any 1717 el monestir va reclamar al rei tot el terreny i valls terraplenats. Hi ha diversos documents que donen testimoni de la no utilització d'aquest espai com a corderia. Reynaldo Boyer, constructor de navilis, i Pedro Autran, contramestre de la fàbrica de navilis, juren el desembre de 1717 que el terreny dels fossats i muralla derruïdes no va ser ocupat per la fàbrica del cordam del *Sant Felip*, i que aquest va ser fabricat a diferents localitats de la marina catalana.⁷¹ Finalment, el 28 de setembre de 1718, l'abat Isidor de Couvarem i Carcer establirà tot el terreny que havia estat mur i valls de la vila a la Universitat. El terreny està comprès entre el Portal de Girona fins a arribar al baluart demolit, “*vuy dit Parque del Rey en la fabrica de vaxells*”.⁷²

L'anàlisi evolutiva del sistema de gestió permet albirar el centre de producció ganxó com una mena d'organització conjuntural que aniria agafant de mica en mica un caràcter estructural. Atès que bàsicament la fabricació de les naus fou per contracte, l'Estat proporcionà als empresaris seguretat i suport administratiu i logístic.

Pel que fa al control de la drassana i el seu subministrament, el sistema de gestió es fonamentava en tres pilars: intervenció, fiscalització i tresoreria.

Pel que fa a la intervenció administrativa, atès l'important volum de contractació, no solament per l'obra de les naus, sinó també pel que fa al subministrament, la feina de comissariat fou important. Els profunds canvis institucionals coetanis al tarannà de la factoria guixolenc van fer que aquesta tasca es desenvolupés en diferents nivells de decisió. El paper estel·lar de José Patiño dins la curta història del centre de producció ganxó fou tan considerable que, fins i tot, es relaciona amb la seva carrera com a intendent. Mentre que la contractació de l'obra de construcció del *Sant Felip El Reial* fou feta per la Intendència de l'Exèrcit de Catalunya, el mateix procés administratiu en les següents construccions fou desenvolupat per la Intendència General de Marina, organisme que Patiño controlava des de finals de gener de 1717. Una característica que mostra les limitacions de l'aparell administratiu de la drassana és el fet que en moltes ocasions la fe pública contractual es basava en la intervenció de notaris amb escrivania a la localitat, en concret Jeroni Axandri. Certament, no hi ha cap contracte de construcció. Són tots de subministrament. Però entre les escriptures fetes pels escrivans de les intendències de Barcelona o Cadis, i les fetes a Sant Feliu de Guíxols hi ha diferència cabdal: les últimes són un servei externalitzat. Les intendències disposaven d'escrivanies pròpies i, per tant, manuals inherents a aquestes institucions.

Pel que fa a la gestió executiva, quan s'ha fet esment a Espíritu Pascali, aquest personatge ha estat presentat com una figura clientelar de Patiño. I igual que el seu patró, segueix una trajectòria similar: des del Reial Exèrcit de Catalunya cap a la gestió logística de l'Armada. Pascali havia estat un

⁶⁹ AMSFG, Fons Ajuntament, Manual d'Acords, reg. 5.482.

⁷⁰ AMSFG, Fons Ajuntament, Comptes municipals, reg. 5.530. El 21 de juny de 1716 consta el pagament a “*Joan Risech per treginar terra per replanar los valls per ficar las cordas del vaixell*”. Més detalls a AMSFG, Fons Ajuntament, Correspondència, reg. 1.887.

⁷¹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 398, 15 de desembre de 1717. BN, mss. 3.532, núm. 114. Aquest document és una còpia del “*Memorial que por el Monasterio se presentó al Rey para la reintegración del terreno que ocupaban las murallas: y declaración que hicieron los constructores del navio grande que se hizo en esta playa de no haverse servido de sus fossos y terreno para cosa alguna ni ser necesarios para la fábrica de ellos*”. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, regs. 398 i 402.

⁷² D'aquesta manera s'esmenta als protocols d'Axandri del 28 de setembre de 1718. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 404. Més detalls a AMSFG, Fons Ajuntament, Manual d'Acords, reg. 5.482.

estret col·laborador de Patiño en l'organització de l'expedició de Mallorca de 1715. Cal recordar que en el contracte de transport marítim de fusta actua gairebé com el seu delegat. Però Pascali era prebost general dels Reials Exèrcits. En paraules més aclaridores, era el màxim responsable dels serveis de policia militar, càrrec llunyà a qualsevol competència dins l'entrellat de la logística naval. Tot i això, seguint les passes de Patiño, a finals de la dècada del vint Pascali apareix com a comissari ordinador de Marina –l'esglaó per sota de l'intendent– i responsable dels contractes de construcció que es feien a les drassanes guipuscoanes de Pasajes. A més del contracte amb Bonet ja esmentat, un altre indicatiu significatiu que Pascali fou la mà dreta de Patiño en l'organització de la drassana ganxona és el fet que fins i tot residí permanentment a Sant Feliu.⁷³

Si bé els aspectes executius eren quelcom controlat pels oficials del Reial Exèrcit de Catalunya, el vessant financer ja era una altra cosa. Tot i que les regnes polítiques de l'Armada estaven en mans de la Secretaria de Guerra, els fets posteriors havien donat la raó en part a Montségur, tal com s'ha vist en el capítol anterior, en veure una estreta relació entre el desenvolupament de la marina de guerra i el comerç americà. Aquesta és la raó que explica la figura de Patiño com a intendent general de Marina i president de la Casa de Contractació alhora. Els impostos mercantils havien de ser la part del lleó del finançament de l'Armada. A tall de conclusió, tot i les mesures fiscals sobre el Principat, sobretot pel que fa a serveis en operacions de subministrament, la injecció de capital líquid es feia a partir de vies externes entroncades amb el comerç indià. Per exemple, la liquidació de lletres de canvi esteses pels contractistes anava signada pel tresorer general del Regne, la qual cosa testimonia que eren liquidades de fons aliens a la fiscalitat sobre el Principat.⁷⁴

D'una manera molt més concreta, que el servei de tresoreria era quelcom aliè a l'estructura financera del Reial Exèrcit de Catalunya queda testimoni per la tasca duta a terme per Antonio de Nebra, qui durant la construcció del *Sant Felip* apareix als protocols de la notaria de Sant Feliu com a "*thezaurarium pro Navi quod in dicta villa*".⁷⁵ Jeràrquicament, era un oficial de tresoreria a les ordres de José de Querejasu, "*Thezaurario Regio de la Costa de Catalunya*". Nebra era un oficial menor. Això ho palesa el fet que el seu superior, Querejasu, el 1722, amb l'extensió de les reformes de Patiño, fos guardamagatzem de Marina a Barcelona.⁷⁶ O sia, tot i que el 1716 l'administració naval encara es regeix per l'ordenança de 1633, l'equivalent aproximat del superior immediat de Nebra ni tan sols és un comissari.⁷⁷

Durant la construcció dels altres dos navilis les coses canviaran. Primer amb el nomenament d'un nou responsable de tresoreria, Marcos Antonio de la Llera. Però aquesta no va ser la seva única competència. De la Llera és comissari de Marina. Això ho palesa el fet que sigui ell qui estengui diferents contractes de subministrament i capitulacions o faci la supervisió de la subcontractació.⁷⁸

Però aquesta no serà l'única variació significativa. De forma coetània a la construcció del *Català*, l'últim dels tres navilis, la supervisió de l'actuació fou posada en mans d'un comissari ordinador de Marina. El nomenament d'una figura únicament per sota de l'intendent per dur a terme la supervisió del centre és del tot significatiu. A primera vista semblaria tot un pas per tal de consolidar un ens productor que havia nascut d'una forma conjuntural. Un altre aspecte a analitzar és l'elegit: Jerónimo Domínguez Tenorio, antic administrador general de les rendes de les salines de Catalunya. Però la relació d'aquest amb la drassana ganxona és

⁷³ Pulido 103. Almirante 921. Odriozola 1997: 207. AMSFG, Fons Ajuntament, Comptes municipals, reg. 5.530.

⁷⁴ ACA, Batllia Moderna, reg. 110, f. 58.

⁷⁵ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 400.

⁷⁶ ACA, Batllia Moderna, reg. 112, f. 7.

⁷⁷ AHN, Estado, llig. 2.329.

⁷⁸ AMSFG, Papers militars, reg. 5.988. Vegeu les evidències a AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, regs. 403 i 864, f. 142v.

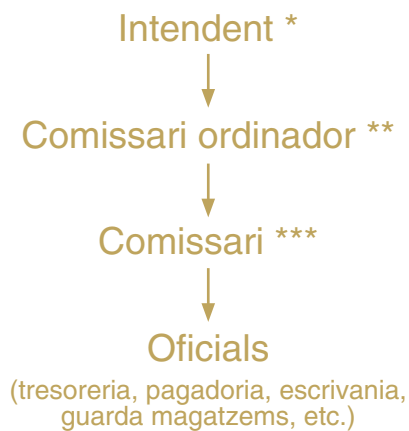
molt anterior al seu nomenament com a comissari ordinador. Així, el novembre de 1716, coetàniament a la construcció del *Sant Felip*, l'encara administrador de rendes intervé davant l'Ajuntament en aspectes relatius a l'organització industrial “*en virtud de [la] especial comi[s]ion del Señor Intendente G[enera]l D[o]n Joseph Patiño para la fabrica del Navio que de q[uen]ta de su Mag[esta]d se executada en esta villa*”.⁷⁹ La conclusió és més que evident. Domínguez Tenorio era un dels membres de la xarxa clientelar que Patiño havia deixat a Catalunya.

Ja s'ha fet esment al fet que Sant Feliu de Guíxols era guarnició abans de la instauració del Parc. Amb l'obertura de la drassana, l'anàlisi de les fonts documentals porten a la conclusió que, tot i els gairebé constants moviments de tropes, atesa la presència d'un magatzem de gra, les forces permanents, sota el comandament d'un coronel atendien tres missions.

El primer grup eren les unitats compromeses a la seguretat de les instal·lacions navals. Per tal de custodiar les obres de construcció i els tallers i magatzems, les fonts documentals parlen bàsicament de dues unitats acantonades a Sant Feliu: una Companyia de Marina i una altra del Regiment de l'Armada.

L'Armada de l'Oceà des de 1705 disposava de tropes: 24 companyies que totalitzaven poc més de set-cents homes entre oficials i tropa.⁸⁰ Una d'aquestes, la del capità Antonio Jaumet, fou destacada a Sant Feliu quan s'obrí el Parc.⁸¹ Però aquest volum de força era del tot insuficient si es compara amb les ambicions del programa naval. Navilis com el *Cambi* o el *Català*, compresos dins el model de navili de 60 canons que s'estandarditzà durant aquest període requerien una guarnició, deixant de banda els tripulants –marineria i oficials

ESTRUCTURA DE LA JERARQUIA LOGÍSTICA DE LES FORCES ARMADAES INTRODUÏDA AL SEGLE XVIII



* Era el rang del màxim responsable de cadascun dels exèrcits. Pel que fa a l'Armada, amb la formació dels tres departaments (Cadis, Cartagena i Ferrol), cadascun d'ells tenia una intendència associada, tot i que la de Cadis, la més antiga, era alhora general sobre les altres dues i departamental.

** Segons fos de l'Exèrcit o de l'Armada, s'afegia a tots els comissaris, fossin ordinadors o no, la cua de Guerra o de Marina per tal de distingir-los. A Sant Feliu actuà com a tal durant l'última part de la vida de la drassana Jerónimo Domínguez Tenorio.

*** Tot i que era un esglao jeràrquic inferior, els comissaris no estaven necessàriament sempre a les ordres de comissaris ordinadors. Podien també dependre directament de l'intendent. Aquest és el cas de Marcos Antonio de la Llera, gestor de la drassana fins a l'arribada de Domínguez Tenorio. Més aviat, la diferència entre l'un i l'altre depenia de la importància de la seva tasca.

Font: Raquejo 223-46 i 297-316.

de mar—, de vuitanta homes. Això és l'equivalent a més de tres companyies de soldats al complet de plantilla. Si la força naval que es volia assumir vorejava la vintena de navilis, la necessitat de tropes embarcades se n'anava gairebé als mil sis-cents efectius, gairebé tres vegades la plantilla al complet de les vint-i-quatre companyies de marina. Això sense tenir en compte la guarnició d'altres unitats menors ni la necessitat de forces per tal de donar seguretat a les instal·lacions navals, feina a

⁷⁹ AMSFG, Fons Ajuntament, Correspondència, reg. 1.887.

⁸⁰ Pérez-Mallaína 422-23.

⁸¹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 402.

la qual estava dedicada la companyia establerta a Sant Feliu.

Comparada amb una companyia dels Reials Exèrcits, la de Marina tenia una plantilla força reduïda: 1 capità, 1 tinent, 1 sotstinent, 2 sergents i 25 soldats.⁸² Tot i això, la documentació palesa que la companyia destacada a Sant Feliu no arribà mai a assolir les seves necessitats de personal. El 21 de juny de 1716, el soldat Pedro Estrameño reconeix davant de l'oficial de la Comptadoria de l'Armada Pedro Martínez que el sergent Andrés López, en connivència amb el capità Jacomet, l'havia obligat a fer-se passar pel soldat Jacinto Soler, absent de la unitat, i així poder encaixar la seva paga. Estrameño afirma que ha acceptat aquesta pràctica deshonest a atesos "*los rigores que con que trata el referido su capitan los soldados de la companyia temiendo no le apaleasse a el como a los demas*".⁸³ Aquest no serà l'únic *santelmo* que el capità Jacomet va voler empassar, ja que s'intentà fer el mateix amb el soldat Josep Roquer.⁸⁴

Aquest capítol de corrupció i vexacions palesa la insuficiència de tropes. A més de la guàrdia de les instal·lacions navals, s'havia de donar cobertura també a tres bateries costaneres desplegades a fi de protegir la drassana contra un atac naval. Per aquest motiu es destacà permanentment una companyia del Regiment de l'Armada. Tot i el seu emfàtic nom, i igual que els de Marina, Vaixells i Mar de Nàpols, eren regiments dels Reials Exèrcits, tot i que habituats al servei naval. Entre el llarg centenar de batallons que pertanyien a un extens repertori de regiments castellans, italians, flamencs, francesos i irlandesos, els estats de guarnició de Catalunya registren fins a sis batallons d'aquests quatre regiments.⁸⁵

Era evident que l'Armada necessitava un major volum de tropes pròpies per atendre la guarnició dels

vaixells i els arsenals. Això explica que Patiño, en una de les seves primeres decisions com a intendent general de Marina, disposés la formació de quatre batallons de Marina el 1717.⁸⁶ El seu procés de creació fou complex, ja que es formaren inicialment quatre batallons amb sergents, caporals i soldats dels segons batallons del regiments Marina i Mar de Nàpols. El Regiment de l'Armada, tot i que pugui semblar contradictori, a partir de 1718, una vegada constituïts els batallons de Marina, canvià el nom per Regiment de Mallorca, element gens estrany si s'aprecia l'origen de la tropa d'aquesta unitat. Tot i aquesta aparent desvinculació amb el servei naval, la força d'aquest regiment continuarà a Sant Feliu fent les mateixes funcions. La documentació del notari Axandri palesa aquest fet: el febrer de 1717 el tinent Jaime Prieto apareix en un debitori fent esment de la seva condició d'oficial del Regiment de l'Armada. Dos anys més tard, Prieto manifesta en una època ser tinent del Regiment de Mallorca.⁸⁷

De l'estructura executiva, sembla que es dona una clara diferència entre l'època en què es construeix el *Sant Felip El Reial* i la resta de navilis, caracteritzada per un procés en què l'Armada Reial pren la supervisió de la producció.

Aquesta frontissa també és aplicable pel que fa a l'articulació del teixit empresarial. La construcció del *Sant Felip* és duta a terme per una societat d'inversors francesos encapçalat pel marsellès Campos. No és quelcom d'estrany aquest fet si es considera que també per a la construcció de la Ciutadella de Barcelona entrà dins el procés de licitació una companyia francesa.⁸⁸

Dins l'evolució de la drassana guixolenc a el nomenament de Patiño com a intendent general de Marina a principis de 1717 fou transcendental. D'una

⁸² Una companyia d'infanteria, ja fos de fusellers o grenaders, de qualsevol regiment dels Reials Exèrcits estava composta per quaranta soldats (Serradilla 291).

⁸³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 402.

⁸⁴ El *santelmo* és una expressió d'origen napolità —que prové de Sant Elm, un dels sants protectors d'aquesta ciutat— amb la qual es designaven aquestes places fraudulent (Almirante 990-91).

⁸⁵ AGS, Direcció General del Tesoro, inv. 16/5, llig. 6.

⁸⁶ Martínez-Valverde 281-82.

⁸⁷ Aquest seria el cas del soldat Miquel Sampol, "*mallorquí de nació*", tal com figura a la seva acta de defunció. ADG Parroquial de Sant Feliu de Guíxols, Defuncions D4 (1708-1748), f. 69. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405.

⁸⁸ Documentació diversa fa esment a aquest fet: especialment ACA, Batllia Moderna, reg. 107, fs. 23 i 27; i també AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 401. AGS, Guerra Moderna, llig. 3.302 i 3.649.

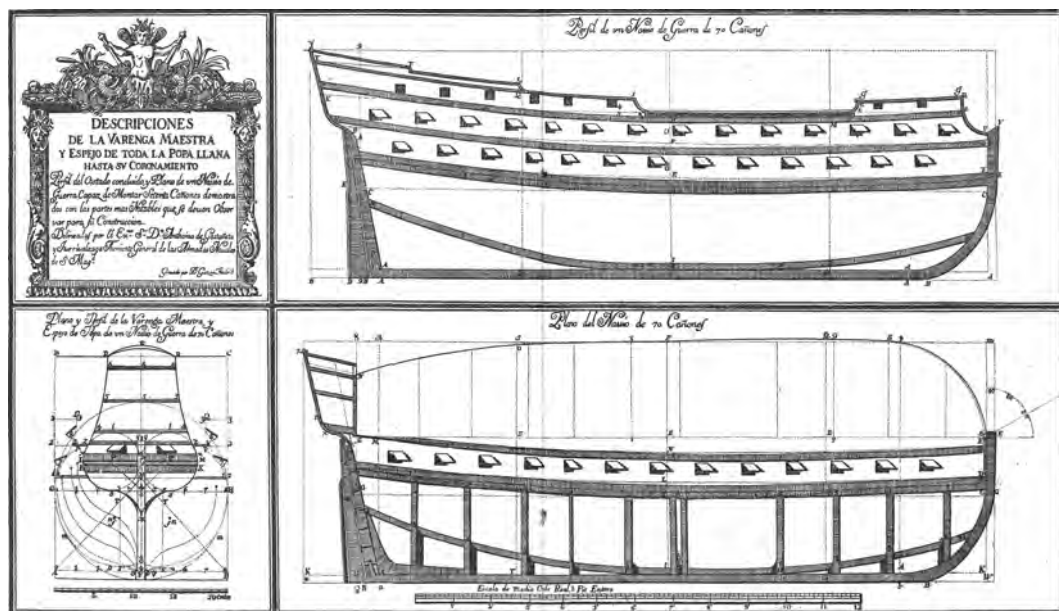
banda, els òrgans de gestió de la Reial Armada prendran les regnes de la supervisió de la producció. Aquesta nova i privilegiada posició de Patiño s'endinsa dins d'un procés més ampli que també va tenir una incidència directa i important sobre el model productiu guixolenc. La mort de la reina Maria Lluïsa de Savoia el 1714 i el nou matrimoni de Felip V amb Isabel de Farnesio comportà la formació de noves elits i clienteles del poder. El principal tret significatiu fou el desplaçament dels consellers francesos i l'arribada al poder del cardenal Alberoni i les seves *creatures*. L'entrada de Bernardo Cambi, qui donà nom al segon dels navilis construïts, i els seus socis alterà de forma important el model productiu.⁸⁹

Si bé l'entrada dels italians havia escapat la inversió capitalista de la societat de Campos, els tècnics francesos continuaren al capdavant de la producció. Reyfard seguí dirigint la construcció. Però és

raonable pensar que els tècnics francesos, que havien donat els plànols del *Sant Felip* –tal com s'apreciarà en el proper capítol–, no els fes gaire gràcia haver de renunciar a la seva tasca de disseny dels nous vaixells i supeditar el seu criteri al d'Antonio de Gaztañeta.

En un primer moment, tot i l'alta qualificació de Reyfard, bàsicament aquest era un empleat de l'empresa de Campos. Aquesta societat marseillesa va dur a terme tant la construcció del navili *Sant Felip El Reial* com gairebé tot allò relatiu al seu proveïment industrial. L'Estat tutelà mitjançant administració directa o d'altres contractes aliens a Campos, com el relatiu al pi tortosí, el subministrament de matèries primeres.

La sortida de Campos i els seus socis i la concessió a Bernardo Cambi de la construcció del *Cambi* i el *Català* significà haver de refer les relacions



Plànol d'un navili de dues cobertes i 70 canons, segons Gaztañeta (© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona)

⁸⁹ ACA, Batllia Moderna, reg. 110, f. 129

laborals i contractuals del personal tècnic de la drassana guixolenc. Ni Cambi ni els seus socis sembla que siguin empresaris amb experiència en el sector naval. Més aviat tenen el perfil d'inversors financers dins els suculents contractes que podia oferir l'administració militar. Cambi s'havia enriquit durant la Guerra de Successió gràcies als contractes de proveïment de queviures. Aquest també és el cas de Tomás Spinelli, el seu soci minoritari. Gairebé coetàniament, el 1719, apareix com a reclutador de tropes per a un regiment que s'havia de formar a Itàlia. El negoci de Spinelli era rodó. A més del sou de coronel, es beneficiava de la venda de patents en blanc de capità concedides pel rei. La concessió d'aquestes patents, lluny de qualsevol perfil professional, anaven estretament lligades a les habilitats dels capitans com a reclutadors.⁹⁰

Un altre aspecte que evidencia clarament la diferència entre l'època d'inversió francesa i la italiana és la solidesa de la primera respecte a la segona. Des d'un punt de vista empresarial, l'estructura productiva francesa té molta més cara i ulls. Patiño no buscà tant la inversió estrangera com la vinguda dels tècnics i els seus coneixements, tot i que el primer punt és una conseqüència del segon. L'entrada de Bernardo Cambi en el negoci separà clarament el negoci financer del teixit productiu. Aquesta dicotomia marcà la conducta que s'ha vist per part de Reyfard i que és extensible a la resta de la producció. Això ho palesa el fet que Reyfard apareix a la documentació contractual com a apoderat de la societat de Cambi. Ell fa la contractació de tot el que és la indústria auxiliar, on els antics empleats de Campos apareixen com a petits empresaris.

Per totes aquestes raons cal veure com l'únic atractiu que podia tenir per a Reyfard seguir a Sant Feliu era guanyar diners. No tan sols com a em-



pleat de Cambi, sinó també tot aprofitant les limitacions dels nous inversors dins la indústria naval.

Prova del que es diu és el contracte de transport signat per l'intendent de Catalunya, que actua en representació de Patiño, amb Josep Ferriol el 21 d'octubre de 1717. Que el servei estava vinculat a la construcció del *Cambi* ho determina l'atestació que el contracte es lliga amb l'execució d'un "*navío de guerra en el mismo Parque de la villa de San Feliu de Guixols en que se construyó el navío de Guerra San Felipe*".⁹¹ Abans s'ha manifestat que el transport de fusta durant la construcció del *Sant Felip El Reial* fou administrat pels oficials reials. Cal dir que l'absència del contracte del vaixell obre un interrogant sobre aquesta afirmació, que es dissipa quan es llegeix el punt segon del contracte de Ferriol que aquest tenia dret d'ús de tots els "*carramatos, carros ordinarios, cabrias y criques existentes en dicha Villa*", vehicles hipomòbils que serviren durant la construcció del primer navili, a més de sis carros que hi havia a les drassanes barcelonines. O sia, el rei externalitzava el servei tot cedint els vehicles per a aquesta prestació.

Un aspecte previ és que, sens dubte, darrere aquest canvi en el sistema de transport hi havia

Dos xabecs en acció d'atac, representats en una caixa de mariner del segle XVIII. Aquest tipus d'embarcació va ser molt utilitzat arreu del Mediterrani per a finalitats militars, principalment en el cors i la pirateria. (Fons del Museu d'Història de Sant Feliu de Guixols. Cessió de la família Rabell)

⁹⁰ Martín Velasco 151. Andújar 671.

⁹¹ ACA, Batllia Moderna, reg. 108, f. 270.

les pressions del constructor. Per a un empresari haver de dependre dels subministraments del sector públic devia plantejar lògics problemes en l'organització de la producció. Si les tropes havien de garantir la conducció de la fusta de les Gavarres, cal ser conscient que per les necessitats del servei no sempre seria el proveïment de fusta la missió prioritària. Els carros que hi havia a Sant Feliu podien ser utilitzats en la conducció de gra a Girona, la seva missió originària, o en d'altres combois. A partir d'aquesta reflexió cal situar les pressions existents per tal de contractar aquest servei, amb notables avantatges per a l'empresari que el donés. Ja l'octubre de 1717 s'havia previst aquesta circumstància amb el contracte amb Ferriol. Però hi ha més documentació que prova de forma fefaent aquesta tendència. El febrer de 1718 el notari Axandri donava fe dels pactes entre Francisco Reyfard i Josep Ferriol. D'una banda, semblaria a primera vista un document innecessari, atès que Ferriol era titular d'un contracte vigent. D'altra part, tot i que no s'ha conservat el contracte de construcció del *Cambi*, un dels pactes entre Reyfard i Ferriol és esclaridor, atès que “*por quanto esta capitulado con S[u] Mag[esta]d*” —directa al·lusió al contracte de construcció de Bernardo Cambi— “*que por lo que toca a los referidos transportes de Madera deberá assisitirle y podria valerse el dicho Director [Reyfard] de todo el carruage del Pahis*”.⁹² O sia, el contracte de construcció del segon navili reflectia la preeminència del constructor pel que feia a la conducció de la fusta, quelcom de contradictori amb el contracte signat amb Ferriol. Precisament, a la notaria guixolenc es donà una solució convenient al tema, atès que el “*Director D[o]n Francisco Reyfard deva dar ceder y transferir como con el thenor del presente da, cede, y transfiere a favor del dicho Joseph Ferriol todo el poder, y accion que sobre lo referido tienen y pueda tener si y conforme lo capitulado con S[u] Mag[esta]d*.”

De fet, la cessió de Reyfard es podria definir més com a associació. I si no, solament cal remetre's a la declaració de Reyfard feta el juliol de 1718 relativa al fet que “*las treynta y dos mulas que al presente sirven en tiros para la conducción y transporte de la madera necesaria para la construcción del referido Navio son propias la mitad del dicho Director D[o]n Francisco Reyfard y la otra mitad de Joseph Ferriol*”.⁹³ Tot i la seva responsabilitat, Reyfard, fins aquell moment, havia estat un empleat, primer de la societat de Campos i, després, de la de Bernardo Cambi. Com ja s'ha dit, les especificitats del contracte de construcció del *Cambi* esmicolaven l'avantatjós contracte de Ferriol. Sembla que aquests privilegis reconduïren el que podia ser un conflicte en un negoci a compartir entre Ferriol i Reyfard. L'entrada del francès tornà encara més avantatjós el transport terrestre. Al cap i a la fi, per poder de Bernardo Cambi, era ell mateix qui n'havia d'establir els tractes. Si bé durant la construcció del *Cambi*, tant el contracte inicial de Ferriol com la posterior capitulació amb Reyfard preveïa liquidar el contractista a raó de catorze diners per llegua i quintar, durant la posterior construcció del *Català* el servei de transport no s'ajustà a la productivitat, sinó a un fix diari. El contractista rebria seixanta rals diaris per cada vehicle, la qual cosa protegia un negoci on el mateix agent contractador tenia interessos.

El mateix es pot afirmar quan el transport de la matèria primera es feia per mar. A diferència del contracte establert per Pascali amb el negociant guixolenc Sebastià Bonet durant la construcció del *Sant Felip*, és Reyfard qui noliejia el transport de fusta per a la construcció de la resta de navilis i concedeix a patrons tolonesos aquest servei. Això fa sospitar que tenia tractes similars amb els seus paisans que els establerts amb Ferriol.⁹⁴

⁹² AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

⁹³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

⁹⁴ Això ho documenta un protocol d'Axandri del 9 de juny de 1718 (AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403) on Reyfard contracta amb el tolonès Onorato Monton, patró d'un gànguil, el transport de fusta de les platges de Blanes i l'Estartit.



Pont de la riera del Monestir, actualment desaparegut, amb la torre del Fum al fons (AMSFG, Fons Ajuntament, Autors: Josep Costa Cordoneda i Josep Romani Carol)

⁹⁵ Joan era fill de Benet, jurat de la Universitat. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 869; i AMSFG, Fons Ajuntament, Manual d'Acords, reg. 5.482.

⁹⁶ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

⁹⁷ Les xifres en els contractes de Reyfard amb els Pellisser no vénen consignades en rals d'ardit, tot i que s'ha transformat a fi de comparar-ho amb la posterior subcontractació, que sí que va consignada en aquesta moneda. A més, és més il·lustratiu l'expressió quantitativa d'aquesta manera, en comptes de fer-ho en lliures i sous. S'ha pres l'equivalència de dos rals d'ardit per sou. Així en el primer contracte, la quantitat és de 8 lliures i 10 sous, mentre que en el segon aquesta és reduïda a 7 lliures i 6 sous.

⁹⁸ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

⁹⁹ Són productes elaborats a Holanda a partir de cànem del Bàltic. Fins i tot, Gaztañeta desenvolupa una comissió a Holanda amb aquest fi. MNM, Vargas Ponce, t. 4, doc. 140; i t. 7, docs. 41 i 43. A més a més, per a les naus construïdes al Cantàbric, Gaztañeta preveia per l'arboradura menor la portada de pi d'aquesta àrea per aquesta via. BN, mss. 12.055, f. 292v.

¹⁰⁰ AGI, Contratación, reg. 4.720.

Si el transport fou un dels serveis en què Reyfard actuà tant com a contractant i negociant, el mateix es pot dir de la siderúrgia. El febrer de 1718, amb el poder que l'atorgava Bernardo Cambi, escripturava amb els comerciants ganxons Joan i Benet Pellisser –aquest últim prohom de la vila, el primer fill seu—⁹⁵ el subministrament de tots els estris de ferro, excepte les àncores i l'artilleria, per a la construcció del navili *Cambi*. No acabà l'any, concretament, el mes de desembre, quan s'estipulà un nou contracte en circumstàncies molt similars, per tal de subministrar ferramenta al *Català*.⁹⁶

Entre els dos contractes s'observen dues diferències. La primera, no tan important, és que el titular del segon és únicament Joan Pellisser. Molt més interessant és que mentre que en el contracte del *Cambi* es liquidava el ferro subministrat a raó de 82 rals d'ardit per quintar, durant la construcció del *Català* aquesta xifra es rebaixà a 78.⁹⁷

D'una primera aproximació a aquestes xifres es podria concloure que Reyfard va obtenir una rebaixa de gairebé el 5% del preu. Però això és tan sols una cortina de fum. Els Pellisser no eren ferrers, així que tan sols eren un mitjancers. L'estudi de la subcontractació de la ferramenta del *Català*, registrada als protocols d'Axandri, ofereix dades del tot significatives. El 7 de desembre de 1718, el mateix dia que Reyfard establia l'obligació, Joan Pellisser encarregava aquesta feina a dos ferrers: el marsellès Juan Canton i el guixolenc Salvi Recasens. El preu al qual Pellisser pagava el quintar als dos socis era de 24 rals d'ardit. El negoci no podia ser més rodó. Sense despeses de transport de la mercaderia, Pellisser facturava a Bernardo Cambi a un 325% respecte del cost de producció.

Però el més alligador és que Pellisser era alhora un home de palla. Des del mes de setembre, una

vegada entregat el *Cambi*, Reyfard havia contractat amb el ferrer de Toló Bernardo Bargeol, per fer la mateixa feina que després Pellisser contractaria amb Canton i Recasens, al preu de 28 rals d'ardit per quintar.⁹⁸ La jugada de Reyfard era la següent: com a apoderat de Bernardo Cambi contractava amb els Pellisser la producció de ferramenta tres vegades per sobre del cost de producció. Alhora Reyfard participaria en el negoci tot contractant Bargeol. La producció de Bargeol seria liquidada per ordre del mateix Reyfard en virtut de la preeminència contractual de Pellisser. La conclusió no pot ser més òbvia: una cinquantena de rals per cada quintar anaven a la butxaca de Reyfard. Aquesta és la diferència entre el preu estipulat en el contracte de Joan Pellisser i el que Reyfard de forma privada establia amb Bargeol.

Un altre aspecte, també amb una clara implicació tècnica, on es detecta la mà de Reyfard, és la polèmica al voltant de les veles i l'eixàrcia. La concepció de la sèrie de navilis de 60 canons dissenyats per Gaztañeta, dels quals el *Cambi* i el *Català* foren fabricats a Sant Feliu, afer que serà tractat abastament en un proper capítol, preveia que aquests elements fossin importats d'Holanda.⁹⁹

Entre els papers de Patiño relatius a la Intendència General de Marina apareix una factura en francès “a l'adresse de Don Francisco de Varas y Valdés Intendant de Marine” de Warner Van Haden, capità holandès de la nau mercant *St. Marie et Catherine*, per 111 bobines de cable de diferent gruix.¹⁰⁰ El fet que la factura, sense data, dins el context dels papers del registre que l'acompanyen i consignada a nom de Varas, fa concloure que sigui dels últims mesos de 1716, poc abans de nomenament de Patiño com a intendent general, tot i que és entre els seus papers.

Tot i els problemes de gestió que provocà la superposició de la Tresoreria de Marina i la Dipositaria i Pagadoria d'Índies es registren d'altres arribades ben documentades des de principis de 1717 als magatzems de l'Armada a Cadis. Entre els càrrecs de febrer es fa esment a Nicolás Snellink "*hombre de neg[oci]o y vez[in]jo de la ciu[da]d de Cadiz*" per les lliurances de "*géneros de jarcia nueva de Olanda*". El mes següent es liquida a Enrique Roo, un altre holandès establert a Cadis, per "*30 piasas de lona de Holanda*".¹⁰¹

Una part del material arribat a Cadis fou enviat a Sant Feliu de Guíxols. Tot coincidint amb la construcció del *Cambi*, el juliol de 1718, Rodrigo Cavallero, intendent de l'Exèrcit de Catalunya, ordenà als mestres corders Josep Besora i Joan Oriol examinar "*las gumenas y demas cordage*" i al mestre de veles Eudald Garriga fer el mateix amb "*todo el velamen que está y se encuentra en los parages de d[ic]ha Villa [de Sant Feliu]*".¹⁰² Tot aquest material, segons Cavallero, "*ha venido de Olanda para la composición del navío de guerra*". Algú que no apareix al document havia recomanat a Cavallero que es fes "*relación de la calidad y bondad de d[ic]hos géneros*". Cal sospitar que aquest no era altre que Francisco Reyfard.

Mentre que l'informe de Garriga fou positiu, les crítiques de Basora i Oriol a la qualitat de l'eixàrcia influïren en la següent obra, el *Català*. El 2 de desembre de 1718, els protocols d'Axandri recullen les capitulacions fetes per Reyfard amb Ignasi Buxó i Jeroni Fàbregues, mestres corders barcelonins.¹⁰³

Tots aquests factors encaminen els motius que van dur al tancament de la factoria guixolencà. Hi ha proves clares que l'actuació de Reyfard encarí notablement la producció i, per tant, el benefici empresarial de la societat de Bernardo Cambi. D'altra

banda, Antonio de Gaztañeta no podia sentir-se còmode amb un personatge com Reyfard. I que, a més, tal com mostra la perícia de 1718 sobre eixàrcia i veles, al cap i a la fi buscava posar pals a les rodes de Gaztañeta. Cal recordar l'important paper desenvolupat pel guipuscoà en les importacions de productes holandesos.

La fi de la factoria ganxona vindrà de la mà de les pressions de Gaztañeta, Superintendent de les drassanes del Cantàbric, per tal de centralitzar en aquella zona la producció de navilis de guerra. Fins i tot, l'últim vaixell, la balandra o quetx *San Ramón*, no és un navili i fou construït per administració directa, amb la qual cosa s'acabà el negoci de Reyfard i una bona part de la mà d'obra francesa emigrà al Cantàbric. Amb la fabricació molt més concentrada, la supervisió de la construcció dels navilis seria molt més fàcil per part de l'enginyer guipuscoà.

Però no tot seran flors i violes en les relacions entre Cambi i Gaztañeta. L'empresari guanyà una nova contrata de construcció de navilis sobre la qual Gaztañeta intentà imposar a Cambi l'obertura d'una factoria a Santoña, a la qual cosa Cambi es negà, tot defensant amb obstinació l'elecció de Guarnizo com a centre més adient.¹⁰⁴

Cambi acusà Gaztañeta d'intentar imposar Santoña per tal d'encarir la producció i així fer més competitives les drassanes guipuscoanes. Quelcom de veritat pot haver-hi, atès que cal recodar que en un origen la idea era construir els navilis a Ultramar i van ser les pressions del *lobby* guipuscoà que ho aturaren.

El nou contracte de Cambi responia a "*la obligación de construir tres navíos de la misma calidad, velamen y circunstancias, que estipuló para los*

¹⁰¹ AGI, Contratación, reg. 4.612. Existeixen un munt de problemes per tal de seguir els aspectes financers, atès que la Tresoreria de l'Avia i de l'Armada és comuna i es liquida generalment a compte dels drets d'Índies. AHN, Estado, llig. 2.329; i AGI, Contratación, reg. 4.613. Entre els comerciants holandesos Nicolás Snellink i Enrique Roo existia un estret vincle personal i professional (Crespo Solana 62). Fins i tot els Roo, una família que controlava una part substancial del comerç gadità, ja havien gaudit de diversos contractes de subministrament de pertrets navals durant l'últim quart del segle XVII (Sanz 945).

¹⁰² ACA, Batllia Moderna, reg. 109, 106v. Des del mes de gener d'aquell mateix any, Josep Basora era subministrador de cordam de la Reial Artilleria, tal com es desprèn de la documentació de l'ACA, Batllia Moderna, reg. 180, f. 37v. La família Basora es convertí en els principals subministradors d'eixàrcia durant la dècada dels trenta. Vide Díaz Ordóñez.

¹⁰³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁰⁴ AHN, Estado, llig. 2.329.

que hizo en Barcelona". Tot i que la referència no és gaire explícita, és unívoca a Sant Feliu.

Segons Cambi, Guarnizo és un lloc espaiós i permet fabricar entre tres i sis navilis alhora. Però la raó principal és que a "*corta distancia de aquel sitio se crían maderas a satisfaccion, y en abundancia las mas remotas de tres leguas y media solamente; circunstancia que no concurre en algun otro astillero de los Dominios de S[u]. M[agesta]d*". Aquestes paraules de Cambi cal entendre-les en el seu context. És un al·legat contra les pressions de Gaztañeta per tal que s'estableixi a Santoña, circumstància que segons l'empresari afavoria els seus competidors guipuscoans atesa "*la suma dificultad de su porte p[ara] el extravío y dilatado camino que ay [desde los bosques] hasta Santoña*".

CAPÍTOL VI

EL REAL FELIPE O SAN FELIPE O SAN FELIPE EL REAL, NAVILI DE 3 COBERTES I 80 CANONS. EL MODEL FRANCÈS

¹⁰⁵ També a vegades apareix com el *Real San Felipe* o *San Felipe el Real*.

¹⁰⁶ Durant la segona meitat del segle XVII i el primer quart del segle XVIII els navilis de 80 canons sempre tenen tres cobertes. Amb el creixement en llargada dels navilis al llarg del segle XVIII a finals d'aquest segle el navili estàndard serà el de 74 canons, amb una versió de 80 canons, però distribuïts en dues cobertes.

¹⁰⁷ Castellví, vol. IV 633: "Desde el tiempo que pasó el armamento a la conquista de Cerdeña, dio el Gobierno órdenes ejecutivas para finalizar la fábrica de 10 bajeles de guerra en diferentes astilleros de sus costas. En Cataluña, en la villa de San Feliu, se terminó la construcción de dos navios, uno de 70 cañones nombrado San Felipe, otro de 50."

¹⁰⁸ ACA, Batllia Moderna, 107/17. Notari Jeroni Sastre i Rovira, f. 27v, 26 abril 1716.

¹⁰⁹ ADG, Lletres 1586-1819, llibre U-274, f. 105 (17 maig 1717), f. 156v (16 agost 1718), f. 185 (22 maig 1719).

¹¹⁰ Brun 153-62.

El primer vaixell construït a Sant Feliu fou l'anomenat *Real Felipe* o *San Felipe*, doble patronímic utilitzat per molts vaixells al llarg de la història, i molt habitual entre els vaixells de guerra espanyols al segle XVIII.¹⁰⁵ De fet el seu doble nom gairebé coincideix, l'un dedicat al sant és el que rep durant la seva benedicció, mentre que el *Real Felipe* ho és per ser dedicat al rei.

Cal advertir que gairebé sempre que un vaixell de guerra se li dona o es coneix amb el nom del rei o d'algun membre de la família reial és un indicador de la importància del vaixell, pel nombre de canons, dimensions i port, no sol ser una corbета, ni una fragata, sinó un navili de primer ordre, tot sovint un navili de prestigi.

En aquest cas rep el nom del rei Felip V 'Felipe', a més de ser precedit pel terme *Real*, el qual també subratlla i remarca encara més la importància del navili, ja que se solia donar aquest terme –igual que a França el *Royal*– als navilis de tres cobertes. A l'arsenal de Toló els navilis més grans de tres cobertes construïts a finals del segle XVII reberen el nom de *Royal Louis* en honor al rei Lluís XIV. Potser l'arribada de tots els tècnics francesos, procedents de l'arsenal de Toló, i la construcció d'un tres cobertes podria haver tingut també alguna influència en el seu nom.

Per tant, el seu nom ja és un clar indicador de quin tipus de vaixell es tractava: un navili de tres cober-

tes, i per tant dins del context de l'època havia de disposar de més de 80 canons.¹⁰⁶

Però la historiografia dubta sobre la quantitat de canons que armava, gairebé sempre parlen d'un navili de 70 canons, per tant de dues cobertes.¹⁰⁷ Malgrat tot disposem d'informació, tant francesa com espanyola, que ens informa que el navili tenia tres cobertes i/o 80 canons i que no es tractava d'un *navío* o una *nave* sinó d'un *grande navío* o una *gran nave*:

- El 26 d'abril de 1716 un document notarial del contractista Juan Campos parla del "*navio de guerra de ochenta cañones que se fabrica en la d(ic)ha Villa de S(a)n Feliu*".¹⁰⁸
- A la llicència concedida pel bisbe per poder be-neir el *Sant Felip* es parla de "*quandam magnam navim pro servitio domini nostri regis*", mentre que per a les llicències concedides pels vaixells construïts després, el *Cambi* i el *Català*, es parla de "*quandam navim quo servicis domini nostris Regis*", on queda clara la diferència entre el primer i els altres dos.¹⁰⁹
- També la documentació francesa esmenta la seva importància: "*Le roi d'Espagne avait fait demander, pour l'équipement d'un vaisseau de 80 en construction a Saint-Feliou, des agrès et marchandises de l'arsenal de Toulon. La demande fut éludée sous divers prétextes*".¹¹⁰
- L'estiu del 1717 a Barcelona es feien prepa-

UNITATS DE MESURA UTILITZADES EN LA CONSTRUCCIÓ DELS NAVILIS DE SANT FELIU DE GUÍXOLS DURANT EL S. XVIII					
ESPANYA (longitud i pes)					
Mesura	Subdivisió	Equivalència en cm	Mesura de pals	Subdivisió	Equivalència en cm
<i>Vara castellana</i>	<i>48 dedos</i>	83,59	<i>Vara castellana</i>	<i>3 pies ordinarios</i>	83,59
<i>Codo de ribera</i>	<i>2 pies de ribera = 33 dedos</i>	57,47	<i>Pie ordinario</i>	<i>4 palmos</i>	27,86
<i>Pie de ribera</i>	<i>12 pulgadas = 1/2 codo</i>	28,74	<i>Palmo</i>	<i>4 dedos</i>	6,97
<i>Pulgada</i>	<i>12 líneas</i>	2,40	<i>Dedo</i>		1,74
<i>Línea</i>		0,20			
<i>Dedo</i>		1,74			
Mesura d'eixàrcia i cables	Subdivisió	Equivalència en m	Mesura de pes	Subdivisió	Equivalència en kg
<i>Vara castellana</i>	<i>3 pies ordinarios</i>	0,84	<i>Tonelada</i>	<i>20 quintales</i>	1.150,00
<i>Braza</i>	<i>2 varas</i>	1,67	<i>Quintal</i>	<i>4 arrobas</i>	46,00
<i>Cable</i>	<i>120 brazas</i>	200,62	<i>Arroba</i>	<i>25 libras</i>	11,50
			<i>Libra</i>	<i>2 marcos</i>	0,46
			<i>Marco</i>	<i>8 onzas</i>	0,23
			<i>Onza</i>		0,03
ESPANYA (volum)			FRANÇA (longitud)		
Mesura de volum	Subdivisió	Equivalència SMD	Mesura	Subdivisió	Equivalència en cm
<i>Tonelada</i>	<i>8 codos cúbicos</i>	1.5185 m³	<i>Codo</i>	<i>3 pies</i>	64,65
<i>Codo ordinario</i>	<i>2 pies = 32 dedos</i>	0,55730 m	<i>Pie</i>	<i>12 pulgadas</i>	32,33
<i>Pie ordinario</i>	<i>12 pulgadas</i>	0,27865 m	<i>Pulgada</i>		2,69
<i>Pulgada ordinaria</i>		0,02320 m	<i>Línea</i>		0,20
			<i>Dedo</i>		1,74

UNITATS DE MESURA UTILITZADES EN LA CONSTRUCCIÓ DELS NAVILIS DE SANT FELIU DE GUÍXOLS DURANT EL S. XVIII					
CATALUNYA (longitud)					
Mesura	Subdivisió	Equivalència en cm	Mesura	Subdivisió	Equivalència en cm
Cana	8 pams o 6 peus	155 160	Dit	1/16 peu	1,62
Peu	12 polzades	26	Gua	4 pams ordinaris o 3 pams de gua	77
Pam	4 quarts	19	Pam de gua		26

ratius per reunir una gran flota per atacar Sar- denya segons ordres d’Alberoni: *“Hizo pasar con plena autoridad sobre todos a don José Patiño, intendente general de marina, a Bar- celona, y éste con su actividad y prontitud, en pocos días después tenía en orden aún la gran nave que se fabricó en San Filiu, y las seis na- ves que se hicieron en Vizcaya”*.¹¹¹ Si les naus biscaïnes són els navilis de dues cobertes i 60 canons, la gran nau de Sant Feliu havia de destacar per tenir una coberta més i bastants més canons.

- El 15 de desembre de 1717 Reynaldo Boyer i Pedro Otran, constructor i contramestre de la fàbrica de navilis respectivament, fan constar que al Parc de Sant Feliu de Guíxols es va construir el *“grande navío San Felipe”*.¹¹²
- Un altre document molt posterior als anys en què es treballà en la construcció de navilis a Sant Feliu fa esment del següent *“de Palamós a S(a) n Selony hay una carretera que no se practica por su mal estado, pues este camino es donde han traído toda la madera con carros para la construcción del Grande Navío S(a)n Felipe, y assí, no será dificultoso restablecerle”*.¹¹³

La documentació sempre fa referència al vaixell que s’estava construint a Sant Feliu, no al que na- vegà, lluità i s’enfonsà finalment en aigües sicilia- nes, que com veurem no se’l cita mai com un tres cobertes i/o de 80 canons.

Pensem que és molt probable que totes les fonts històriques, tot i que contradictòries, tenen raó. De fet hauríem de parlar de “dos” *Real Felipe*: el que es construí a Sant Feliu, de 80 canons i tres cobertes, i el que lluità al cap Passaro, de 70 ca- nons i dues cobertes, que tot i les diferències són el mateix vaixell. Això s’explica pel fet que a Sant Feliu es construí com a navili de tres cobertes i 80 canons; un cop fou varat, acabat i salpà cap a Cadis, en aquest port es decidí transformar-lo en un navili de dues cobertes i 70 canons. Per tant, abans i després de Cadis es tracta del mateix na- vili, el *Sant Felip*.

La construcció

El primer document que fa referència a aquest vai- xell es tracta del contracte realitzat entre el supe-

¹¹¹ Bacallar 270-71.
¹¹² AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 398.
¹¹³ AGS, Guerra Moder- na, lligall 3.314, sense foliar. Any 1744.

rintendent José Patiño i el contractista Juan Campos de 25 de març de 1716 per a la construcció del navili a Sant Feliu de Guíxols.

Per tant, poc temps després devia iniciar-se la seva construcció, un cop s'havia triat el lloc apropiat per instal·lar la drassana, realitzat el proveïment de material i duta a terme la contractació de la mà d'obra. La primera data important en la construcció d'un vaixell és la col·locació de la quilla sobre l'estepa o la grada, moment que pot ser acompanyat d'una cerimònia de la qual desconeixem que es realitzés. Altres terminis corresponen a diferents fases constructives: primer l'enramada –quan es munta el costellam i les cintes–, després quan el buc és blanc o folrat, quan és negre o calafatat, quan es beneeix, la varada, els acabats quan es troba ancorat –escultura, pintura, arbres i eixàrcia, armament– i finalment el seu lliurament a la marina reial i entrada en actiu.

La grada

La complexitat de la construcció del vaixell, a causa de les seves dimensions i pes, féu que s'hagués de construir una estructura que serviria de sosteniment al buc a construir. Aquesta estructura venia precedida de la preparació del terreny, el seu anivellament, en el lloc on es construiria el vaixell, però també en el trajecte fins al mar, per a quan s'hagués de posar a l'aigua.

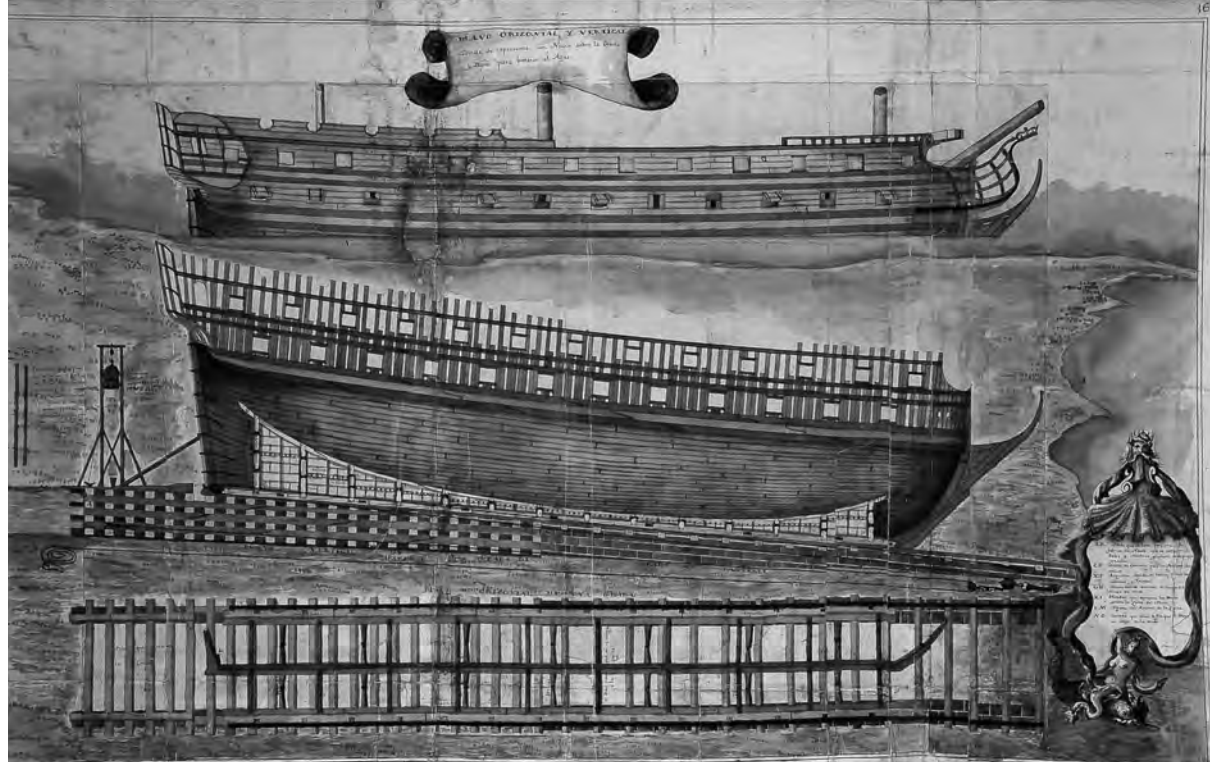
No sabem si el terreny de la platja era prou ferm. En el cas que ho hagués estat, haurien construït directament la grada sobre la platja, en el cas que no ho fos, s'hauria preparat el terreny prèviament, clavant estakes de fusta delimitant la superfície de la grada, i en l'espai interior un primer paviment de rajol i per sobre un entaulament de fusta. Fos com fos, el que sí que es va construir va ser una primera es-

tructura de fusta, l'anomenada escala de mar, dita així per la seva forma, com una gran escala ajaguda sobre la platja, ocupant l'espai on es construiria el buc, i allargant-se en direcció al mar. Per sobre de l'escala de mar, una segona estructura de fusta, el vas, sobre la qual s'asseuria el buc en construcció, i que en el moment de la varada lliscaria, junt amb el buc, per sobre de l'escala de mar fins a l'aigua.

L'escala de mar no es construïa tota, sinó que es deixava el tros més acostat al mar sense fer fins al moment que es volgués varar el buc del vaixell. Podien arribar a passar molts mesos o anys des de la posada de la quilla fins a la varada, per tant el tram més pròxim al mar i el tram de dintre mar es feia en el moment adient, poc abans de la seva varada. Si s'hagués fet des de bon principi és molt probable que els temporals l'haurien desfet.

Així veiem com el vaixell es construïa sobre dues estructures de fusta, una de fixa, la més inferior, l'escala de mar, i una de superior, el vas, fixa durant la construcció però mòbil en la varada. Aquesta estructura mòbil acompanyava el buc en la varada fins a l'aigua, moment en què se separava del buc del vaixell. Després es remolcava el vaixell fins al punt on s'ancoraria i s'acabarien totes les feines que quedaven pendents: muntar els elements escultòrics, els arbres i antenes, l'eixàrcia, etc., mentre que el vas s'havia de recuperar i tornar a fer lliscar per l'escala de mar, fins al capdamunt, per tal d'aprofitar-lo com a base en la construcció d'un nou vaixell.

A Sant Feliu de Guíxols, s'aprofità la mateixa grada (escala de mar i vas) per a la construcció dels dos navilis que es construïren posteriorment, primer el *Cambi* i després el *Català*. Això era possible si eren iguals o més petits al *Sant Felip*, i així fou; eren navilis de dues cobertes i 60 canons.



Per tant, un cop construïda l'escala de mar, al seu capdamunt, situada a l'interior del Parc, es va començar a construir el buc del vaixell, començant per la posada de la quilla. Ara bé, l'inici i el procés de construcció concret del *Sant Felip* no el coneixem, hem de suposar que no s'inicià la seva construcció immediatament, sinó que a partir del contracte de construcció entre Patiño i Campos del 25 de març de 1716. Aquest segon havia de triar el punt ideal on instal·lar la grada de construcció a Sant Feliu, delimitar l'àrea del Parc, portar el personal francès i català cap a la vila, proveir de material, etc. I tot això no es feia de cop i volta, sinó que probablement es tardaren unes quantes setmanes abans de posar la quilla. És molt probable que fins al mes de maig o al mes de juny no s'iniciés la construcció del buc.

Navili en construcció,
sobre la grada i vas
(Museo Naval. Madrid.
Album del Marqués de
la Victoria)

En aquest primer mes, finals de març i abril, el director del Parc, Francisco Reyfard, devia reunir-

se amb els principals mestres constructors o enginyers navals, per tal de conèixer el vaixell que havien de construir, estudiant-ne les dimensions i proporcions, així com de les seves diferents peces.

Però no és fins al 26 d'abril de 1716 que es dona la traça de la balustrada de popa. No es fa esment de la traça del vaixell sinó de la balustrada. Per tant la del vaixell hauria estat lliurada anteriorment o bé l'havien feta o portada de Toló. Podria ser que es consultés a Patiño com volien que es fes la decoració del vaixell, tant la de proa com la de popa. Una decoració adient al vaixell, en honor al rei Felip V i d'acord amb el país on es construïa. De fet el document no ens parla de la decoració, sinó d'un dels elements de la popa, la balustrada, de com havia de ser el balcó de la galeria de popa. De fet, tampoc era urgent, ja que la decoració del vaixell es feia a l'última fase, un cop varat i ancorat al port. Per tant, entre el lliurament de com havia de ser la

balustrada i el moment en què es muntà pot passar molt de temps, més d'un any.

D'aquests primers mesos disposem de documentació que ens informa sobre el proveïment de material per a la construcció del vaixell, encara que restringida a la fusta, el tallam i la pega.

El 13 de maig de 1716 hi havia arbres tallats a Tordera per a la construcció del navili de Sant Feliu, els quals serien portats fins al Parc per part del negociant Sebastià Bonet, de Sant Feliu, sempre que estiguessin serrats i desbastats abans del 20 d'agost. Consta que hi ha 5 llegües de distància entre Tordera i Sant Feliu, pagant-se a Bonet 45 diners d'ardits catalans per quintar de fusta. O sia, 9 diners per llegua i quintar de fusta. En un altre document de 13 de maig de 1716, Josep Bofill i Roure, jurat de Tordera, Joan Pujades i Pau Serra, pagesos de Tordera, prometen a Sebastià Bonet que durant el mes de juliol faran portar a la platja de Tordera i deixar a punt per embarcar els 300 arbres que s'han tallat per a la fàbrica del vaixell de Sant Feliu, i que es faran càrrec de buscar els homes que carregaran la fusta a les embarcacions que es trobin al port de Blanes. Un fet curiós que cal destacar: Sebastià Bonet es trobava el mes de juny tancat en una presó reial, però no en sabem el motiu.¹¹⁴

També hi havia fusta a Llagostera, tal com consta el 20 d'octubre de 1716 en què Don Francisco Córdoba, oficial de la fàbrica del vaixell de Sant Feliu de Guíxols, era alhora guarda del magatzem de la fusta de la casa de N'Alou de Llagostera.¹¹⁵

Un navili de les dimensions i port del *Sant Felip* necessitava uns 3.000 roures, a més de fusta d'altres arbres, com pins, noguers, pollancre, etc. per a la seva construcció. Per tant els 300 arbres tallats que es trobaven a Tordera, i que no ens n'esper-

cifica el tipus, era una part molt petita dels arbres necessaris per a la seva construcció.

El 25 de novembre de 1716 disposem del contracte pel tallam entre Patiño i Croves. És molt probable que es tractés d'un contracte excepcional, a causa de no haver estat inclosa la fabricació del tallam en el contracte principal realitzat entre Patiño i Campos.

Un navili requeria unes 800 talles, de diferents formes i dimensions, segons el tipus i gruix del cap, de la seva funció, mides de les talles que variaven entre 20 i 80 cm, amb una politja o les que en tenien més de dues, anomenades quadernals. Per norma es feien de noguer, fusta molt més resistent que el roure, i si no de freixe.¹¹⁶

El referent a la pega, emprada per al seu calafatat, Don Josep de Cararacazu envià pega des de Barcelona a Sant Feliu de Guíxols per a l'empresari-contractista Juan Campos, aquest en rebre-la la va fer posar a la casa de Pere Oliva, que s'utilitzava com a magatzem. Sembla que eren més de 400 roves de pega, que es col·locà en diferents sarions que s'anaren apilant. El problema és que la pega es va fondre i tot quedà enganxat. El capità Juan Maria Delfino, llavors comissari de la Intendència General de Catalunya a la Reial Fàbrica i Parc de Sant Feliu, demanà al mestre major barrant, Juan Beragundi, de Toló, que com que no es podia pesar la pega li digués quant devia pesar aproximadament.¹¹⁷

L'any 1717, probablement el 16 de gener, es fa esment del pagament de fusta per fer gàlils encarregat per Patiño. Per norma els gàlils en la construcció naval es fan servir per determinar la forma de la quaderna mestra i de les rodes. Els mestres d'aixa els utilitzen per traçar sobre les peces de fus-

¹¹⁴ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 400, 13 maig 1716 (1), 13 maig 1716 (2),... 18 juny 1716 i 12 juliol 1716.

¹¹⁵ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 400.

¹¹⁶ Quintero 2.

¹¹⁷ És estrany que aquest testimoni de Juan Beragundi dati del 1720. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 408, 22 gener 1720.

ta la forma que haurà de tenir la roda de proa, la de popa, el medís mestre, etc. Per tant es fan els gàlibs abans de l'inici de la construcció del buc. Aquesta feina hauria tingut lloc a la primavera o inicis de l'estiu del 1716; per tant feia més de mig any.¹¹⁸

No disposem d'altra documentació relacionada amb la seva construcció al Parc. Els vaixells de guerra es varaven sense haver finalitzat tot el procés de construcció. De fet, un cop el buc s'havia acabat per sobre de la línia de flotació, i l'obra viva es considerava calafatada, i per tant estanca, es procedia a posar-la a l'aigua. La feina que encara hi havia per fer, que era molta, es faria amb el vaixell ancorat –des de la finalització de les estructures superiors fins a la instal·lació de l'artilleria, passant pel muntatge dels elements esculpits, el seu pintat, l'interior, i sobretot la complexitat de muntar els arbres, antenes i eixàrcia–. La raó per la qual es varava el vaixell sense acabar era sobretot evitar pes i guanyar estabilitat durant el procés de varada del buc del vaixell.

Però a Sant Feliu de Guíxols, com a gairebé tots els ports del bisbat de Girona, excepte els del comtat d'Empúries, se solien beneir les embarcacions acabades de construir, sempre que ho sol·licités el seu armador, i això ho solien fer amb les embarcacions més importants, les dedicades al comerç. En aquest cas l'embarcació construïda era realment important, no perquè fos del rei, o perquè fos un vaixell de guerra, sinó sobretot pel seu port i les seves dimensions.

Sabem el dia en què es beneí el vaixell, tant per la llicència demanada al bisbe com per la benedicció duta a terme. Aquesta se celebrà el 18 de maig de 1717. Per tant, la seva construcció tardà un any just, però un cop a l'aigua, ancorat al port de Sant Feliu, hi solia haver més feina a fer: acabar de pin-

tar, muntar elements escultòrics, arborar, posar el llast, l'artilleria, etc. Però es féu bastant ràpid ja que es va fer a la vela durant el mes de juny.

La benedicció

L'abat Isidor Couvarem va demanar llicència al bisbe per tal de beneir el navili. Atorgada pel bisbe Miquel Joan de Taverner el 17 de maig de 1717,¹¹⁹ l'endemà mateix es fa la benedicció tal com consta al llibre de baptismes de l'arxiu parroquial:¹²⁰

“Al divuyt de Maig del any mil set cents y disset fou Benehit lo vaxell de Guerra construit en la Playa de la present vila ab solemne benedictio y demes cerimonia que acostuma lte Mage la Iglesia par los Srs Abat Sr Isidoro de Couvarem ab asistencia de la venerable comunitat de monjos i preveres, assistí com Padrí Mn Joseph Vicarià coronel del Regiment de Infanteria dit de Cantabria comandant plaza de la present vila, lo nom en invocació del Sant, se posà per Patró a Juhitar de dit vaxell fou St Felip apostol per honor y memoria de Nre Rey i Sr Dn Felip Quint C y S Deu y de M. La Benedicció se feu en la forma seguent. Isqué de la Iglesia lo Molt Sr Abbat revestit de Casa ab la Insignia abbacial de mitra y baculo, assistí ede ministre Ramon revestits en prosesso solemne ab asistencia de la venerable comunitat de monjos y preveres, precehint la Bandera y Gamferons de la Confraria y arrivant al vaxell, se feu ab solemnitat la benedicció del vaxell ab las ceremonias acostuma Ntra Mare la Iglesia. Despres se canta sobre la Popa missa solemne ab musica, la qual celebra lo Molt Illtre Sr

¹¹⁸ Els gàlibs són instruments de concepció i a la vegada eines que intervenen directament en el procés de construcció. En canvi els plànols són instruments de concepció, que s'elaboren i utilitzen per concebre com serà el vaixell.

¹¹⁹ 1717, maig 17. ADG, Lletres 1586-1819, llibre U-274, f. 105. Llicència de beneir una nau del rei a Sant Feliu de Guíxols, donada a l'abat el 17 maig de 1717.

¹²⁰ 1717, maig 18. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols, reg. 328. Baptismes. Benedicció de St. Felip Apòstol, f. 241-241v.

Abbat de ministre, assant lo Sr Abbat de mitra y Baculo encara ane celebrà missa Pontifical, si no merament missa abbacial, acabada la missa se feu la Benedicció de la Bandera y armas del vaxell ab la qual benedicció se terminá, la funció dins lo vaxell, anantse a la Iglesia lo Sr abbat assistit dels ministres y venerable comunitat de Monjos y Preveres en forma de prosesso, de la mateixa manera, que avia exit de la Iglesia per anar a benehir lo vaxell'.

En la benedicció d'una nau l'any 1424 es va fer la benedicció a dalt, en un lloc estable i ferm, on s'erigí un altar portàtil, amb una ara consagrada, decorant el conjunt amb tovalles i altres ornaments necessaris. S'hi celebrà la missa i les oracions i benediccions acostumades, excloent de l'assistència els excomunicats i sotmesos a pena d'entredit.¹²¹ Al vaixell *Sant Felip* es féu al punt més alt, dalt del castell de popa. El que pot semblar una mica estrany és que qui apadrina un vaixell de les característiques del *Sant Felip*, pel caràcter de navili de prestigi per tractar-se d'un tres cobertes que havia d'armar 80 canons, no fos algú important de l'exèrcit de terra o bé de la marina reial, sinó que l'apadrina el comandant de la plaça de Sant Feliu de Guíxols, el coronel Josep Vicarià. Cal pensar que aquests dies s'hi trobaven una sèrie de personatges prou importants: com el superintendent José Patiño, allotjat a casa de Benet Pellisser; Don Jerónimo Domínguez, probablement allotjat a casa de Sebastià Bonet; Antonio López Marquez, comissari de Marina, natural de Cadis; Francisco de Castro, capità d'infanteria del Regiment de l'Armada i d'altres comandaments militars.¹²²

L'abat Panyelles féu possible la designació de Sant Feliu per a la construcció del *Sant Felip*, i la construcció posterior d'altres vaixells. Havia deixat feia molt

poc la dignitat abacial per ésser elegit general de la congregació. L'1 de maig havia estat designat Isidor de Couvarem com a nou abat, i tingué aquest darrer el privilegi de beneir el vaixell acabat de construir. Un cop feta la seva benedicció es devia varar el navili. No tenim la data però s'hauria produït entre el 18 de maig, data de la seva benedicció, i l'1 de juny, data en què ja es trobava ancorat al port.

La varada

La varada d'un vaixell d'aquestes característiques era una feina complexa i molt delicada. El buc era una estructura inestable de formes corbades, i per aquest motiu podia caure. Per altra banda, el vas tenia forma d'escala, amb dues grans bigues, una a cada banda, tan llargues com el buc, anomenades angules, i a sobre d'aquestes tota una sèrie de puntals, anomenats colomers, que aguantaven el buc, puntals que variaven la seva llargada i s'adaptaven a la curvatura de la forma del buc.

En la varada, el buc i el vas lliscaven sobre l'escala de mar, baixant a poc a poc, mirant de no fer cops bruscos que poguessin desestabilitzar el buc o trencar algun colomer, i així lentament anar baixant fins al mar. Cal pensar que el buc del vaixell era un objecte gegantesc, de més de 600 tones de pes, d'uns 50 m de llarg, uns 14 m d'ample i 20 m d'alt, que no havia de caure, perquè a part de la desgràcia que podia provocar si queia sobre els treballadors, es podia fer malbé i caldrien molts dies per aixecar-lo, posar-lo dret de nou, molt probablement haver de reparar l'escala i el vas, així com arreglar les parts malmeses del buc del vaixell, i finalment haver de calafatar moltes parts de nou.

El moment que el vaixell arribava a l'aigua era un altre moment crític, amb el contacte amb l'aigua el

¹²¹ ADG, Lletres episcopals-U (1334-1620), vol. 124, f. 104. (Marquès, J.M. 6 i ap. 1): "... intus eadem navim, ipsa in loco stabili atque firmo permanente, altare portatile erigire seu erigire facere atque in eo sic erecto ara cum consecrata superposita ipsoque corporalibus, pannis, palleis atque aliis ornamentis ad hoc necessariis decenter ornato, excommunicatis tamen et interdictis excusis, missam cum orationibus et benedictionibus in similibus assuetis celebrare libere et licite valeatis...".

¹²² ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols, Baptismes 328, B6 (1692-1726). 25 maig 1717. AMSFG, Fons Ajuntament, Comptes municipals 5.530, 27 maig 1717 i 10 juny 1717. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 402, 9 juny 1717. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 398, 11 juny 1717.



Representació de la construcció d'un navili en una drassana del segle XVIII (Museo Naval. Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)

¹²³ AGM, Col. General de Docs., sig. 3-1-1-27: "Coste de la Mer Méditerranée, 1716".

¹²⁴ El galió *Capitana*, de 1.300 tones, construïda a Colindres i varada el 1687, ho fou en dos intents, una el 25 de juny que fracassà per falta d'aigua i la segona el 24 de setembre, en la qual hi van participar 184 parells de bous. Després es traslladà a Santoña, on fou acabada en tres mesos (superestructures, arboradura, eixàrcia, etc.). Ignacio Soroa, que dirigí l'operació de la varada, fou premiat amb l'hàbit de Santiago (Fernández González *et al.* 1, 10).

buc havia de surar, no tocar el fons i mantenir-se dret, separant-se alhora del vas. Tota una sèrie de llaguts esperaven al buc per remolcar-lo, ajudar-lo a ancorar i portar llast per tal de donar-li estabilitat.

A mesura que s'acabés de construir el vaixell i d'equipar-lo amb l'aparell, l'artilleria i d'altres elements aniria guanyant més pes i per tant aniria calant cada cop més. Un vaixell com el *Sant Feliu* necessitava un mínim de 6-7 metres un cop fos totalment construït i equipat, fondària que ja disposava de sobres la part més fonda de la cala, de 6 a 7 braces.¹²³

Hi havia una diferència entre la varada dels vaixells construïts al Cantàbric i a les drassanes franceses. En la dels primers se solia aprofitar la força humana i animal –amb bous–¹²⁴ mentre que a França era només la força humana la que s'utilitzava, segons

sembla perquè el procés era més segur i precís. És molt probable que a Sant Feliu la varada dels vaixells fou feta per persones, sense la intervenció de bous o altres animals, ja que per una banda la direcció i bona part del personal procedia de l'arsenal de Toló, on aquest era el costum, i segon perquè no tenim constància de l'existència de bous, però sí d'una gran quantitat de peons i altres treballadors pagats en la fase de varada o poc després.

Un cop a l'aigua durant les primeres setmanes de juny sabem que una sèrie de llaguts duïen pedra al vaixell, li estaven portant el seu llast; un cop ancorat era la primera feina a fer per tal d'estabilitzar-lo. També s'embarcà llenya, com a combustible de la cuina –i als altres vaixells que sembla que hi havia ancorats esperant al *Sant Feliu* que es fes a la mar, amb un total de 2.600 quintars–. I finalment durant aquest mes

s'estaven embarcant les àncores i els canons, per aquest motiu alguns llaguts es van haver d'adobar per tal de dur i haver dut a terme aquestes feines.¹²⁵

Durant el mes de maig i juny es va dur a terme l'enrolament dels mariners de la seva tripulació preveient que es faria a la vela durant el mes de juny. La data exacta en què es va fer a la vela no la sabem, però sí que durant l'estiu el vaixell ja estava preparat en ser lliurat per Patiño com a vaixell almirall per a la conquesta de Sicília.

L'escultura

Una de les feines dutes a terme quan es trobà ancorat a la badia fou la seva decoració, a destacar tal com corresponia a un vaixell de la seva categoria i prestigi. Aquesta es componia d'elements esculpits i posteriorment pintats, bàsicament a la proa i a la popa, així com també el pintat de la resta del vaixell.

La decoració naval arriba al seu zènit a finals del segle XVII, amb les figures de proa mítiques i els conjunts esculpits, a vegades extravagants, sovint amb molta ostentació. L'al·legoria del poder és omnipresent a la decoració, tant a la proa com a la popa dels vaixells de guerra. Als segles XVIII i XIX, la funció de l'escultura naval canvia i la decoració s'empobreix progressivament, per una necessitat d'alleugerir els vaixells que va en contra de l'escultura naval.

Si el buc del vaixell és el seu cos, la proa és el seu cap, i per aquest motiu al mascaró de proa hi sol haver un cap o una figura que mira cap a proa. Personifica el cap i l'ànima del vaixell, amb la

funció de protegir i identificar el vaixell, la seva càrrega i la seva tripulació. Gairebé sempre les figures de proa o de popa són masculines i mitològiques –Neptú, Ganimedes, guerrers de l'antiguitat– mentre que les figures femenines decoren els vaixells que no pertanyen al rei i són més petits, com els de comerç. Les decoracions a la popa les converteix en un veritable retaule barroc. A França, on més es desenvolupà l'escultura naval als vaixells de guerra durant el segle XVII, la decoració naval s'integrà a l'estratègia de la glòria del rei, cada element decoratiu presentava, per assimilació o analogia, una referència clara i directa a Lluís XIV.

El *Royal Louis*, construït a Toló el 1667, inicia el model decoratiu dels navilis de línia francesos, sobretot per a aquells de prestigi. Charles Le Brun concep la decoració que marcarà les noves orientacions estètiques i formals de la decoració naval. El 1680 es comença a plantejar el paper de l'escultura naval i el seu pes, que eren causa de l'empitjorament de la maniobrabilitat i l'eficàcia del vaixell. El 1686 Colbert de Seignelay confia a Jean Bérain, ornamentista reconegut, de concebre i harmonitzar tots els programes de decoració naval, reduint el nombre i pes d'escultures. Bérain treballarà fins al 1711, havent realitzat l'escultura en gairebé més de 100 vaixells. A les popes fa el que en deien *panneautage*, a base d'un estricte seccionament espacial de la superfície decorativa que li permetia remarcar els diferents nivells d'elevació

sense haver de recórrer a grans figures decoratives tan típiques de l'època de Puget.

A l'interior dels panells s'hi troben llaços, arabescos, elements vegetals i marítims, que ajuden a dinamitzar la composició.¹²⁶



Navili francès de final del segle XVII i principis del XVIII, decoracions a proa i popa (© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona)

¹²⁵ AMSFG, Fons Ajuntament, Comptes municipals 5.530. Novembre 1717-abril 1718, 8 i 10 juny 1717.

¹²⁶ Brandebourg 2004: 29



Els escultors havien de dissenyar les tres parts principals que eren esculpides: la proa, la popa i els jardins. Els dibuixos i els models eren fets pel mestre escultor, mentre que els seus ajudants s'encarregaven d'esculpir les peces, utilitzant fusta de pollancre, om i noguer, que malgrat que resisteixen malament l'aigua són excel·lents com a fusta d'escultura¹²⁷.

Un cop ancorat, es procedia a muntar la carcassa de la popa que hauria de sostenir tota l'escultura, els jardins de cada costat de la popa, la balustrada, les vidrieres de les diferents cobertes del castell de popa, les llegendes, els escuts, les targes –amb l'escut reial i el nom del navili–, el coronament, els fanals, els galons, l'orla del castell de popa. I a l'altre extrem del vaixell, a proa, el mascaró i tota l'estructura que l'aguantaria, que alhora anava decorat fins a arribar al castell de proa.

A proa el bauprès –pal inclinat en un angle de 30-35° respecte a la línia de flotació que té com a funció principal sostenir amb un estai l'arbre de trinquet i que amb el temps complirà altres funcions, com la de tenir els flocs que van al trinquet, a la vela de civadera per sota del bauprès o per sobre de la sobrecivadera o el tormentí– s'haurà de reforçar. Aquest reforçament vindrà donat per la prolongació de la proa mitjançant l'esperó, lligat fortament al bauprès, i amb tota una sèrie de peces que el reforcen lateralment.

Tota aquesta estructura de l'esperó i de les peces que el reforcen rebran una decoració superposada, de la qual la més destacada serà el mascaró col·locat al capdamunt de l'esperó.

L'esperó, de tota manera, anirà canviant de forma amb el temps. Si era molt llançat a mitjan segle XVII, 1/8 de la llargada total de roda a roda, amb el canvi de segle es reduirà, i es mantindrà estabilitzat fins a mitjan segle XVIII entre un 1/9 i 1/10 de la llargada total. A partir de la segona meitat del XVIII se seguirà escurçant el seu llançament.

La popa és la part més important dels elements decorats d'un vaixell, molt més que la proa, que a primer cop d'ull sembla restringir-se a tan sols el mascaró. A la popa hi ha una gran superfície disposada a rebre decoració, des del jou sobre el timó fins a dalt de tot del castell de popa, a la qual s'afegeix una nova estructura superposada al buc, a banda i banda: els jardins.

Els jardins es troben a cada costat de la popa, a nivell de la segona bateria, lloc on es troben les latrines de l'estat major, estrenyent-se cap a baix, però eixamplant la superfície de la popa fins al capdamunt del castell de popa.

En aquesta superfície gairebé plana de la popa l'element més important és el balcó o galeria, on es troba la balustrada a l'exterior i la sala del con-

Vista lateral d'un navili. A la popa es pot apreciar el timó, el jardí i la balustrada. (Museo Naval, Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)

¹²⁷ Dibuix de Jean Bérain: 'Ornements de bouteilles, de proue et de poupe du *Brillant*, 1690'. Navili de 800 tones i 64 canons. Brandedebourg 2003: 14-15.

sell a l'interior. Però en els vaixells de tres cobertes la sala del consell es trobava a la tercera bateria, al costat del balcó; mentre que la segona bateria s'acabava en un balcó tancat. Per sobre de la tercera coberta, al castell s'hi trobaven els camarots de bona part dels oficials de l'estat major. En alguns vaixells podia haver-hi per sobre un semicastell o bé cabines tot al voltant de l'orla.

El document que ens parla sobre la balustrada de popa ens diu que havia de ser de ferro i que la seva realització s'havia de basar en una traça o model lliurada des de Barcelona a la direcció de l'obra a Sant Feliu. Per tant poc marge de manobra es va donar als escultors, que havien de fer el que se'ls demanava. A més la balustrada del corredor de popa no seria de fusta, sinó de ferro, un tipus que s'anà imposant per una sèrie de raons, primer perquè era molt més lleuger, es podia decorar amb prou facilitat i bon gust, i sembla que la seva conservació podia ser força llarga i fins i tot servir per a altres navilis.

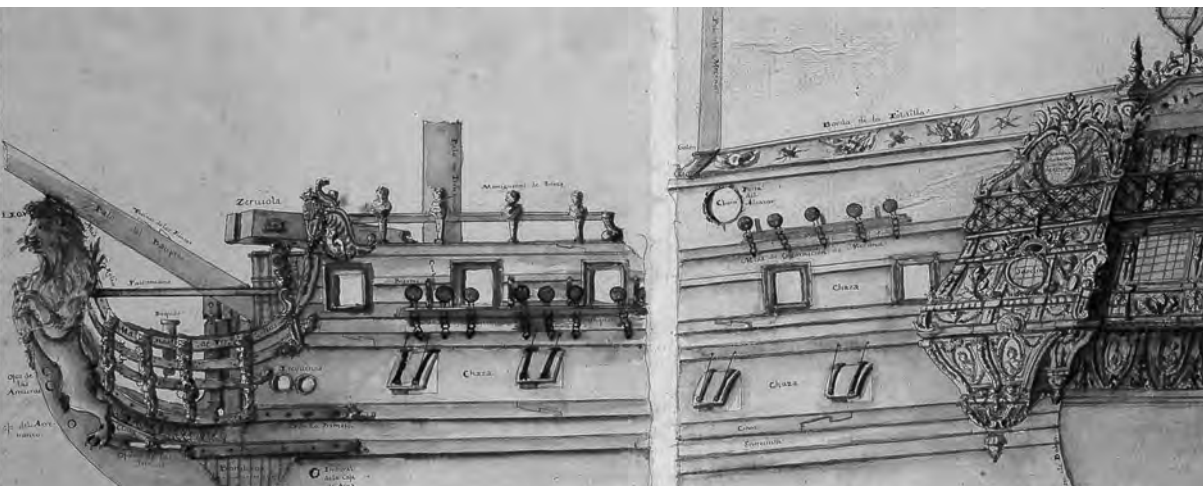
La gran superfície plana que es troba per sobre de la balustrada permet decorar-la amb temes relacionats amb el nom del vaixell. Sovint els oficials tapaven per la seva comoditat aquesta part decorada, en col·locar un petit tendal per tal de protegir-

los del sol o de la pluja quan sortien al balcó de la galeria.

Un cop s'havia col·locat tota l'escultura, es rematava la feina pintant i daurant el vaixell per part del pintor —amb la funció no només decorativa, sinó també de protecció de la fusta i fer més visible l'escultura a gran distància. En alguns casos, potser per la pressa o falta de pressupost, hi havia vaixells en què els motius decoratius no eren esculpits, sinó pintats directament en un suport pla. En el cas del *Sant Felip*, pel tipus de vaixell, un navili de primera classe, dedicat al rei, i a més per la presència i influència francesa, devia anar força decorat. El record d'un dels darrers tres cobertes construït a Toló, el *Saint Philippe* —1692-1694, navili de 88 o 90 canons, dissenyat per F. Coulomb i la decoració per part de J. Bérain—¹²⁸ devia ser la imatge que recordaven molts membres de la mestrança i que podria haver inspirat la decoració del vaixell gixonenc.

El *Sant Felip*, un model francès

El navili construït a Sant Feliu, de tres cobertes i 80 canons, devia ser calcat al mateix tipus de navili construït als arsenals francesos de finals del xvii.



Detall de la decoració a proa i a popa d'un navili. (Museo Naval. Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)

¹²⁸ Boudriot 1995: 322-23. En aquest vaixell *St Philippe*, la figura de proa era un sant Felip amb un crucifix a la mà dreta i aguantant amb la mà esquerra una figura representant el mal.

És probable que les traces o relació de dimensions del vaixell fossin donades per Patiño a Campos. Però d'on les va treure? Per una banda Patiño sembla que actua d'una manera bastant independent respecte del que es fa a la resta de drassanes de l'estat, i confia gairebé tot el procés en personal francès. El contractista Juan Campos de Marsella, el director de la construcció Francisco Reyfard, l'enginyer Reynalt Boyer, tots els mestres constructors eren francesos, a més de gairebé la meitat de la mestrança, i pràcticament tots procedents de l'arsenal de Toló.

Si una de les solucions per tal de refer la marina de guerra espanyola fou la de comprar navilis francesos o encarregar-ne la construcció als arsenals militars de França, pel prestigi i qualitat d'aquests vaixells, com que al final això no fou possible, Patiño decidí fer construir a Sant Feliu de Guíxols un navili francès. Però com? Doncs per una banda per part de qui millor ho podia fer, els mateixos treballadors d'un arsenal militar francès, el de Toló. I així fou. La presència en tots els nivells de personal francès ens ho subratlla. El contractista marsellès Juan Campos té la facilitat de contactar i contractar el personal de Toló: la persona que s'encarregarà de dirigir la seva construcció i gestionar el Parc, el director Francisco Reyfard; l'enginyer mà dreta del director, Reynald Boyer; i gairebé la meitat de la mestrança, gairebé tots vinguts de Toló.

Però qui fou l'autor del disseny? No sabem si Reyfard a més de director del Parc era enginyer, però sí que qui dirigeix la construcció sembla que serà Boyer. Podria molt ben ser que cap d'ells fos l'autor del disseny, sinó que l'haguessin copiat d'algun vaixell dissenyat i/o construït a Toló.

Per tant el vaixell era de fet un navili francès, amb el vistiplau de Patiño –i del rei Felip V–, a qui li

havien de construir un vaixell de guerra de prestigi, un tres cobertes i amb 80 canons.¹²⁹

Un vaixell de guerra de primer rang del regnat de Lluís XIV corresponia a un vaixell que disposés d'entre 68 i 120 canons, amb un desplaçament comprès entre 1.400 i 2.400 tones. Però aquest no era el vaixell tipus, sinó que eren vaixells de prestigi, sobretot els més grans, els de tres cobertes. L'estàndard durant el seu regnat fou el de tercer rang, de 48 a 60 canons, amb un desplaçament comprès entre 800 i 1.050 tones, 45 m de llarg i 12 m d'amplada.

El *Sant Felip* havia de ser un vaixell de prestigi, inspirat en un primer rang francès, però no fou com els més grans tres cobertes francesos, com per exemple el *Royal Louis*, de 120 canons, sinó més aviat el tres cobertes estàndard de finals del segle XVII, amb una potència compresa entre 80 i 90 canons. A França, a finals del segle XVII, durant el regnat de Lluís XIV, hi ha una presència notable de navilis amb tres cobertes. Aquests es poden dividir en tres classes: primer, el grup més important, amb una potència de foc entre 76 i 90 canons, amb canons de 24 i 36 lliures a les 13 portes de la primera coberta. Aquest primer grup es pot subdividir en els que tenen la tercera coberta contínua i els que la tenen discontinua, amb la part central sense armar, tot i que la tercera coberta no està tallada. Un segon grup amb els que tenen la primera coberta amb 14 portes –i tots els canons de 36 lliures–¹³⁰ que apareixen a principis de la dècada del 1690 i amb una potència de 94 a 104 canons. I finalment el tercer grup, els grans navilis de tres cobertes de prestigi amb 15 portes a la primera coberta, però un grup molt minoritari. Jean Boudriot compta només quatre per a un total de cinquanta-sis tres cobertes al segle XVII.¹³¹

¹²⁹ L'*Ordonnance du Roi*, de l'any 1689, establí al primer rang els navilis de tres cobertes amb 80 canons. Per sobre hi havia el primer rang extraordinari, on es trobaven els navilis de tres cobertes amb 100 a 120 canons (Gardiner 16).

¹³⁰ A la segona coberta de 18 lliures, a la tercera de 12 lliures i canons de 6 lliures als castells.

¹³¹ Boudriot 1995: 8

El vaixell construït a Sant Feliu es trobaria dins del primer grup francès de navilis de tres cobertes, amb 13 portes a la primera bateria, amb una potència de foc de 76 a 90 canons. Per calcular la llargada d'un navili amb 13 portes a la bateria baixa, cal tenir en compte 32 polzades per porta –tant li fa si el canó és de 24 o 36 lliures– i 7 peus entre portes. Així mateix la distància de l'exterior de la roda de proa fins a l'extrem de proa de la primera porta, que ha de ser d'almenys dues entreportes, per tant 14 peus. I també la distància entre el costat de popa de l'última porta fins a la perpendicular de la roda de popa havia de ser entre 9 i 10 peus. La suma de totes aquestes dimensions dóna 142 peus de llargada de proa a popa per a un 13 portes. Es considera una llargada mínima, que pot variar segons el constructor, depenent de si segueixen els reglaments o no. I la norma és que aquesta llargada vagi en augment. A partir de la dècada del 1690 el vaixell tipus de tres cobertes i 80 canons tenia una llargada de 150-157 peus (45-48 m), amb 13 portes armades a la primera bateria amb canons de 36 lliures.¹³²

Primera bateria	13 portes, 26 canons de 36 ll
Segona bateria	14 portes, 28 canons de 18 ll
Tercera bateria	11 portes, 22 canons de 12 ll o 8 ll
Castell de popa	4 canons de 6 ll

Llargada	45-50 m
Amplada	13-14 m
Puntal	6-7 m
Tonatge	1.400-1.500 tones

L'aparell estàndard dels navilis de principis del segle XVIII estava compost pel bauprès llançat



cap al davant de la proa, l'arbre de trinquet a proa, el mestre al mig i el de mitjana a popa. El velam compost per tres veles quadres superposades a l'arbre de trinquet (veles de trinquet, gàbia i gone-ta) i tres més a l'arbre mestre (veles mestra, gàbia i goneta), mentre que l'arbre de mitjana tenia una vela llatina (vela de mitjana) i una de quadra superposada (vela de sobremitjana), totes les veles quadres sense bonetes però amb rissos; al bauprès hi havia una vela quadra sota el bauprès (vela de civadera),¹³³ i finalment veles triangulars (d'estai a mitjan segle XVII i flocs a partir del 1710) entre els arbres, dues entre mitjana i mestra, tres entre mestra i trinquet, i dues entre trinquet i bauprès.

Aquest seria l'aspecte i dimensions d'un navili de 3 cobertes i 80 canons, per a la construcció i equipament del qual es necessitaven més de 3.000 arbres (el 80% roures de 80-100 anys d'edat), amb 80 canons que pesaven unes 100 tones, un pes per al total d'àncores de 16 tones, més de 2.500 m² de velam, a més de dos jocs de recanvi que feien en total 7.500 m² de tela, i finalment un cordam que passava dels 100 km, fabricat a partir de 250.000 lliures d'espart.

Les embarcacions auxiliars: la llanxa i el bot

La llanxa o xalupa¹³⁴

La llanxa sol ser l'embarcació auxiliar més gran d'un vaixell de guerra. Serveix per carregar i descarregar la tripulació, provisions, aigua, munició,

Representació d'un navili de la primera meitat del segle XVIII en un Manual d'Acords de l'època (AMSFG, Fons Ajuntament)

¹³² Boudriot 1995: 12.

¹³³ A partir del 1710 desapareix la vela de contracivadera, situada sobre un petit arbre sobre l'extrem del bauprès.

¹³⁴ En castellà es fa servir el terme 'lancha', mentre que en francès es fa servir 'chaloûpe'. Els documents escrits en castellà on apareix el terme 'chalupa' es deu al seu redactor, d'origen francès.

llenya, i també s'encarrega de portar l'àncora al lloc adient per ancorar el vaixell si cal. Si l'àncora és al fons s'encarrega d'ajudar a localitzar-la i a llevar-la. Per tant, es tracta d'una embarcació que ha d'arribar a aguantar el pes d'una àncora que pot arribar a les 5.000 lliures de pes.

La llargada total sol ser de 36 peus (11,7 m), oberta de 9 peus 2 polzades (2,979 cm) i un puntal de 3 peus 8 polzades (1,192 m). Disposa d'11 bancs amb dos remers cadascun, amb el seu propi rem.¹³⁵

Sol pesar unes 8.200 lliures i el seu desplaçament arriba a les 23 tones.

El bot o “canote”¹³⁶

Els navilis del segle XVIII podien tenir dues embarcacions auxiliars més, el bot gran i el petit, però a la nostra documentació només es fa referència a un sol bot. La seva funció és sobretot transportar oficials, no grans càrregues ni les àncores; per aquesta raó poden portar més decoració i colors més fins a la pintura, a més de coixins als bancs de popa i un tendal de protecció contra el sol.

Si fos el bot gran la seva llargada seria de 32 peus (10,4 m), oberta de 8 peus (2,6 m) i puntal de 2 peus 10 polzades (0,921 m). Disposa de 9 bancs per anar a rem i dos arbres per anar a la vela. El seu pes és de 3.600 lliures i el desplaçament pot arribar a les 12 tones.

El bot petit té una llargada de 26 peus (8,45 m), oberta de 6 peus i 6 polzades (2,11 m) i puntal de 2 peus 5 polzades (0,78 m). Disposa de 7 bancs de remers i dos arbres per anar a vela. El seu pes és de 2.200 lliures i el desplaçament, de 6,5 tones.

La tripulació

Mentre s'acabava de construir i d'equipar el vaixell o mentre es trobava ancorat a la badia de Sant Feliu de Guíxols, es duia a terme el reclutament de la tripulació. Pocs dies abans de ser beneït es va enviar una carta a tots els ajuntaments de la costa catalana demanant un nombre de mariners per a la tripulació del navili *Sant Felip* que es construeix a Sant Feliu i que s'ha de fer a la vela a principis de juny següent.

En aquesta carta, també enviada a l'ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, es demana una part del total dels mariners necessaris –però no diu quants–, que es triaran de la llista de mariners de la vila que es troben a la memòria adjunta –la qual manca– i si en falta algun per qualsevol causa, que posin en lloc seu un altre dels que queden. El termini en què s'han de presentar els mariners és el 15 de maig, davant del capità Juan María Delfino a Sant Feliu de Guíxols. Si en falta cap, s'imposarà 500 lliures de pena a cadascun dels jurats, i 200 al mariner que falti, a més de 4 anys de presidi per a aquest darrer.¹³⁷

La tripulació d'un navili de guerra de tres cobertes i 80 canons era de 499 homes, dels quals 220 eren simples mariners.

Ara bé, l'única informació concreta amb el nombre total d'homes que componien la seva tripulació data de la seva participació a la batalla del cap Passaro, l'estiu del 1718, amb 550 homes. Probablement, un nombre més gran pel seu rol com a nau almirall de l'estol que s'envià a la conquesta de Sicília.¹³⁸

¹³⁵ Boudriot 1995 vol. II.

¹³⁶ Igual que a la llanxa, el terme en castellà és 'bote', mentre en francès és 'canot', d'aquí que quan qui redacta un document en castellà és francès, fa servir aquest gal·licisme.

¹³⁷ 1717, maig 9. AM-SFG, Fons Ajuntament, Correspondència, 1887.

¹³⁸ Tot i que se'l cita amb una artilleria composta per 74 canons (Fernández Duro VI, 160-63).

TRIPULACIÓ D'UN NAVILI DE 80 CANONS			
NOMBRE	GRAU	SOU MENSUAL	RACIÓ DIÀRIA
Oficials de guerra			
1	Capità	85 + 150 * 1 **	6
1	2n capità	60	3
1	Tinent	40	1
1	Alferes	25	1
1	Capità de la tropa	40	1
1	Tinent de la tropa	25	1
1	Capellà	20	1
1	Cirurgià	25	1
1	Escrivà	25	1
Oficials de mar			
1	Mestre	25	1
1	Contramestre	20	1
2	1rs pilots	55	2
2	2ns pilots	30	2
1	Conestable	18	1
2	1rs caporals d'artilleria	30	2
2	2ns caporals d'artilleria	24	2
4	Ajudants	42	4
1	Mestre armer	10	1
1	Ajudant	6	1
1	Mestre d'aixa	18	1
1	Ajudant	12	1
1	Mestre calafat	18	1
1	Ajudant	12	1
1	Mestre de veles	10	1
1	Ajudants	6	1
6	Caporals de xalupa	60	6
1	Ajudant de cirurgia	12	1

>

TRIPULACIÓ D'UN NAVILI DE 80 CANONS			
NOMBRE	GRAU	SOU MENSUAL	RACIÓ DIÀRIA
Mariners			
80	Mariners artillers	720	80
220	Mariners	1.540	220
40	Grumets	180	40
30	Patges	90	30
Tropa			
10	Sergents	77 ^{6/16}	10
16	Caporals	90 ^{3/18}	16
62	Soldats	262 ^{5/30}	62
2	Músics	11 ^{2/32}	2
PAGA MENSUAL		3.774 ^{8/28}	506 ***
MENSUALITAT EN RACIONS		4.107 ^{5/10}	
TOTAL		7.882 ^{4/4}	

* Escuts, rals i maravedís
 ** Complement anomenat *de mesa*
 *** 92 maravedís per ració
 Font: AHN, Estado, llig. 2.329.

CAPÍTOL VII

LA VIDA DEL *REAL FELIPE*: TRANSFORMACIÓ I FI

L'estiu de l'any 1717, acabat de construir, lliurat a la marina i equipat amb la seva tripulació, el *Sant Felip* va salpar de la badia de Sant Feliu. En l'any de vida que va tenir fins al seu enfonsament el mes d'agost del 1718 en el marc de la batalla del cap Passaro, sembla que va patir una transformació que el disminuï en el nombre de canons i de cobertes.

Pràcticament totes les fonts documentals i bibliogràfiques ens parlen del *Sant Felip* com un vaixell de dues cobertes i 70 canons, algun l'augmenta, però, a 74. Sobretot l'abundant bibliografia, tant espanyola com anglesa, que narra els esdeveniments de la batalla del cap Passaro sempre ens parla d'un navili de dues cobertes i 70 canons.

És per aquest motiu que abans parlàvem de dos *Sant Felip*, que són el mateix: el tres cobertes i 80 canons de Sant Feliu de Guíxols, i el dues cobertes i 70 canons del cap Passaro.

Un document, sense data, entre papers de 1717, ens indica la seva transformació. És un carta de pagament a "*Thomas Alejo Patron de su varco q[ue] condujo en el desde la vahia de Cadiz 600 tablas... [y] vuelve de retorno con una varcada de lastre p[ara] uno de los dos navios S. Ph[e]lipe el R[ea]l o Sta Isabel que se hallan en la boca del caño de la Carraca*".¹³⁹

És bastant probable que en aquesta data el *Sant Felip* es trobava al port de La Carraca, a Cadis, on se li estava reduint l'artilleria, de 80 a 70 canons, i

compensant la pèrdua de pes amb una aportació de llast. Ara bé, els canvis que va patir el *Sant Felip* no es reduïren només a la disminució del nombre de canons, sinó que patí una transformació molt més radical: la pèrdua d'una coberta, fet que redueix l'altura del conjunt del vaixell, sobretot de les superestructures i l'eliminació d'un corredor al mirall de popa.

Si bé l'augment o disminució d'artilleria en un navili és un fet bastant habitual, i no afecta el vaixell i la seva forma pràcticament, l'eliminació d'una coberta implica una transformació que és evident fins i tot en la forma del vaixell. Pot semblar estrany que es dugui a terme un procés de reducció de cobertes i artilleria com el que va patir el *Sant Felip*, però aquest no és tan rar, ja que disposem d'altres casos similars en la marina francesa i anglesa.¹⁴⁰

Ara bé, per quin motiu es va fer aquesta reducció de coberta i artilleria? Per una banda, era un fet conegut que els tres cobertes eren uns vaixells que havien quedat obsolets. També aquí cal destacar el possible paper que hi jugà Gaztañeta.

L'era dels tres cobertes a la segona dècada del XVIII ja havia acabat. Durant la segona meitat del segle XVIII a França el nombre de tres cobertes arribà a 51 dels 122 navilis,¹⁴¹ o sia, gairebé un 40%. L'últim de 80 canons es construï a Rochefort el 1692.¹⁴² Però l'any 1720 ja no en disposava cap, ja que tots els navilis eren de dues cobertes. Tot i que es reactivarà la construcció de navilis a partir del 1720-1730, es potenciarà el dues cobertes, i tan sols es

¹³⁹ AGI, Contratación, llig. 4.720.

¹⁴⁰ El *Conquerant*, navili de 3 cobertes i 80 canons, construït a Toló el 1687-1688, serà refet l'any 1712 i convertit en un 2 cobertes i 70 canons. A Anglaterra el 1719 es refan molts navilis per tal de millorar-los, entre aquests molts tres cobertes de 80 canons, fent-los més llargs (Lavery 1983: vol. I, 75-6).

¹⁴¹ Aquest segle hi ha una gran varietat de 3 cobertes: des d'11 troneres a la bateria baixa, de 12 troneres, predominant els de 13 troneres (28 vaixells), i finalment els de 14 a partir de 1689 fins a 1693 (19 vaixells).

¹⁴² Del 1690 al 1695 els navilis de 3 cobertes que es construïran tindran pràcticament tots una força de 96 canons en lloc dels 80 canons del decenni precedent (Boudriot 2002: 20).

construirà un tres cobertes el 1723 i set més entre els anys 1757 i 1780 amb una potència d'entre 110 i 120 canons. Durant tot el segle XVIII podem observar que el navili de dues cobertes anirà creixent en llargada, s'augmentarà el nombre de canons a cada coberta, i s'establirà com a estàndard el de 74 canons. Fins al 1735 amb 13 tronerres a primera coberta; després d'aquest any ja amb 14 tronerres, i a partir de l'última dècada del XVIII una versió augmentada, el 80 canons.¹⁴³

A Anglaterra no es produí l'aturada en la construcció de navilis de les primeres dues dècades del segle XVIII tal com succeí a França. Sí que presenciem, però, una disminució del nombre de navilis de 3 cobertes a la Royal Navy. Si l'última dècada del segle XVII Anglaterra disposava de 17 navilis de 3 cobertes amb 80 canons, aquests s'aniran reduint amb el pas dels anys.¹⁴⁴

Els motius pels quals el *Sant Felip*, com a navili de 3 cobertes i 80 canons, havia passat de moda són diversos i típics en altres vaixells del segle XVII: devia ser massa curt, amb massa pes d'artilleria a les cobertes superiors i als castells. A això s'hi afegia una sobrelevació de l'obra morta que el feia poc estable a la vela. Tal com diu Jean Boudriot, recollint els comentaris de l'època: "*La surcharge et la hauteur des oeuvres mortes, un rapport défavorable entre cette hauteur et la longueur du vaisseau, avaient pour conséquence un médiocre comportement à la mer.*"¹⁴⁵

El mateix Blaise Ollivier, l'any 1732, comenta els defectes dels navilis com el *Sant Felip*: "*J'ay remarqué que le vaisseau de 80 canons à trois ponts est bien désavantageux à construire parce qu'il est trop petit pour porter trois batteries complètes et en même temps bien porter la voile et avoir la première batterie suffisamment élevée*

au dessus de l'eau. Il faut éviter de construire un vaisseau de cette force et si on ne peut pas s'en dispenser, il faut lui donner 162 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot. Il faut éviter de faire un château-avant à ce vaisseau et de prolonger son gaillard d'arrière plus en avant que le grand cabestan. Il ne lui faut qu'une petite dunette et ne lui donner que le moindre vibord possible au-dessus du troisième pont, du gaillard d'arrière et de la dunette. Ce vaisseaux aura tous ses canons dans ses trois batteries, savoir 26 de 36 à la première, 28 de 18 à la seconde, 26 de 8 à la troisième. (...) Il faut avoir attention de ne donner absolument que le nécessaire à la hauteur des oeuvres mortes et être ménager des fortes dimensions dans toutes les pièces qui entrent dans les hautes, sans néanmoins faire ces pièces trop faibles. Il faut distribuer les canons de manière qu'il y en ait le moins qu'il sera possible dans les hauts. J'ay vu des constructeurs faire des vaisseaux qui ne portaient pas la voile, parce qu'ils y avoient placé un trop grand nombre de canons pour joir de l'honneur d'avoir fait un vaisseau de force".¹⁴⁶

I aquesta era l'opinió general entre la marina dels diferents països europeus, eren vaixells massa grans i lents, i aquesta era el que es pensava per part de la principal potència naval del moment: "*In Britain it fell into severe disfavour among progressive officers, largely because of the discrediting of the three-decker 80s*".¹⁴⁷

A més, aquests vaixells curts, alts i sobrecarregats d'artilleria implicaven encabir en un espai reduït més tripulació, i de retruc més provisions.

Per altra banda hi ha el paper que hi jugà Gaztañeta, el qual des de feia anys, almenys des del 1713, intentava imposar la construcció a les drasanes del Cantàbric els seus models de navilis.

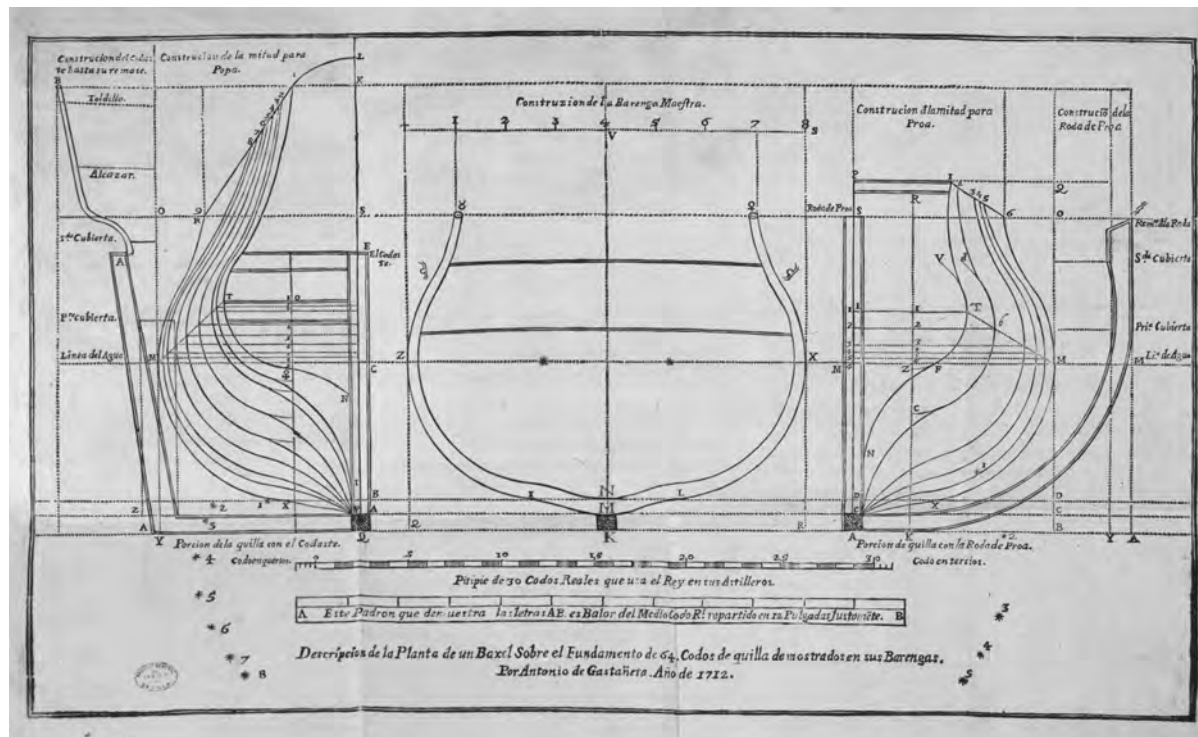
¹⁴³ Boudriot 1995: 276.

¹⁴⁴ Lyon 161-84.

¹⁴⁵ A França de 1694 a 1780 només es construïran vuit navilis de tres cobertes. (Boudriot 2002: 20).

¹⁴⁶ Boudriot 1995: 29.

¹⁴⁷ Gardiner 20.



Patiño, en iniciar la construcció del *Sant Felip* a Sant Feliu de Guíxols, va actuar independentment del que es feia a la resta de l'Estat pel que fa a construcció de vaixells per al rei, encarregant el disseny a enginyers francesos, per tant construint un navili francès per al rei d'Espanya. Podria haver estat la gelosia de Gaztañeta en veure com se li escapava de les mans la construcció de vaixells per al rei el que provocà la seva transformació.

Però la veritat és que era un vaixell passat de moda, del qual ja no se'n construïen a les principals marines europees, com la francesa o l'anglesa. De fet, en part es pot explicar com una maniobra política de Patiño per llançar el seu *cursus*

honorum dedicant un vaixell de prestigi a Felip V. Poc després fou nomenat intendent general de Marina.

Així podem apreciar com es va produir una conversió d'un 3 cobertes i 80 canons a un 2 cobertes i 70 canons. El navili francès té 13 troneres a la bateria baixa, igual que el navili de Gaztañeta de l'any 1720, de 70 canons, i aquest, en canvi, té 13 troneres a la primera coberta, 14 troneres a la segona coberta, i 6 troneres al castell de popa i 2 troneres al castell de proa.

Navili de dues cobertes
i 70 canons, disseny
d'A. de Gaztañeta.
(Ministerio de Cultura,
AGI, MP-Ingenios,
16-TER)



Així, resumint les dades de la taula de proporcions de Gaztañeta:

- 80 canons: 1.534,25 tones, llargada 50 m, obra 13,88 m i puntal 6,94 m.
- 70 canons: 1.095 tones, L 44,82 m, l 12,45 m, p 6,22 m.

- 60 canons: 950,75 tones, L 43,67 m, l 12,14 m, p 6,07 m.

La diferència entre el navili de 3 cobertes i 80 canons francès i el navili de 2 cobertes i 70 canons de Gaztañeta es redueix a una coberta menys; per

El carrer Major entre finals del segle XIX i principis del segle XX, vist des de la Rambla del Portalet (AMSFG, Col. Municipal d'imatges, Autor: desconegut)

tant, menys obra morta, menys artilleria, i per la suma d'aquests dos menys tonatge, però pel que fa a les seves dimensions són pràcticament les mateixes, tant en llargada, com en amplada, com en puntal, si es calcula des de la quaderna mestra al bau de la primera coberta. Per tant, durant el seu únic any de vida, fou durant molt poc temps un navili de tres cobertes i 80 canons.

Sardenya

La política italianista endegada pel cardenal i ministre Alberoni tenia com a finalitat conquerir les possessions espanyoles a Itàlia que havia tingut fins a l'esclat de la Guerra de Successió. La capacitat organitzativa i de gestió demostrada a Catalunya per part de José Patiño, així com l'expedició naval de conquesta de Mallorca l'any 1715,¹⁴⁸ féu que confiessin en ell per tal de preparar l'estol que salparia a la conquesta de l'illa de Sardenya.

Aquí s'inicia la vida activa del *Sant Felip*. Durant tot l'estiu del 1717 a Barcelona es feien preparatius per reunir una gran flota per atacar Sardenya segons ordres d'Alberoni. *"Hizo pasar con plena autoridad sobre todos a don José Patiño, intendente general de marina, a Barcelona, y éste con su actividad y prontitud, en pocos días después tenía en orden aún la gran nave que se fabricó en San Feliu, y las seis naves que se hicieron en Vizcaya"*.¹⁴⁹ (...) *"Mandó el rey Católico pasase a Barcelona el marqués de Lede, para comandante general de las tropas de esta expedición, y las naves se pusieron a cargo del jefe de escuadra, marqués Esteban Mari (...) Constaba de doce naves de guerra y cien las de transporte; las tropas eran ocho mil infantes y seiscientos caballos; iban los tenientes generales don José Armendariz y el señor de Grafeón, los mariscales de campo conde de Montemar, marqués*

de San Vicente y el caballero de Lede. Habíanse embarcado cincuenta cañones de batir, doce de campaña, gran cantidad de pertrechos, víveres y municiones para tres meses".

Quan l'estol salpa de Barcelona es dividirà en dues esquadres, la de Mari, que segueix la ruta del golf de Lleó fins al Port Eseus, i la de Baltasar de Guevara, que seguí la costa francesa fins a Còrsega i d'aquí a Càller. La primera va tardar 20 dies a arribar a Sardenya, a causa de calmes en aigües de Mallorca i perquè va haver de fer dos cops aigua a Palma per als cavalls. Finalment l'esquadra de Mari arriba el 20 d'agost de 1717 a Sardenya, i les galeres d'Espanya de Don Francisco Grimau protegiran el desembarc del dia 22 a la platja de Sant Andreu. Pocs dies després és conquerida l'illa. I per tal de consolidar la conquesta durant tot el mes de setembre de 1717 contínuament *"don José Patiño estuvo enviando víveres de Barcelona con el mayor cuidado"*.

Sicília

L'èxit de la conquesta de Sardenya, tant pel que fa a l'organització i la rapidesa en què es va dur a terme, va afavorir que l'estiu següent un nou estol salparia també des de Barcelona cap a la conquesta de Sicília. Alberoni tenia por que l'illa, aleshores en mans del duc de Savoia, es passés als Àustria.

Durant tota la primera meitat de l'any 1718 hi havia una gran activitat armamentista a Espanya: es feien vaixells de guerra, se'n compraven també, es reclutaven homes a Espanya, Gènova, Liorna, es fonien canons a Navarra, es portaven milions de municions a Catalunya, equipament per als soldats, armes, etc. *"El único ministro de quien Alberoni se valía era don José Patiño..."*

¹⁴⁸ Una flota de 18 navilis i 6 galeres comandada per Pedro de los Ríos, protegint un comboi de 200 vaixells de transport, fou organitzada a Barcelona per part de José Patiño.

¹⁴⁹ 1717, 8 agost. S'envia des de la tresoreria de Cadis cap a la marina càntabra una bestreta de 9.000 pesos escuts de plata per als armadors de 6 embarcacions que havien d'anar a Barcelona (Crespo 1996: 188).

porque para mantener su autoridad lo facilitaba todo y lo conseguía... No despreciaba medio alguno para el fin... Nunca se vieron en España preparativos tan grandes... Europa asombrada de que pudiese un reino cansado de tan prolija y tan varia guerra ser capaz de gastos tan inmensos".¹⁵⁰

Així s'anaven reunint a Barcelona, embarcacions, armament, tropes, municions i queviures. "En primero de mayo se empezó el embarco en Barcelona de todo género de pertrechos y víveres" per als més de 400 vaixells i l'exèrcit que havia d'ocupar Sicília. "...iban embarcados 80 cañones de batir y de campaña, 40 morteros, 1.500 acémilas para el transporte y 15.000 fajinas. Embarcáronse 36 batallones completos, 6 regimientos de caballería, 4 de dragones, 500 artilleros, 60 minadores, 50 ingenieros, 150 maestros de diferentes artes. El número de la gente que se embarcó fue considerado exceder de 30.000 hombres; víveres para toda la gente por cuatro meses". A més, diners per pagar soldades amb un total de 5.500.000 pesos, medicaments per valor de 12.000 doblons, caixes plenes de cames i braços de fusta, només es va permetre embarcar les dones de la neteja dels regiments, cap altra dona. "Y para facilitar un pronto y cómodo embarco se construyó un ancho y largo puente que entrando desde tierra a proporcionada distancia dentro del mar facilitaba el tránsito a las tropas, desfilando por regimientos como en plena marcha, y así tomaban las embarcaciones sin embarazo ni turbación, siguiendo a cada regimiento sus equipajes precisos. Todo este número de gente se empezó a embarcar en

el puerto de Barcelona al amanecer del día 15 de junio y el 17 se hizo a la vela el armamento, a la orden del almirante don Antonio Castañeta y del marqués de Ledesma, nombrado generalísimo de esta expedición".¹⁵¹

Els 30.000 soldats –que completaven una força de 36 batallons d'infanteria, 4 regiments de dragons, 6 regiments de cavalleria– estaven manats per Don Juan Francisco de Vete, marquès de Ledesma. S'havien embarcat també més de 100 canons de batre, 40 morters, 1.500 mules, a més de 600 artillers, 1.500 ajudants d'artiller, 60 minaires, 50 enginyers, manats per Prosper de Verboom, enginyer major, per lluitar contra un exèrcit de tan sols 7.000 homes a Sicília.

Alberoni, "fiando, como decía, gran parte de la obra en la fortuna, mandó que, juntándose en Barcelona tropas y naves, que en toda España había prevenido, entregando dos pliegos sellados a los comandantes, hizo partir esta armada el día 18 de junio, mandada por el jefe de escuadra don Antonio Gaztañeta, buen piloto, pero poco experimentado en la guerra, mas tocábale el mando por su antigüedad".

Gaztañeta anava embarcat al *Sant Felip*, que complia la funció de nau almirall. Aquest tenia com a subalterns i caps d'esquadra Don Fernando Chacón, el marquès Esteban Mari i Don Baltasar de Guevara. Una armada formada per 22 navilis de línia, 3 navilis mercants armats en guerra, 4 galeres i 1 galiota mallorquina comandades pel general Grimau.

El comboi compost davant de Barcelona estava format per més de



Retrat d'Antonio de Gaztañeta, obra de Landsberghs, 1718 (Museo Naval. Madrid)

¹⁵⁰ Bacallar 270-71, 274 i 277.

¹⁵¹ Castellví vol. IV 636. Durant la guerra el port de Barcelona va quedar arruïnat. Mercader (1968: 213) cita treballs de rehabilitació del port i del moll, per refer el moll, buidar de fang i sorra el fons del port. Contractes a ACA, Intendència, anys 1722-1724. Castellví vol. IV: 436-37.

400 embarcacions, amb 36.000 homes i 8.000 cavalls, l'armada més gran comparable a les de l'època de Felip II. Era tanta la quantitat de vaixells de guerra i de transport que es van haver de dividir en onze esquadres de 40 embarcacions. *“Nunca se ha visto armada más bien abastecida... Todo se debió al cuidado de don José Patiño, que aunque no tenía más despacho que de Intendente General de Tierra y Marina”*. El cardenal Alberoni li donà ple poder sobre l'expedició i diners per a l'empresa, i fins i tot Gaztañeta i Lede quedaren sota les ordres de Patiño.

El 28 de juny arriben a Càller, on es reforcen amb les tropes espanyoles que s'hi havia establert des de feia gairebé un any. El 30 de juny ja són a San Vito, Sicília; arriben al cap Salento —a 4 llegües de Palerm— i desembarquen entre l'1 i 3 de juliol. Dies més tard es lliura Palerm i prenen un navili nou de 64 canons que hi havia al port, probablement un navili acabat de construir a les drassanes de Palerm per part de constructors navals francesos vinguts de Toló.

La batalla del cap Passaro

Els preparatius de la flota i de l'exèrcit havien estat observats per part d'espies-negociants anglesos a Cadis i a Barcelona.¹⁵² Per aquest motiu Anglaterra preparà una flota que s'havia de dirigir a Sicília per tal d'evitar la seva conquesta per part d'Espanya. L'armada anglesa de Byng salpà d'Anglaterra el 3 de juny, amb un total de 20 navilis, i arribà a Nàpols el 2 d'agost. Aquí, Byng rep ordres d'atacar l'armada espanyola i se'n va cap a Messina, on arriba el 7 d'agost.

El 9 d'agost a Torre del Far, la flota espanyola ancorada salpa per ordre de Patiño per buscar l'es-



quadra de Guevara, que en aquell moment venia de Malta. Abans de trobar-se units els tres grups en què s'havia dividit la flota espanyola durant la nit del 10 d'agost la flota anglesa es va acostar als vaixells espanyols. En fer-se de dia, la flota espanyola estava tota dispersada, situació aprofitada per la flota anglesa, que atacà —sense declaració prèvia de guerra— davant del cap Passaro el dia 11 d'agost de 1718.¹⁵³

Els anglesos atacaren el grup de vaixells comandats per l'almirall Gaztañeta. El *Sant Felip* rebé un atac per popa de dos navilis anglesos de 60 i

Retrat de l'almirall George Byng, obra de Jeremiah Davison de 1734 (National Maritime Museum, Greenwich, London, Greenwich Hospital Collection)

¹⁵² 1718, 11 abril. Patiño intendent-president es fa càrrec de tot, organitza a Cadis la flota que havia d'anar a Sicília el 1719. De Cadis salparan 19 navilis cap a Barcelona per trobar-se amb la resta de la flota per anar cap a Sicília (Crespo 1996: 206).

¹⁵³ Bacallar 290.



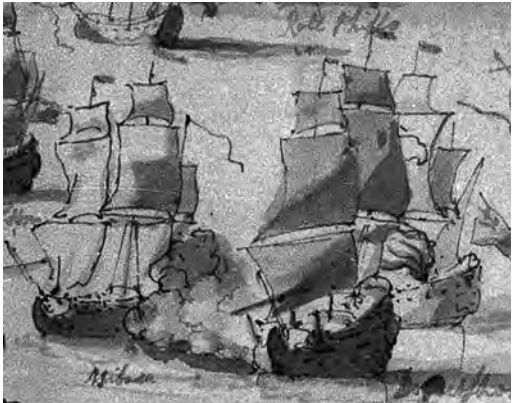
Batalla de Cap Passaro (1718), representada per Richard Paton l'any 1767 (National Maritime Museum, Greenwich, London, Greenwich Hospital Collection)

BALANÇ DE FORCES NAVALS AL CAP PASSARO					
FLOTA ESPANYOLA			FLOTA BRITÀNICA		
Vaixell	Canons	Tripulació	Vaixell	Canons	Tripulació
<i>San Felipe el Real</i> [1]	74	550	<i>Barfleur</i> [2]	90	730
<i>La Real</i> [3]	62	450	<i>Shrewsbury</i> [4]	80	535-540
<i>Principe de Asturias</i> [5]	72	450	<i>Dorsetshire</i> [6]	80	535-540
<i>San Luis</i> [7]	60	450	<i>Burford</i>	70	440
<i>San Fernando</i>	60	450	<i>Essex</i>	70	440
<i>Santa Isabel</i>	60	450	<i>Grafton</i>	70	440
<i>San Pedro</i>	60	450	<i>Lenox</i>	70	440
<i>San Carlos</i>	60	450	<i>Breda</i>	70	440
<i>La Hermiona</i>	60	450	<i>Oxford</i>	70	440
<i>Santa Rosa</i>	64	450	<i>Captain</i>	70	440
<i>El Aguila</i>	36	300	<i>Royal Oak</i>	70	440
<i>La Juno</i>	36	300	<i>Kent</i>	70	440
<i>La Sorpresa</i>	40	350	<i>Canterbury</i>	60	365
<i>La Esperanza</i>	28	200	<i>Dreadnought</i>	60	365
<i>La Perla</i>	60	450	<i>Ripon</i>	60	365
<i>El Puerco Espín</i>	50	350	<i>Superbe</i>	60	365
<i>San Isidro</i>	50	350	<i>Rupert</i>	60	365
<i>San Felipe</i>	30	200	<i>Dunkirk</i>	60	365
<i>El Burlandín</i>	50	350	<i>Montagu</i>	60	365
<i>La Galera</i>	40	350	<i>Argyle</i>	50	280
<i>San Fernando el Pequeño</i>	28	200	<i>Rochester</i>	50	280
<i>San Juanico</i>	22	150	<i>Charles</i>	44	190
<i>El Volante</i>	40	300	<i>Brulot</i>		

[1] Comandat per Antonio Gaztañeta, vaixell almirall.
[2] Comandat per l'almirall George Byng i el capità George Saunders.
[3] Comandat pel marquès de Mari.
[4] Comandat pel sotsalmirall Charles Cornwall i el capità John Balchen.
[5] Comandat per Fernando Chacón.
[6] Comandat pel contraalmirall George Delavall i el capità John Furzer.
[7] Comandat per J.E. Baltasar de Guevara.



BALANÇ DE FORCES NAVALS AL CAP PASSARO					
FLOTA ESPANYOLA			FLOTA BRITÀNICA		
Vaixell	Canons	Tripulació	Vaixell	Canons	Tripulació
<i>La Tolosa</i>	30	200	Brulot		
<i>El León</i>	20	180	Bombes		
<i>El Tigre</i>	50	350	Bombes		
<i>La Flecha</i>	18	180			
<i>San Juan</i>	60	450			
<i>Pingüe Pintado</i>	40	300			
2 brulots, 2 balandres i 7 galeres					



70 canons que rebutjà, tot i que l'atac del segon li féu malbé l'arbre de mitjana. Poc després fou envoltat per quatre navilis de 70 canons i un de 80, l'insígnia del contraalmirall Delavall. Ara l'atac era dut a terme per set navilis anglesos –amb un total de 560 canons– que destrossaren els pals, veles, eixàrcia i superestructures del *Sant Felip*. Davant d'aquesta situació, Delavall demanà a Gaztañeta que es rendís, amenaçant-lo de cremar-li el *Sant*

Felip amb un vaixell incendiari en cas contrari. Davant la negativa de Gaztañeta s'envià el brulot, que fou enfonsat a canonades per part del *Sant Felip*. Fins i tot s'intentà abordar-lo pels dos costats sense èxit. Més tard rebé l'ajut de la fragata *Volante*. Aquesta ràpidament fou atacada per tres navilis anglesos de 70 canons, i al cap de quatre hores de lluita i quan ja estava a punt d'enfonsar-se, es rendí. Gaztañeta, en veure el perill en què es trobaven les fragates *Perla* i *San Juanico* de caure preses, decidí rendir el *Sant Felip* per evitar-ho.

La mateixa sort patiren molts altres navilis i fragates espanyoles atacades per diversos navilis anglesos: es rendiren els navilis *El Príncipe de Asturias*, *Santa Isabel*, *San Carlos* i les fragates *Santa Rosa*, *Juno*, *Sorpresa* i *Volante*.

El segon grup, format per l'esquadra del marquès de Mari embarcat al navili *El Real*, i acompanyat per les fragates *San Isidro*, *Tigre* i *Águila de Nantes*, fou atacat l'endemà per part de sis navilis anglesos. Els vaixells *Real*, *San Isidro*

Batalla de Cap Passaro (1718), segons un dibuix de Peter Monamy realitzat cap a 1720. En aquesta pàgina, detall de l'obra on apareix el *San Felipe* envoltat de navilis anglesos (National Maritime Museum. Greenwich. London).

Batalla de Cap Passaro (1718), segons un dibuix de Peter Monamy realitzat cap a 1720. (National Maritime Museum, Greenwich, London).



¹⁵⁴ Les fonts són bastant confuses, no solen coincidir gairebé mai el total de navilis i fragates de cada estol, ni els que foren presos o cremats tampoc. Algun autor diu que vaixells espanyols trobaren refugi a Malta, altres a Corfú i que les galeres anaren a Malta (Castellví vol. IV: 639).

¹⁵⁵ Gaztañeta havia estat ferit de bala a la cama esquerra durant la batalla, també a la cara i al pit per les restes d'un mariner mort d'una bala de canó, així com el capità Despoix amb una estella clavada a l'esquena, a part dels 200 homes de la tripulació que moriren durant l'atac. En el moment que s'incendià i explotà moriren els 160 anglesos i 150 espanyols que en aquell moment formaven la seva tripulació. Byng envià tots els oficials a Augusta exigint que no podrien tornar a la marina durant 4 mesos. Gaztañeta, com la resta dels oficials, tornaran a Espanya amb l'intercanvi de presoners o pagaments de rescat. Gaztañeta, recuperat de les ferides, tornarà a Espanya, via Gènova, el mes de desembre de 1718, i de Patiño sabem que tornà a Espanya el gener de 1719 embarcat en la galera *La Patrona* o la *Santa Teresa*, que juntes salparen de Messina cap a Barcelona. Els vaixells presos seran retornats el 1721 però en un estat lamentable (Apestegui 54-5).

¹⁵⁶ «Varios puntos de Gobierno...», 15 de juliol de 1747. Archivo de la Real Academia de la Historia, Ms. 9/2061, f. 72 i 72v (O'Donnell 695-6)

i el *Tigre* seran presos, mentre que l'*Águila de Nantes* serà cremada, igual que la fragata *Esperanza*.

El tercer grup, format pels navilis *San Fernando*, *San Pedro* i sis fragates, trobaren refugi a Malta, mentre que el grup de les galeres de Grimau fugí cap a Palerm.¹⁵⁴

Els vaixells presos pels anglesos foren duts part a Maó i la resta a Siracusa. En aquesta ciutat siciliana es trobava ancorat el *Sant Felip*, on sembla que els oficials espanyols, rendits, desarmats i lligats, foren sotmesos a tota mena de vexacions per part de les tripulacions angleses. El final del *Sant Felip* fou bastant dramàtic. Desarborat i bastant malmès durant la batalla, quan es trobava pres i anava ser dut a Maó junt amb quatre navilis i quatre fragates preses, s'incendià i explotà amb tota la seva tripulació.¹⁵⁵

El resultat de la batalla fou l'aniquilació de la flota espanyola i l'aïllament de l'exèrcit espanyol a les illes de Sardenya i Sicília. Juan José Navarro,

marquès de la Victoria, comenta la derrota de la següent manera: “*La desigualdad de sus Buques, de su construcción, y del calibre de su artillería, y el abandono en que por el pasado se ha tenido en la conservación de los que había, juntamente con el engaño (nazido de la poca o ninguna experiencia de la Guerra de Mar); de que construyendo navíos de 70 cañones, eran éstos suficientes, à oponerse à un navio de tres puentes, y aun con ciego empeño querían incluir por navíos de entrar en línea, los de 60 cañones, sin distinguir que no es todo uno entrar en línea, ò mantenerse para el combate en ella, teniendo sus baterías de 18 y 18. Con este común parecer y lisonja, no se ha examinado de que calidad de Navios se debe componer la Marina del Rey, para no temer las Marinas del Norte.*” Un bon revés, com comenta el marquès de la Victoria: “*se perdieron los navíos que teníamos..., costando al Rey más de doce años en volver a formar navíos que hicieran Cuerpo de armada, pues tantos pasaron del año 1718 hasta el año 1730 que se empezó nuevamente a tener navíos buenos y malos*”.¹⁵⁶

NOU CONTRACTE I NOU MODEL: CAMBI I GAZTAÑETA

Tant Garrote –1691– com Gaztañeta –1688–¹⁵⁷ presentaren diferents tractats sobre construcció naval de vaixells de guerra a finals del segle XVII, sobretot encarats a la protecció dels combois americans. El primer ens anuncia com han de ser els nous vaixells espanyols, de fet galions, però per primera vegada estableix ordres de vaixells per dimensions i tonatge, mentre que el segon ens mostra com es fabricaven els últims galions reials d'Espanya.

Mentre que a França, Anglaterra i Holanda des de mitjan segle XVII es creen i utilitzen els navilis com a arma de combat dels estols en línia, a Espanya se seguiran construint galions. No tan sols per la seva funció en relació a la defensa dels combois americans, sinó també per la seva capacitat de càrrega i per poder passar el pas de Sanlúcar de Barrameda. Per aquest motiu sovint es parla a Espanya del segle XVII com el Segle d'Or del Galió.

A partir de la guerra de la Lliga d'Habsburg i de la de Successió, Gaztañeta redacta un nou tractat encarant-lo a la construcció d'una marina de guerra, un estol de navilis que puguin ser utilitzats per lluitar en línia conta les altres potències navals europees. Aquest serà presentat el 1713 i emprat definitivament per l'Estat a partir del 1720.¹⁵⁸

Entre les dues obres de Gaztañeta, la de 1688 i la del 1720-1722, s'hi pot apreciar una gran diferència indicadora de l'enorme progrés que es va produir en la construcció naval espanyola. En la primera obra, la construcció dels vaixells és una feina

artesana, empírica, fets prenent unes dimensions generals a partir de les quals s'obtenen la resta, mitjançant proporcions i càlculs bastant senzills. Tot es reduïa a proporcionar els vaixells. I, de fet, a partir d'una mesura bàsica, l'oberta o amplada màxima, s'aconseguia la resta. Les peces principals, com les rodes i la quaderna mestra, es traçaven mitjançant cercles. Es creava per a la quaderna mestra un gàlib, un per al medís mestre i un altre per a l'estamenera mestra. A partir d'aquests es definirien la forma de la resta de medissos i d'estameneres del costellam del buc, gràcies a unes regles de reducció o cercles que permeten donar les *pujas* –l'aixecament– i *acortamientos* –escurçament del pla– per als medissos i de *jobas* –posicionament de la testa– per a les estameneres, almenys fins a les darreres quadernes de formes, dites les *cuadras*.

En la segona obra, s'observa com Gaztañeta recull els avenços europeus en la concepció i construcció de vaixells, adoptant els plànols com a referència per a la construcció del buc. Gaztañeta és el gran testimoni que viu i contempla el canvi que es produeix en el disseny i en la construcció de vaixells entre finals del XVII i principis del XVIII. Per primera vegada s'explica com dissenyar un navili. Es fan els plànols, amb les diferents vistes, per ser emprades posteriorment pel constructor. No és com als galions, en què no es necessitava traçat previ. L'adopció d'aquest sistema als arsenals espanyols serà tan ràpid que Jorge Juan a l'*Examen Marítimo* del 1771 parla del mètode de proporcions i utilització de gàlibs per determinar

¹⁵⁷ FRANCISCO GARROTE, *Recopilación para la Nueva Fábrica de Baxeles Españoles*, BNM, ms. 1691. FRANCISCO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ *et al.* (eds.), *Arte de Fabricar Reales...*, 2 vols.

¹⁵⁸ ANTONIO DE GAZTAÑETA, *Proposiciones de las medidas arregladas. Apéndice al Proyecto de Bernardo de Tinajero...*, Madrid, 1713; i *Proposiciones de las medidas más esenciales para la fábrica de Navios y Fragatas*, Madrid, 1720.

la forma de les quadernes com si fos una cosa molt antiga, obsoleta, que pràcticament ningú ja ho conegués.

A partir de l'any 1713, data en què Antonio Gaztañeta presenta els seus models de navilis, la major part dels navilis construïts per a la marina es basaran en els seus dissenys, i d'entre els diferents models, el protagonista és el de 60 canons.

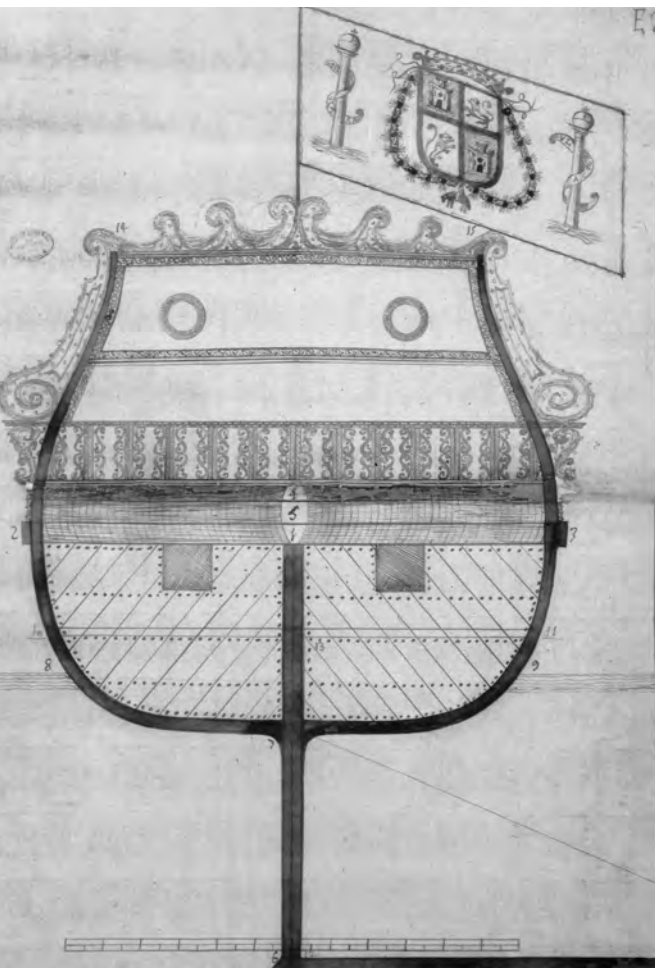
La decisió de triar aquest navili i no un de més canons, com un 70 o un 80, fou que havia de ser versàtil, ja que tant s'havia de fer servir en els

combats en línia com utilitzar-se en la protecció dels combois que anaven i venien de les colònies, així com en la vigilància del contraban a les costes americanes. Era un vaixell armat de 24 canons de 24 lliures a la primera coberta, de 24 de 18 lliures a la segona coberta i 10 de 6 lliures als castells. Però no fou sempre així. Alguns s'armaren amb canons de 18 lliures a la primera coberta i de 12 lliures a la segona coberta, gairebé sempre els que feien la ruta d'Amèrica, en què se'ls deia de viatge llarg, rebaixant pes de l'artilleria.

L'inconvenient fou que no era adient com a navili de línia, ja que els navilis de 60 canons anglesos o francesos tenien el mateix calibre o superior. A més, havien començat a prescindir del 60 canons i preferien el 70 i 74 canons com a navili de línia. Per tant els estols espanyols, formats principalment de 60 canons, es trobaven en clara inferioritat davant de les línies enemigues de les principals potències navals europees.

Tot i això, se'l considerava com un bon 60 canons, era un vaixell molt ràpid, podia arribar als 14 nusos de velocitat –fruit de l'allargament del buc¹⁵⁹, es comportava molt bé a la vela i era de fàcil i bona maniobra.

A partir del 1713 veiem com a les construccions de navilis al Cantàbric i a l'Havana s'imposen els dissenys de Gaztañeta, els seus navilis de 60 i 64 *codos* de quilla, amb una potència d'entre 60 i 68 canons. Els vaixells es distingiren per la seva qualitat, solidesa i el seu preu de construcció. Tan sorpresa va quedar la Hisenda espanyola com bona part de les marines europees. L'almirallat d'Holanda envià constructors navals a treure mides i gàlils dels navilis espanyols per construir-ne al seu país.



Vista de la popa d'un navili de 60 canons d'A. de Gaztañeta. (Ministerio de Cultura. AGI, MP-Ingenios, 13-B)

¹⁵⁹ De la relació llargada total/oberta màxima de Garrote de l'any 1690 de 3,43 s'havia passat amb Gaztañeta als 3,5 a 3,62.

Patiño i Gaztañeta aniran de bracet durant molts anys. Es comença a veure a partir de l'any 1718, quan tots dos dirigiran l'expedició de conquesta de Sicília. Probablement abans ja s'havien trobat a Barcelona¹⁶⁰ o a Cadis en l'inici d'una amistat, potser interessada, en què un faria carrera per arribar a ser a la llarga el veritable home fort de Felip V, mentre que el segon s'assegurava que tots els navilis que es construïssin per a la marina ho fessin segons els seus dissenys, a part de ser almirall de la marina.

Aquesta podria haver estat una raó de més per la qual es produí un canvi en l'origen dels plànols dels navilis construïts a Sant Feliu de Guíxols. Si el *Sant Felip* era un disseny francès, els navilis que es construïren a partir de la tardor del 1717 ho foren segons el disseny de Gaztañeta, tal com ja era habitual a la resta de drassanes espanyoles.

És veritat que el canvi de disseny coincideix també amb el canvi de contractista. El marsellès Juan Campos ho deixa de ser i és substituït en els nous contractes per l'italià Bernardo Cambi, persona no relacionada amb els afers navals i que actua des de la cort a Madrid com a empresari. Per no haver-se de desplaçar a Barcelona i a Sant Feliu de Guíxols delegarà les seves funcions en Francisco Reyfard, que és director del Parc durant la construcció del *Sant Felip* i que seguirà sent-ho amb Cambi.

Francisco Reyfard rebrà els plànols realitzats per Gaztañeta per construir un navili de 60 canons, i en construirà dos, primer el *Cambi* o *Sant Bartomeu*, varat el 1718, i després el *Català* o *Nostra Senyora de Montserrat* el 1719.

El navili de 60 canons de Gaztañeta tenia les dimensions següents: 43,67 m de llargada (76 co-

dos de llargada màxima i 63 *codos* amb 8 polzades de quilla), 12,14 m d'oberta màxima i 6,07 m de puntal, amb un port de 950,75 tones. Aquest serà el vaixell tipus, però hi ha variació pel que fa a la seva potència artillera: aquesta pot variar dels 60 als 62 i 64 canons. Cal comptar els dos de popa o si n'afegien als castells.

D'aquesta manera els dos navilis que es construiran a Sant Feliu de Guíxols ajudaran la marina espanyola a disposar d'una millor homogeneïtat, una bona flota de 60 canons, uns vaixells que destaquen —com dèiem anteriorment— per la seva versatilitat i rapidesa de construcció.¹⁶¹ Eren poc costosos de construir i de mantenir, eren sòlids, ràpids i de bona maniobra. Amb una tripulació poc nombrosa, tant es podia defensar sol com ser una bona arma d'atac.

¹⁶⁰ Sabem que Gaztañeta com a cap d'esquadra es dirigí amb un conjunt de vaixells carregats de tropes embarcades a Cadis i a Màlaga per ser duts a Barcelona.

¹⁶¹ Aquesta és una de les dades més rellevants: si la construcció del *Sant Felip* fou molt ràpida, 14 mesos, el *Cambi* serà d'11 mesos i el *Català*, ja de tan sols 9 mesos, comparant-ho amb els terminis de construcció de l'arsenal de Toló, en què un navili de 60 canons al segle XVIII tardava a construir-se entre 18 mesos i 3 anys (Vergé-Franceschi).

DIMENSIONES DELS NAVILIS DE GAZTAÑETA DE 80 I 70 CANONS
(Mesures navals castellanes i conversió a sistema mètric decimal)

NOMBRE DE CANONS	80		TOTAL	70		TOTAL
	<i>Codos</i>	<i>Pulgadas</i>	cm	<i>Codos</i>	<i>Pulgadas</i>	cm
<i>Lo más largo de la eslora</i>	87	0	4.999,89	78	0	4.482,66
<i>Lo largo de la quilla</i>	72	12	4.166,58	65	0	3.735,55
<i>Ancho de la manga</i>	24	4	1.388,86	21	16	1.245,19
<i>Alto del puntal den todo rigor</i>	12	2	694,43	10	20	622,60
<i>Puntal con que se debe arquear</i>	11	4	641,75	10	0	574,70
<i>Lançamento de la roda de proa</i>	11	15	668,095	10	10	598,65
<i>Lançamento del codaste</i>	3	21	222,705	2	14	148,47
<i>Lo alto de la roda de proa</i>	17	9	998,545	15	22,5	915,9375
<i>Lo alto del codaste</i>	17	3	984,175	15	12	890,79
<i>Lo más ancho del [?]</i>	16	3	926,705	14	11	830,925
<i>Astilla muerta</i>	0	9	21,555	0	8	19,16
<i>Rasel de popa</i>	8	6	474,13	7	8	421,45
<i>Rasel de proa</i>	4	3	237,065	3	16	210,73
<i>Quadra o amura de proa</i>	24	10	1.403,23	22	0	1.264,34
<i>Quadra o redel de popa</i>	23	12	1.350,55	21	0	1.206,87
<i>Recogimiento del portaló por ambas vandas</i>	6	1	347,215	5	10	311,30
<i>Lo más ancho del extremo de popa</i>	10	18	617,81	8	16	498,08
<i>Alto de la línea del agua</i>	10	12	603,44	9	12	545,97
<i>El agua que pesca</i>	11	18	675,28	10	18	617,81
<i>Número de las toneladas</i>	1.534 ^{1/4}			1.095		

1 coberta	30 de 24 II			26 de 24 II		
2 coberta	30 de 18 II			28 de 18 II		
Castells	20 de 8 II			16 de 8 II		
	15 tron			13 tron		

DIMENSIONS DELS NAVILIS DE GAZTAÑETA DE 60 CANONS
(Mesures navals castellanes i conversió a sistema mètric decimal)

NOMBRE DE CANONS	60		TOTAL
	<i>Codos</i>	<i>Pulgadas</i>	cm
<i>Lo más largo de la eslora</i>	76	0	4.367,72
<i>Lo largo de la quilla</i>	63	8	3.639,77
<i>Ancho de la manga</i>	21	3	1.214,055
<i>Alto del puntal den todo rigor</i>	10	13,5	607,0325
<i>Puntal con que se debe arquear</i>	9	12	545,97
<i>Lançamiento de la roda de proa</i>	10	4	584,28
<i>Lançamiento del codaste</i>	2	12	143,68
<i>Lo alto de la roda de proa</i>	15	18	905,16
<i>Lo alto del codaste</i>	15	2	866,84
<i>Lo más ancho del [?]</i>	14	1	806,975
<i>Astilla muerta</i>	0	8	19,16
<i>Rasel de popa</i>	7	3	409,475
<i>Rasel de proa</i>	3	13	203,545
<i>Quadra o amura de proa</i>	21	11	1.233,215
<i>Quadra o redel de popa</i>	20	11	1.175,745
<i>Recogimiento del portaló por ambas vandas</i>	5	6	301,72
<i>Lo más ancho del extremo de popa</i>	8	10	483,71
<i>Alto de la línea del agua</i>	9	8	536,39
<i>El agua que pesca</i>	10	14	608,23
<i>Número de las toneladas</i>	950 ^{1/4}		

1 coberta	24 de 24 II	24 de 18 II	
2 coberta	24 de 18 II	26 de 12 II	
Castells	10 de 6 II	10 de 6 II	
	12 tron	viatges llargs	

CAPÍTOL IX

EL CAMBIO SAN BARTOLOMÉ, NAVILI DE 2 COBERTES I 60 CANONS

Segons sembla, poc després de ser varat el navili *Sant Felip* s'inicià la construcció d'un nou navili. No sabem quant de temps va passar entre la varada del primer i la posada de la quilla del segon, però fou prou curt si tenim en compte que hi va haver alguns canvis que podrien haver aturat les construccions a Sant Feliu de Guíxols durant un bon temps: el canvi de tipus de navili, d'un tres cobertes amb 80 canons a un de dues cobertes i 60 canons; el canvi en l'origen del model del navili, d'un model francès de l'arsenal de Toló a un model espanyol de Gaztañeta; i de contractista, de Juan Campos a Bernardo Cambi. Per sort, la direcció de la fàbrica seguí en mans de Francisco Reyfard i tot el personal de la mestrança –català i francès– encara era a Sant Feliu.

El 21 d'octubre de 1717 s'esmenta la construcció d'un nou navili al Parc de Sant Feliu, al mateix in-

dret on es construí el *Sant Felip*, i per tant, aprofitant la mateixa grada.¹⁶²

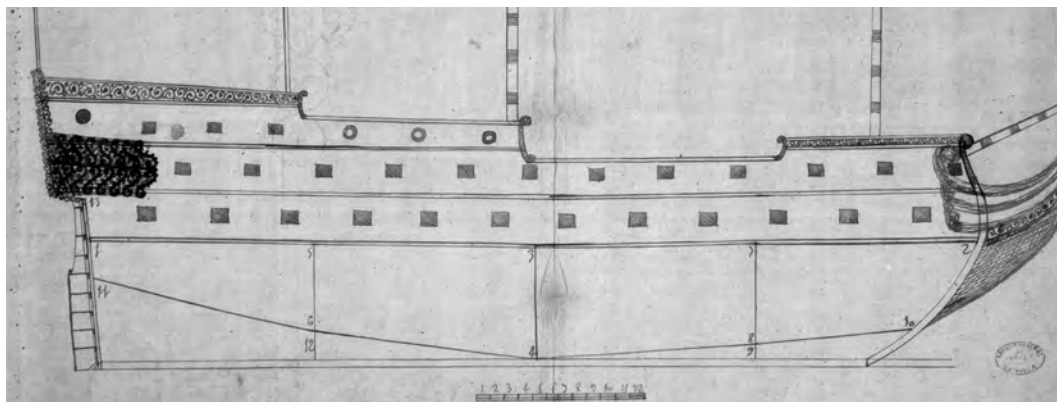
El mes de desembre de 1717 la Universitat fa constar que pagaren la despesa d'11 taules que havia fet donar Don José Patiño per fer gàlibs.¹⁶³ Se suposa que aquestes taules havien de servir per fer els gàlibs de la quaderna mestra i de les rodes de proa i de popa, i altres peces importants de l'estructura que permeten definir la forma del buc del navili. Probablement les féu donar en el mateix moment que s'inicià la construcció del vaixell; dubtem que tardés gairebé dos mesos a lliurar-les.

Però el que també crida l'atenció és que molts contractes es faran durant el primer semestre del 1718 i per tant molts mesos després de l'inici de la seva construcció: fabricació dels bastidors de fusta dels canons, transport de la fusta per terra i per mar, es-

Navili de 2 cobertes
i 60 canons d'A. de
Gaztañeta. (Ministerio
de Cultura. AGI, MP-
Ingenios, 13-A)

¹⁶² ACA, Batllia Moderna 108 (1717), f. 270, 21 octubre 1717.

¹⁶³ AMSFG, Fons Ajuntament. Comptes municipals 5.530, 18 desembre 1717.



cairat de la fusta, treball d'escultura, fabricació del tallam, el pintat del vaixell. És veritat que gairebé totes aquestes feines no són necessàries durant la construcció del buc, sinó en la seva fase final, i que de totes la més urgent hauria de ser el proveïment en fusta, però probablement quedava un romanent de fusta de la construcció del vaixell anterior.

D'entre els mesos de gener i març de 1718 data el primer contracte que coneixem per a la construcció del nou navili, entre Francisco Reyfard, director de la Fàbrica, i el mestre Luis Lalos, per fer les curenyes del vaixell que s'està construint a Sant Feliu.¹⁶⁴

El 12 de febrer de 1718, un nou contracte entre Reyfard i Benet Pellisser, mercader de Sant Feliu, i Joan Pellisser, mercader resident a Barcelona, per fer la ferramenta. Hi ha un llistat de tota la ferramenta necessària en la construcció del vaixell, però també la ferramenta de respit. Per exemple, claus de diferents tipus, clavilles, cadenes d'obencs, ferramenta de l'arboradura, del timó, però també la de les curenyes dels canons, cadenes i grampins d'abordatge, forns, per als cabrestants, per poder varar el vaixell, eines com aixes, i també la de les embarcacions auxiliars. El mestre constructor del navili donarà als Pellisser, o bé al mestre ferrer contractat per ells, les mides o proporcions de la ferramenta, i que hauran d'anar-la lliurant al Parc quant se'ls ho demani. No es diu qui serà el mestre ferrer, però podria haver estat el mestre ferrer Josep Carreres, de Sant Feliu de Guíxols, que apareix com a testimoni al document.¹⁶⁵

El 13 de febrer de 1718, Reyfard estableix contracte amb Josep Ferriol, ciutadà de Barcelona, per al transport de fusta. Aquest s'ha d'encarregar de portar la fusta que ara es troba tallada als boscos –i la que es tallarà– i portar-la al Parc,

procurant no deixar mai sense fusta la Fàbrica del Vaixell. Reyfard es compromet i li dona poder per tal d'utilitzar tots els carros –“*carruajes, ruedas y carromatos*”– que necessiti i alhora procurarà tenir arreglats tots els camins que aquell hagi d'emprar. També li donarà totes les cordes necessàries per lligar la fusta als carros. Li serà pagada la fusta a 14 diners d'ardits catalans per quintar i llegua. El 14 d'abril la Universitat fa adobar la carretera per portar fusta per al vaixell, encarregant la feina al mestre de cases Ventura Barsele, a qui consten com a mínim dos pagaments.¹⁶⁶

El 14 de febrer de 1718, Reyfard contracta Don Marcos Antonio de la Llera, per a l'escairat de la fusta. Acorden que en el termini de dos mesos a partir de l'inici de la construcció del vaixell haurà de tenir escairats tots els arbres que es troben tallats als boscos. Exactament, ¿què vol dir quan consta al text que “*promete al dicho Director D(o)n Francisco Reyfard p(rese)nte que dentro el termino de dos mezes del dia que se empessare la fabrica y construccion del dicho Navio en adalante contadores hara quadrear y quadreados todos los Arboles o Maderas cortadas*.”? O sia, que encara no s'havia començat la seva construcció, o bé hi havia un acord verbal o privat anterior i ara es regularitzava davant notari el contracte d'escairar la fusta. El preu que es paga és de 6 rals d'ardits catalans per cada cana de fusta escairada, feta per mestres i oficials segons les mides, senyals i proporcions indicades.¹⁶⁷

El 4 de març de 1718, Reyfard contracta Onorato Sicard, mestre escultor de Toló, per fer l'escultura del vaixell “*según los dibujos que a este fin se le entregarán a cuyos deberá siempre arreglarse*”. Ho farà per al vaixell, però també per a les embarcacions auxiliars: “*xalupa*” i “*bote*”. Reyfard li deixarà tota la fusta al Parc, on Sicard farà tota la fusteria

¹⁶⁴ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403. Es dataria l'any 1718. Es tracta del document núm. 17 que encara es troba plegat i cosit, i per tant il·legible.

¹⁶⁵ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁶⁶ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403. AMSFG, Fons Ajuntament. Comptes municipals.

¹⁶⁷ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403, 14 febrer 1718.

de blanc, la “*xarpanta*” o estructura, la col·locació de les peces d'escultura i la clavaó, excepte les “*botellas*” o jardins, que aniran a compte del director. Reyfard donarà a l'escultor un magatzem al costat del Parc. També es farà càrrec de manar fer les bastides necessàries per col·locar les peces al seu lloc i una barqueta per portar les escultures quan el vaixell s'hagi varat.¹⁶⁸

El 21 de març de 1718, Reyfard contracta Luis Croves, mestre de tallam de Toló, per fer el tallam del navili. Es farà tot el tallam necessari en la construcció del vaixell, per varar-lo, també perquè pugui navegar amb tota la de respit, la d'artilleria, i la de les esmentades embarcacions auxiliars. Reyfard li donarà la fusta que necessiti del Parc, a més d'un magatzem o botiga al costat del Parc on pugui fer el tallam. Tota la feina es farà per un total de 2.300 lliures torneses de França.¹⁶⁹

El 6 de maig de 1718, Reyfard contracta Joan Sans, mestre pintor de Barcelona, per pintar tota l'escultura de proa i de popa, les curenyes dels canons, també les embarcacions auxiliars, excepte les banderes del navili i de la llanxa i bot. Reyfard li haurà de donar tots els colors i l'oli de nous o de llinosa que es necessiti, també un lloc on poder treballar –“*un aposento*”– i finalment muntar bastides per pintar el vaixell. Tota la feina estava valorada en 260 lliures.¹⁷⁰

El 9 de juny de 1718, Reyfard contracta Onorato Monton, de Toló i patró del gànguil *Nostra Senyora de Gràcia*, per al transport de fusta de la platja de Blanes i de la de l'Estartit –o “*playa del puerto de la villa de Torroella de Montgrí*”– cap a Sant Feliu de Guíxols. Reyfard s'haurà de fer càrrec del personal que haurà de llançar a l'aigua la fusta que es troba a les platges d'aquestes dues viles, mentre que Monton haurà de fer-se càrrec de tirar i fer pujar la

fusta al seu gànguil. Però Reyfard l'haurà d'haver proveït prèviament amb un cap i una palanca que li facilitaran la feina. Arribada l'embarcació a Sant Feliu, Reyfard haurà de fer descarregar la fusta cap a la platja i al Parc. Se li pagarà a Monton per cada viatge, tant d'un o l'altre port, cap a Sant Feliu 50 pesos escuts, sempre que el gànguil vagi ben carregat.¹⁷¹

El 8 de juliol de 1718 Josep Besora i Joan Oriol, tots dos mestres corders, i Eudald Garriga, mestre veler, tots tres de Barcelona, han estat enviats a Sant Feliu per part de Rodrigo Cavallero, per tal d'examinar les gúmenes i altre cordam i el velam que ha arribat de diferents llocs i avaluar-ne la qualitat, tenint en compte que hauran de servir per al vaixell que s'està construint al Parc. Segons el que van veure els dies 5 i 6 de juliol, els mestres corders declaren que hi ha caps de menys de dues polzades –merlí, piola, *raybien*, filet i sàgoles– procedents d'Holanda que estan perfectes. El cordam de més de dues polzades –caps plans– està ben fet però troben que la filàstica és poc escomesa. Els estais, les amures, el tornavir o virador i tots els caps de maniobra tenien el defecte de tenir l'ànima massa prima i d'estopa; per altra banda, els caps fets de quatre cables tenien el fil poc tort, cosa que donava uns caps menys forts que els del país. Els cables majors per donar fons i altres cables estaven fets de la mateixa manera; per tant patien els mateixos defectes. El mestre veler per la seva banda declarà que la tela de lona era de bona qualitat, no estava tacada, ni havia rebut mossegades de ratolins o altres danys. Només trobava que les veles majors tenien la tela massa prima i que li haurien pogut donar més cos. Pel que fa a la resta de les veles –mitjana i contra-mitjana, les dues civaderes, quatre estais i dues gonetes– la tela era perfecta i tenien el cos necessari, mentre que les veles menors trobava que la

¹⁶⁸ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁶⁹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁷⁰ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁷¹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403, 9 juny 1718.

tela era de qualitat però tornava a trobar-la massa prima pel que havia de servir i que podria haver tingut més cos.¹⁷²

El 13 de maig de 1718 Reyfard va cobrar a Barcelona de la part de Don Josep Mates 1.500 doblons per pagar els treballadors del vaixell.¹⁷³

El 25 de juliol de 1718 Reyfard declara que de les 32 mules que es feien servir per transportar fusta, la meitat són seves i l'altra meitat, de Josep Ferriol, de Barcelona.¹⁷⁴

La benedicció

Finalment, el 16 d'agost el bisbe de Girona, Josep de Taverner, dóna llicència per poder beneir el vaixell que s'ha construït al Parc. La benedicció es du a terme el 24 d'agost de 1718:

“Als vint y quatre de agost present de St Bartomeu apostol, al corrent any de mil set cents y divuyt fou Benehit lo vaixell de guerra, construït en la Playa de la present vila de St Feliu de Guixols ab solemne benedicció y demes cerimonias acostumades de Nostre Mare Iglesia per lo P. Prim. Sr Placido Julià, altre dels axicans del Molt Illtre abbat ab assistencia de la venerable comunitat de monjos i preveres, de esta monacal y Parroquial Iglesia de St Feliu de Guixols, y exint de la Iglesia en processo solemne de banderes, ganferons y creu, revestit lo dit Sr Prior ab ministres anà al vaixell per a fer la solemne benedicció, assistí com Padri lo Generalíssim Sr Marques Dn Tiberio Garresa cavaller del orde de St Joan, Brigadier dels Exercits de Nre Rey y Sn Cy

*Reg y del Governador de Girona, y Gens de la Frontera. Lo nom en invocació del Sant se posa per Patró de dit vaixell St Bartomeu apostol acabada la benedicció, se canta missa solemne sobre la popa del vaixell, la qual celebra dit P. Prior, acabada la missa, se feu benedicció de las armes y banderes, y acabada la solemnitat de dites benediccions se anà la venerable comunitat en processó a la Iglesia”.*¹⁷⁵

La cerimònia duta a terme coincideix amb la realitzada l'any anterior amb el *Sant Felip*. En aquest cas el padrí del vaixell es troba jeràrquicament per sobre del comandant de la plaça de Sant Feliu, com es produí amb el *Sant Felip*, en el cas del *Sant Bartomeu Apòstol*, àlies *Cambi*, va ser el governador de Girona, el generalíssim senyor marquès Don Tiberio Caraffa.

La varada

Després de la seva benedicció es devia varar, però la data no la sabem amb exactitud, només sabem que es va realitzar abans del mes de setembre, perquè consta que s'hi trobava present el general, en referència a Caraffa, el padrí del vaixell. Probablement es va realitzar el mateix dia o els dies posteriors a la seva benedicció.¹⁷⁶

Amb data posterior a la seva benedicció encara tenim alguns documents relacionats amb la construcció o serveis prestats al vaixell *Sant Bartomeu Apòstol* o *Cambi*.

Hem de considerar que el *Sant Bartomeu Apòstol* o *Cambi* estava totalment acabat, que després de ser beneït i varat passà un temps ancorat a la ba-

¹⁷² L'arbre de contramitjana sol correspondre a un quart arbre situat a popa de l'arbre de mitjana, pal que havia estat habitual als grans galions del segle xvi i xvii, però en aquest cas es deuen referir a la vela de sobremitjana, una vela quadra situada per sobre de la vela llatina de l'arbre de mitjana. Els navilis no disposaven d'arbre de contramitjana. ACA, Batllia Moderna, 109 (1718), f. 106v i s., 8 juliol 1718.

¹⁷³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403, 16 juliol 1718.

¹⁷⁴ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

¹⁷⁵ ADG, Lletres 1586-1819, llibre U-274, f. 156v. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guixols, Baptismes 328, B6 (1692-1726), f. 255.

¹⁷⁶ AMSFG, Fons Ajuntament. Comptes municipals (1710-1719). 23 setembre 1718: "pagat per peix per lo General quant se avarava lo vaixell".

dia per tal d'acabar l'obra morta, pintar-la, muntar l'arboradura, proveir-lo de llast, armament i muniició, i dotar-lo de tripulació. Finalment, el 30 de setembre de 1718 es produeix el seu lliurament, de la part de Francisco Reyfard –com a apoderat de Don Bernardo Cambi, el contractista– a Francisco Cornejo, capità de l'Armada Reial.¹⁷⁷

El dia del seu lliurament es trobava ancorat a la part nord de la badia, amb la proa encarada a sud, amb tres amarres per proa i dos per popa. A proa una donava a terra per l'est –cable de 20 polzades–, una segona al sud-est –cable de 21 polzades i àncora de 40 quintars–, i una tercera al sud-oest –dos cables entrelligats de 21 polzades i una àncora de 38 quintars–. A popa, una cap a nord-oest en terra –cable de 15 polzades i àncora de 55 quintars– i l'altra en terra al nord –tres calabrots d'entre 9 i 10 polzades cadascuna–.

El navili *Sant Bartomeu o Cambi* encara es troba a finals d'any a Sant Feliu. Segons sembla fou remolcat per embarcacions de la vila i hi va haver gent que participà en el seu remolc, potser per canviar-lo de lloc. El 28 de novembre, amb el vaixell ancorat, se celebrà una reunió entre Esteve Fui-bes, carnisser de Barcelona, i els doctors en medicina Josep Aimerich, del Vendrell, i Josep Miró, de les Borges¹⁷⁸.

La tripulació

La seva tripulació era de 365 homes, dels quals l'any 1718 es va fer extracció a la vila de Sant Feliu de 15 mariners per formar-ne part.¹⁷⁹

Dues setmanes abans de la seva benedicció, el 10 d'agost de 1718, consta que Antoni Izquierdo, de Cadis, és pilot major del vaixell de guerra que

El *Cambi*, ancorat a la badia de Sant Feliu de Guixols (composició realitzada per Marcel Pujol sobre una carta nàutica de la segona meitat del s. XIX conservada a l'AMSFG)

¹⁷⁷ En aquest document se l'anomena per primera vegada *El Cambi*, en comptes de *Sant Bartomeu*. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

¹⁷⁸ AMSFG, Fons Ajuntament. Comptes municipals 5530, 19 novembre 1718. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403.

¹⁷⁹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 405, 17 maig 1719.



TRIPULACIÓ D'UN NAVILI DE 60 CANONS			
NOMBRE	GRAU	SOU MENSUAL	RACIÓ DIÀRIA
Oficials de guerra			
1	Capità	85 + 150 * 1 **	6
1	2n capità	60	3
1	Tinent	40	1
1	Alferes	25	1
1	Capità de la tropa	40	1
1	Tinent de la tropa	25	1
1	Capellà	20	1
1	Cirurgia	25	1
1	Escrivà	25	1
Oficials de mar			
1	Mestre	25	1
1	Contramestre	20	1
2	Pilot	30	2
2	Ajudant	15	1
1	Pilot de costa	25	1
1	Conestable	18	1
1	1r caporal d'artilleria	15	1
3	Ajudants	31 ⁵	3
1	Mestre armer	10	1
1	Ajudant	6	1
1	Mestre d'aixa	18	1
1	Ajudant	12	1
1	Mestre calafat	18	1
1	Ajudant	12	1
1	Mestre de veles	10	1
1	Ajudants	6	1
4	Caporals de xalupa	40	4

>

TRIPULACIÓ D'UN NAVILI DE 60 CANONS			
NOMBRE	GRAU	SOU MENSUAL	RACIÓ DIÀRIA
Mariners			
60	Mariners artillers	540	60
150	Mariners	1.050	150
30	Grumets	135	30
15	Patges	45	15
Tropa			
8	Sergents	62 ^{1/6}	8
12	Caporals	67 ^{7/22}	12
58	Soldats	293 ^{6/36}	58
2	Músics	11 ^{2/32}	2
PAGA MENSUAL		2.998 ^{8/28}	372 ***
MENSUALITAT EN RACIONS		3.019 ^{7/2}	
TOTAL		6.018 ^{6/16}	

* Escuts, rals i maravedís
 ** Complement anomenat *de mesa*
 *** 92 maravedís per ració
 Font: AHN, Estado, llig. 2.329.

¹⁸⁰ ADG, Parroquials, Sant Feliu de Guíxols, 335 Matrimonis, Llibre 2. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403, 30 setembre i 28 novembre 1718.

¹⁸¹ ADG, Parroquials, Sant Feliu de Guíxols, 335 Defuncions, 04 (1708-1748), 3 setembre 1718.

¹⁸² ADG, Parroquials, Sant Feliu de Guíxols, 335 Defuncions, 04 (1708-1748), 18 novembre 1718.

¹⁸³ ADG, Parroquials, Sant Feliu de Guíxols, 335 Defuncions, 04 (1708-1748), 29 novembre 1718.

¹⁸⁴ ADG, Parroquials, Sant Feliu de Guíxols, 335 Defuncions, 04 (1708-1748), 7 desembre 1718.

s'està construint al Parc. Torna a aparèixer com a testimoni del lliurament del vaixell el capità de l'Armada Don Francisco Cornejo el 30 de setembre de 1718, mentre que aquest darrer serà el capità del navili *El Cambi* el 28 de novembre.¹⁸⁰ Només disposem del nom d'altres membres de la tripulació a causa de la seva mort durant la seva estada a la vila, registrats a l'arxiu de la parròquia. Aquests són:

- el mariner Joan de Lastre, asturià, d'uns 30 anys, que va morir a l'hospital de la vila el 3 de setembre de 1718.¹⁸¹
- el mariner Francisco Grau, de Coneyllia, al ducat de Savoia, de 40 anys. Va morir a l'hospital el 18 de novembre de 1718.¹⁸²

- el mariner Felip de Llosa, de Lurcios a Castella prop de Biscaia, de 30 anys. Mor a l'hospital el 29 de novembre de 1718.¹⁸³
- el mariner Francisco de Lemnos, gallec de Muxia, de 40 anys. Mor a l'hospital el 7 de desembre de 1718.¹⁸⁴

La vida del vaixell

A principis de l'any 1719 es trobava a Cadis, d'on salparà l'any següent, el 23 de febrer de 1720, cap al Carib sota el comandament del capità Simón Jiménez Castellano. Formava part de la divisió del cap d'esquadra Baltasar de Guevara. En aquesta esquadra hi havia també el navili *El Català*, sota el

comandament del capità de navili Rodrigo de Torres —que havia obtingut l'ascens el 6 de gener de 1719—, i la fragata *Fidela*. La seva missió fou portar 500 soldats d'infanteria per desallotjar els francesos que havien ocupat Mobile, Massacre i altres territoris durant la guerra de la Quàdruple Aliança. En arribar a l'Havana, en haver-se iniciat el procés de pau amb França, anul·len la seva missió. L'esquadra es desvia cap a Veracruz, on el *Cambi* i la fragata *Fidela* es posaran a les ordres del virrei i realitzaran missions de guardacostes al golf de Mèxic.

El *Català* tornarà cap a Espanya formant part de l'esquadra dels diners de Francisco Cornejo —el que havia estat el primer capità del *Cambi*—, el qual es trobava al Carib des del mes de juliol de 1719.

El 1721 el *Cambi* torna cap a Cadis des de Veracruz. El 7 de desembre de 1722 es troba a l'arsenal de La Carraca, a Cadis, on es fa una revisió de l'estat en què es troben quatre navilis i quatre fragates. La feina a fer al *Cambi* es valora en 120.000 rals.¹⁸⁵ L'any 1722 el *Cambi* era enquadrat al Departament de Cadis, juntament amb quatre navilis més i cinc fragates. A més, la marina espanyola tenia la *flota*

de *Galeones*, composta per dos navilis —un dels quals era el *Català*— i dues fragates, a més de dos navilis, el *Guadalupe* i el *Conde Tolosa*, destinats als *azogues* per portar proveïments a Amèrica, i una balandra destinada a Ferrol.¹⁸⁶

El 15 de juliol de 1725 torna a salpar de Cadis, ara com a capitana de la flota de Nova Espanya, comandada pel cap d'esquadra Antonio Serrano, la qual estava formada per 15 vaixells mercants i 3 vaixells de guerra. Arriben a Veracruz el 21 de setembre.

El 9 de juny de 1726 salpa de Veracruz la flota de Nova Espanya per fer el viatge de tornada cap a Espanya, tot i que faran escala al port de l'Havana per reunir-se amb l'esquadra d'Antonio Gaztañeta, però no hi arribarà en incendiar-se quan es trobava a la badia de Campeche. El *Cambi* es cremà i enfonsà, i la tripulació morí, excepte el comandant de la flota, Antonio Serrano, l'únic que es va salvar.

Torre del Fum del monestir de Sant Feliu, vista des del carrer Estret (AMSG, Fons Pere Rigau, Autor: Pere Rigau)

La badia de Sant Feliu de Guíxols vista per la banda de Garbí entre 1873 i 1893. El seu aspecte en aquesta època no deuria diferir gaire del que presentava a principis del segle XVIII. (AMSG, Col. Municipal d'imatges, Autor: desconegut)

¹⁸⁵ "Reconocimiento hecho a los navios de S.M. *Catalán*, *Lanfranco*, *El Cambi*, y *Rubí* y a las fragatas *S. Jose*, *Agulla*, *La Fidela* y el *Carmen*: señalamiento de las obras que se necesitan para su carena y relación de las maderas, materiales y jornales que se calculan, y presupuesto de su valor e importe: 118.000 reales; 150.000 reales; 120.000 reales; 56.000 reales; 58.000 reales; 74.000 reales; 44.000 reales; y 82.000 reales, respectivamente." MNM, ms. 1.456 "Construcción y carena", doc. 9. 7/12/1722. Real del Puente de Zuazo (La Carraca-Cadiz), folis 84-126. Castro 432, nota 26. També a: Merino 1981b: 348. AHN, Est. 2.329. Informe de Antonio de Sopena al marqués de Grimaldo. Orden de 19 de febrero de 1722: "se carene y apresten los Navios el *Cathalan*, el *Camby*, el *Conquistador*, el *Ruby*, y el *San Joseph*, alias el *Conde de Tolosa*"... "S.M. manda que los equipages de los Navios sean de Gente Española y en el caso de no encontrarse toda... la que faltare para marineros, artilleros y grumetes, italianos y flamencos del Pais Vajo, Catholicos, y franceses solteros y no de otras naciones".

¹⁸⁶ AHN, Est. legajo 2.329.





CAPÍTOL X

EL CATALÁN O NUESTRA SEÑORA DE MONSERRATE, NAVILI DE 2 COBERTES I 60 CANONS

El mes de setembre de l'any 1718 s'inicià la construcció d'un nou navili, de dues cobertes i 60 canons, que es dirà *El Catalán* o *Nuestra Señora de Montserrat* a Sant Feliu de Guíxols.¹⁸⁷

El moment en què s'inicià la seva construcció no el sabem amb certesa. Podria ser que es comencés poc després de ser varat el *Sant Bartomeu*, altrament dit *El Cambi*, el 24 d'agost –els dies posteriors es plantava la quilla i es començava a construir el nou buc–. Per lògica, i més tenint en compte que es tractava d'un vaixell de la mateixa sèrie, és a dir, seguint els mateixos plànols de Gaztañeta, –i per tant, forma, dimensions i port– s'aprofità la grada del *Cambi*.

El director de la fàbrica Francisco Reyfard –com a apoderat de Cambi– anirà contractant els diferents artesans i empresaris que s'encarregaran del proveïment i tasques de les diferents fases de construcció del nou vaixell. Mentrestant es van fent diferents feines per anar acabant el *Sant Bartomeu*, ancorat al port, on segons sembla a finals de novembre encara hi era.

Entre el 27 i el 30 de setembre s'estableix contracte entre Reyfard i el mestre ferrer Bernardo Bargeol, de Toló, per a la fabricació de la ferramenta. Aquesta comprèn tota la ferramenta necessària per a la construcció del vaixell i de les seves dues embarcacions auxiliars, així com tota la ferramenta

de respit. Els claus seran tots de 4 o més polzades de llarg, no més petits. No està obligat a fer la ferramenta de les curenyes dels canons, ni els canons, armes de foc ni de tall, àncores, i tampoc panys i claus. Sempre haurà de tenir ferramenta a disposició, sobretot claus i clavilles. Se li demana també que tingui fet o que arregli les eines necessàries per a la construcció del vaixell com són maces, barrines, brics, etc. El ferro serà lliurat per Reyfard, però el que sobri un cop feta la ferramenta haurà de ser retornat. També li ha de donar la farga o magatzem perquè pugui treballar, que es troba davant del Parc. Bargeol s'haurà de fer càrrec de contractar els oficials, posar les eines i buscar el carbó que necessiti. Reyfard pagarà 28 rals d'ardit catalans per cada quintar de ferro treballat, lliurant el material i essent pagat per quinzenes.¹⁸⁸

El 29 de setembre de 1718, Reyfard contracta Josep Ferriol, de Barcelona, per al transport de fusta. La feina haurà de començar a partir de l'1 d'octubre, i el dit Ferriol haurà de posar quatre tirs o carruatges de 8 mules cadascun, amb els mossos o traguers corresponents; la seva manutenció també anirà a càrrec de Ferriol, tant de les mules –palla, gra, ferradures, arreus i ornaments– com dels mossos. Reyfard, per contra, haurà de proveir allotjament per als mossos i per a les mules. També donarà la fusta d'alzina i pollancre i pagar al mestre carreter que fabriqui els tirs, així com, un cop acabada la feina, tornar a l'estat en què es

¹⁸⁷ ACA, Intendència, any 1719, fol. 214v. Mercader 1968: 209.

¹⁸⁸ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403, 27-30 setembre, retocat el 14 desembre 1718.

trobaven els tirs en començar la feina. Fan constar al document que si les mules fossin robades o preses o patissin algun dany per enemics, Reyfard pagarà 15 doblons per mula. Reyfard per la feina feta pagarà 60 rals diaris per tir i mossos (240 rals pels 4 tirs i dia), fins que la tasca de transportar fusta hagi acabat.¹⁸⁹

Però encara tenim un document, del 27 d'octubre de 1718, que fa referència al contracte entre el director de la fàbrica, Reyfard, i el mestre pintor Joan Sans, de Barcelona, per pintar el vaixell. Haurà de pintar tota l'escultura de proa i de popa del navili, els bastidors dels canons, banderes i gallardets, i tot el que s'acostuma a pintar als navilis i a les seves embarcacions auxiliars –llanxa, bot i rem– segons el que li mani el mestre constructor del navili. En aquest cas Joan Sans ha de posar els colors i l'oli de nous o de llinosa. Per la feina feta rebrà 715 lliures catalanes.¹⁹⁰

Segons la relació de jornals pagats a la mestrança durant tot el temps que es construí el buc del vaixell *El Català*, els mestres d'aixa, calafats i barinaires reberen la seva primera setmanada el 27 de novembre de 1719, els peons el 3 de desembre i els serradors el 4 de desembre.¹⁹¹ *El Cambi* fou beneït el 24 d'agost i lliurat a l'Armada el 30 de setembre. Veiem que hi ha un decalatge entre les diferents dates que no ens permet saber exactament quan es començà *El Català*.

El 2 de desembre, nou contracte entre Reyfard i els mestres corders Ignasi Buxó i Jeroni Fàbregues, tots dos de Barcelona, per fer el cordam del vaixell. Les gúmenes i el cordam que haurà de servir per a la construcció, la navegació i la de respit del vaixell, també la que es farà servir per varar-lo. Han de fer tots els caps, tants els blancs com els negres o enquitranats, en les mides, de gruix i llargària,

que els seran demanats, i hauran de lliurar tants caps com cànem els haurà subministrat Reyfard, pes per pes, cordes per cànem, sense pèrdues; això sí, descomptant el pes del quitrà en aquells caps ennegrits, dels quals haurà lliurat el quitrà també Reyfard. El director de la fàbrica també es farà càrrec de donar magatzems per guardar el cànem, el fil, el quitrà i els caps blancs i negres. Es pagarà per cada quintar de cordam blanc i negre, 28 i 25 rals d'ardits catalans respectivament.¹⁹²

El 7 de desembre de 1718 se signa contracte entre Reyfard per una banda, i Joan Pellisser, mercader de Sant Feliu de Guíxols –fent de fiador el seu pare, Benet Pellisser, mercader de la vila– per al proveïment de la ferramenta del vaixell que s'ha de construir. La ferramenta que s'ha de fer o proveir correspon a la del vaixell i a la de respit, i se cita tot seguit una llarga relació de peces metàl·liques que formen part del buc del vaixell, de l'arboradura, del timó, dels bastidors dels canons, eines, armes, cuina, per varar el vaixell, de les embarcacions auxiliars, etc. No s'hi inclouen els canons, les armes de foc i de tall, les àncores, els panys i claus. I s'hi afegeix que els claus que es facin, no tindran menys de 4 polzades de llarg. Totes les mides i formes seran donades pel mestre constructor del vaixell a Joan Pellisser o al mestre ferrer que hi haurà, i aquesta ferramenta es lliurarà al Parc a mesura que se li vagi demanant. Es pagarà 7 lliures i 16 sous de moneda catalana per cada quintar de ferramenta treballada i lliurada.¹⁹³

El mateix dia 7 de desembre, Joan Pellisser, mercader de Sant Feliu i contractista de la ferramenta del vaixell, contracta Joan Canton, de Marsella, i Salvi Recasens, de Sant Feliu, tots dos mestres ferrers, per dur a terme la feina. Es comprometen a fet tota la ferramenta del vaixell, la de respit, i de les seves embarcacions auxiliars. Cosa curiosa,

¹⁸⁹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁹⁰ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁹¹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405, 17 juny 1719.

¹⁹² AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

¹⁹³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 403.

els dos ferrers faran claus de 5 polzades de llarg i no més petits, exigeixen també que tot el ferro necessari sigui portat a Sant Feliu i que el treballaran aquí, i que transformaran el ferro en peces i eines segons les mides i formes demanades pel director de la fàbrica. Sobretot no hauran de faltar mai ni claus ni clavilles. Pellisser els donarà la farga amb els seus forns i aparells de ferro “*donde se ha trabado el fierro o Herramenta por los demas Navios hasta oy en la Playa de la p(rese)nte Villa construhidos*”, i a la vegada els dos ferrers hauran de tornar els aparells en bon estat en finalitzar la seva feina. Pellisser els pagarà 24 rals d'ardit catalans per cada quintar de ferro treballat. Un fet curiós és que Reyfard ja havia fet contracte anteriorment, entre el 27 i el 30 de setembre, amb el ferrer Bernardo Bargeol, de Toló, per fer la ferramenta del vaixell, i que li pagava més, fins a 28 rals d'ardit catalans per quintar de ferro treballat.¹⁹⁴

Altres transports de fusta els realitzà Mateo Goyto, ciutadà honrat de Barcelona, domiciliat a Cassà de la Selva, el qual es presentà el mes de febrer de 1719 a Sant Feliu davant Reyfard per cobrar tres peces de fusta que havia portat (una de 21 quintars, altra de 20 i la tercera de 11) en diferents dies. El problema és que Reyfard es descomptà i pagà menys diners dels que reclamà Goyto, i com que faltaven 7 rals dels 77 rals o 18 monedes de plata reclamades, hi hagué d'intervenir el comissari ordinador Domínguez Tenorio.¹⁹⁵

El 13 de març de 1719 es dona testimoni sobre la qualitat del cànem que hi havia al magatzem, i que s'estava treballant per fer les gúmenes i el cordam del vaixell en construcció. Declararen Ignasi Buixó i Jeroni Fàbregues, que signaren el contracte per a la fabricació del cordam el 2 de desembre anterior, a més de Miquel Alabau i Pere Ribes, tots ells mestres corders de Barcelona, i també Fran-

cisco Martín, contramestre de la Reial Armada. El cànem provenia la major part d'Itàlia i la resta de Catalunya, tot era de bona qualitat, fort i bo; així ho afirmava Francisco Martín, que havia treballat amb cables fets amb cànem d'Itàlia, i també els mestres corders en estar treballant i filant amb el cànem. La queixa venia dels mossos, que la trobaven massa forta i massa gruixuda en pentinar, i havien de dedicar més temps i esforç a treballar-la, però això no contradiu la bona qualitat de la matèria.¹⁹⁶

La benedicció

El 22 de maig de 1719 és concedida la llicència per beneir el vaixell per part del bisbe Josep de Taver-ner. La cerimònia fou el 2 de juny.¹⁹⁷ La celebració fou duta a terme pel prior Plàcid Julià. El vaixell de guerra es batejà amb el nom de *Nostra Senyora de Montserrat*, però a l'acte hi consta també el sobrenom del vaixell, “*lo Cathalà*”. El padrí fou el molt il·lustre senyor Don Francisco Fordés, major de la Reial Armada i capità de dit vaixell:

“Als dos de juny del any mil set cents y dinou, fonch benehit lo vaxell de guerra construit en la Plaja del Port de esta vila de St Feliu de Guixols, per sobre nom, anomenat lo Cathalà, ab benedicció solemne, y demes cerimonies per acostuma Nostra Mare la Iglesia, per lo Per. Prior fr. Placido Julia altre dels vicaris del Molt Illtre Sr abbat ab asistencia de la venerable comunitat de Monjos y Preveres de esta Monachal y Parroquial Iglesia de St Feliu de Guixols, y exint en proceso de la Iglesia, ab banderas, ganferons y creu revestit lo dit Pare Prior ab minis-tres anà al Vaxell a fer la solemne benedicció assistí com Padrí lo Molt Illtre Sr

¹⁹⁴ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 403, 7 i 14 de desembre 1718.

¹⁹⁵ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 406, 14 febrer 1719.

¹⁹⁶ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 405.

¹⁹⁷ ADG, Lletres 1586-1819, llibre U-274, f. 185. 22 maig 1719.

*Don Francisco Fordés, Mayor de la Real Armada naval del Rey N Sr C y Deu y de Y y capità anomenat de dit Vaxell. Lo nom, invocació del sant se posà per Patró de dit vaxell, fou lo nom de Ntra Sra de Monserrat, acabada la Benedicció, se canta missa solemne sobre la popa, y celebra dit P Prior, y despres de la missa se benehiren les armas y banderas, y acabada la solemnitat de dites benediccions, se'n tornà, en processó, la venerable comunitat a la Iglesia".*¹⁹⁸

La varada

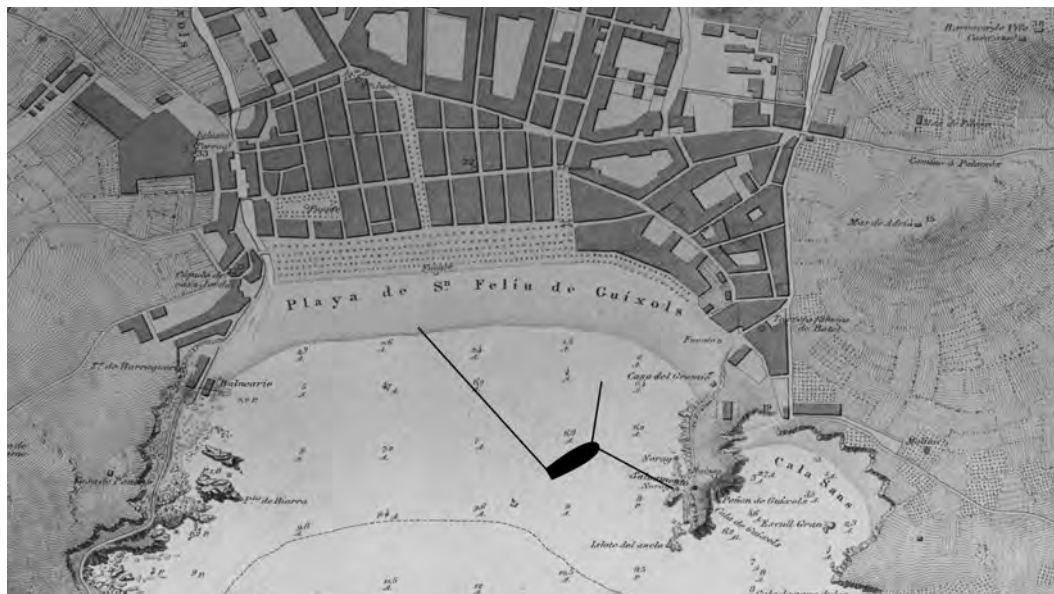
El 13 de juny ja s'havia varat el vaixell, ja que aquest dia Reyfard declara que féu fer pregó públic per tal que tota la gent i peons que havien treballat en la construcció i varada d'*El Català* poguessin

cobrar els seus jornals. El comissari Josep Puig es féu càrrec d'anar pagant a tothom, fossin de Sant Feliu o forasters, ja que ell disposava de les llistes de jornals pendents de pagar.¹⁹⁹

Aquest mateix dia 13 de juny es fa el lliurament del navili per part de Don Francisco Reyfard, apoderat de Don Bernardo Cambi, a Don Francisco Fordés, coronel d'Infanteria Espanyola, major general de la Reial Armada i comandant del navili *El Català*. El vaixell es troba ancorat, amb dues amarres per proa: un cable senzill de 18 polzades en terra a l'est i un altre on s'entrelliguen dos cables; un de 19 i un altre de 16 polzades, a una àncora de 40 quintars a l'oest. Per popa era amarrat per dos cablots de 8 i 10 polzades que donen en terra a una àncora de 36 quintars.²⁰⁰

Probablement les construccions de navilis a Sant Feliu ja no continuarien, ja que bona part dels

Edifici de can Garjola, actualment enderrocat, construït entre els segles XVII i XVIII a la plaça del Mercat (AMSFG, Col. Espuña-Ibáñez, Autor: desconegut)



El Català, ancorat a la badia de Sant Feliu de Guíxols (composició realitzada per Marcel Pujol sobre una carta náutica de la segona meitat del s. XIX conservada a l'AMSFG)

¹⁹⁸ ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols, Baptismes 328, B6 (1692-1726), f. 263v. 2 juny 1719.

¹⁹⁹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 406.

²⁰⁰ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405.



mestres constructors de vaixells i altres tècnics francesos es van traslladar a Santoña de la mà de Cambi, on es construïren dos vaixells de 60 i un de 70 canons. No sabem en quin moment van marxar de Sant Feliu, però és possible que a mesura que el buc del vaixell s'anava acabant la feina d'aquests aniria minvant, per tant la seva partida es produí uns quants mesos abans de la benedicció del *Català*. El 12 de juny, quan desembarquen tropes franceses a Santoña, cremen els tres vaixells que estaven pràcticament acabats i aprofitant l'avinentosa alguns constructors francesos deserten.²⁰¹

En aquests moments d'incertesa i de conflicte bèl·lic encara es treballa en el vaixell *El Català* ancorat a la badia de Sant Feliu. El 15 de juny el mestre escultor Onorato Sicard, de Marsella, promet a Reyfard que farà tot el que li havia promès fer segons el contracte de fàbrica de l'escultura del navili i que mentre no acabi la feina no sortirà de Catalunya sota la pena de 500 lliures.²⁰² Havia esclatat la guerra i cada cop hi havia més por d'un atac francès pel Pirineu català, a més de la possible deserció dels pocs treballadors francesos que encara hi restaven. Veiem, doncs, que Reyfard havia lliurat el navili inacabat a l'armada. I si l'escultura no s'havia acabat, és molt probable que altres feines a fer un cop varat i ancorat no s'haguessin fet.

El 17 de juny es fa l'últim pagament de jornals als serradors que treballaven al Parc, i els mestres d'aixa, calafats, barrinaires i peons deixaren de treballar el 10 de juny.²⁰³

El conflicte bèl·lic amb la imminent entrada de tropes franceses pel Pirineu, l'activitat de partides de guerrillers, la flota francesa i anglesa per la costa, motivaren el trasllat del *Català* cap a Barcelona, probablement inacabat del tot. Cal pensar que la

vila de Sant Feliu serà atacada diverses vegades durant l'estiu i la tardor, que la flota anglo-francesa es trobava a Roses i Felip V tan sols disposava de tropes per protegir Roses, Girona, Hostalric i Barcelona.

El 16 d'octubre de 1719 disposem del contracte de "*equipaje y provisión del navío de guerra nombrado el Catalán y Nra Sra de Montserrat, que por cuenta de el Rey se empezó a fabricar en la villa de Sn Feliu, y acaba de concluirse en la Bahía delante del puerto de esta ciudad... es necesario porción de pipería*".²⁰⁴ Per tant, queda molt clar que durant l'estiu es van veure obligats a traslladar el *Català* a Barcelona per tal d'acabar-lo de posar a punt. El que no sabem és si ja estava arborat, llatat, armat, disposava de tripulació, etc, si va anar per si sol a Barcelona o si fou remolcat. Probablement es feren les feines adients perquè pogués ser remolcat de Sant Feliu a Barcelona. La data de trasllat del *Català* cap a Barcelona hauria d'haver sigut durant el mes de juliol, ja que el 5 d'agost Sant Feliu és atacada i no hi ha cap menció a la seva presència, i és evident que igual que robaren i feren malbé cereal, sal, tabac i d'altres queviures també ho podrien haver fet amb el navili.

La tripulació

Havia de disposar de la mateixa tripulació que el *Cambi*. Tan sols coneixem el nom del seu capità i comandant, Don Francisco Fordés, major general de l'Armada Reial que fou el padrí en la benedicció del vaixell.²⁰⁵

Probablement també era oficial del vaixell Don Jacinto de Valavielle, tinent de navilis d'"*altobordo*", testimoni en el lliurament del *Català*.²⁰⁶

²⁰¹ Entre els tècnics francesos de Santoña s'hi trobaven: "maestro constructor Juan Pedro Boyer, subconstructor Luis Boyer, contramestre Luis Olivier, contramestre Bernardo Barrena, contramestre Cipriano Hotran, barrenador Juan Laviña, maestro anclero Bernardo Bensol..." (Palacio 183-200). Hi ha un informe de 14 de juliol de 1719 que confirma la fugida d'Olivier i de Bensol (Palacio 183-200).

²⁰² AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 406.

²⁰³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 405.

²⁰⁴ ACA, Batllia Moderna, 110, 1719, f. 204.

²⁰⁵ ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guixols, Baptismes 328, B6 (1692-1726), f. 263v. 2 juny 1719.

²⁰⁶ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 405, 13 juny 1719.



Combat del vaixell el *Català* amb el britànic *Mary*, l'any 1724 (Museo Naval. Madrid)

²⁰⁷ "Reconocimiento hecho a los navios de S.M. *Catalán*, *Lanfranco*, *El Cambi*, y *Rubí* y a las fragatas *S. José*, *Águila*, *La Fidela* y el *Carmen*: señalamiento de las obras que se necesitan para su carena y relación de las maderas, materiales y jornales que se calculan, y presupuesto de su valor e importe: 118.000 reales; 150.000 reales; 120.000 reales; 56.000 reales; 58.000 reales; 74.000 reales; 44.000 reales; y 82.000 reales, respectivamente." MNM, ms. 1.456 "Construcción y carena", doc. 9. 7/12/1722. Real del Puente de Zuazo (La Carraca-Cádiz), folis 84-126. Castro 432, nota 26. També a: Merino 1981b: 348. AHN, Est, legajo 2.329.

La vida del vaixell

Sabem que el 23 de febrer de 1720 salpa de Cadis cap al Carib sota el comandament del capità de navili Rodrigo de Torres –que havia obtingut l'ascens el 6 de gener de 1719– formant part de la divisió del cap d'esquadra Baltasar de Guevara. En aquesta esquadra hi havia també el navili *El Cambi*, i la fragata *Fidela*. Aquestes dues es posaren a les ordres del virrei, realitzant missions de guarda-costes al golf de Mèxic.

El *Català* tornarà cap a Espanya formant part de l'esquadra dels diners de Francisco Cornejo, el qual es trobava al Carib des del mes de juliol de 1719.

El 7 de desembre de 1722 es troba a l'arsenal de La Carraca, a Cadis, on es fa una revisió de l'estat en què es troben quatre navilis i quatre fragates.

La feina a fer al *Català* es valora en 118.000 rals. L'any 1722 consta que forma part, amb un altre navili, de la *Flota de Galeones*.²⁰⁷

A finals de l'any 1723 forma part de la divisió manada pel capità Don Pedro Moyano, amb la missió de perseguir el contraban a les costes americanes. En aquesta divisió es trobava també el navili *Estrella de Mar*, àlies *Sanguineto*, del cap d'esquadra Francisco Cornejo, i la fragata *Pingüe Volante*.

El 1724, a les Canàries, quan es trobava sota el comandament d'Antonio Serrano, s'enfronta al navili anglès *Mary*, de 80 canons, a les ordres del capità Edward Vernon, que finalment es retira.

El *Català* és donat de baixa el 1731.

LA GUERRA DE LA QUÀDRUPLE ALIANÇA I ELS CARRASCLETS

Aquesta guerra s'emmarca dins l'intent de recuperació dels dominis italians per part de Felip V, en bona part instigat pel seu ministre el cardenal Julio Alberoni. El Tractat d'Utrecht (1713) atorgava l'illa de Sicília al duc de Savoia Víctor Amadeu, mentre que el de Rastadt (1714), entre francesos i imperials i sense el consentiment d'Espanya, atorgava el Milanesat, Nàpols, guarnicions de la Toscana i l'illa de Sardenya a l'emperador austríac Carles VI.

Un cop presa la ciutat de Barcelona i conquerida Mallorca i Eivissa, salparan des de Barcelona estols per a la conquesta de Sardenya el 1717 i de Sicília el 1718. Tot i l'oposició de l'aliança austro-britànica de maig del 1716, a la qual s'afegí també França un mes més tard, la Triple Aliança, convertida en Quàdruple Aliança el febrer de 1719 amb l'adhesió de les Províncies Unides. Aquesta nova aliança proposà el reconeixement de Felip V com a rei legítim d'Espanya per part de l'emperador austríac Carles VI i l'intercanvi de Sardenya per Sicília entre Savoia i Àustria, donant un termini de tres mesos perquè Felip V l'acceptés. Però abans que el termini conclogués, l'11 d'agost de 1718, la flota britànica de l'almirall George Byng, sense declaració prèvia de guerra, va derrotar l'estol espanyol comandat per Antonio de Gaztañeta al cap Passaro, i hi va deixar aïllades les tropes espanyoles desembarcades a l'illa de Sicília feia un mes.

L'esclat de la guerra, amb la flota destrossada, les millors tropes aïllades a Sicília i sense aliats, va posar en màxima alerta les autoritats borbòniques

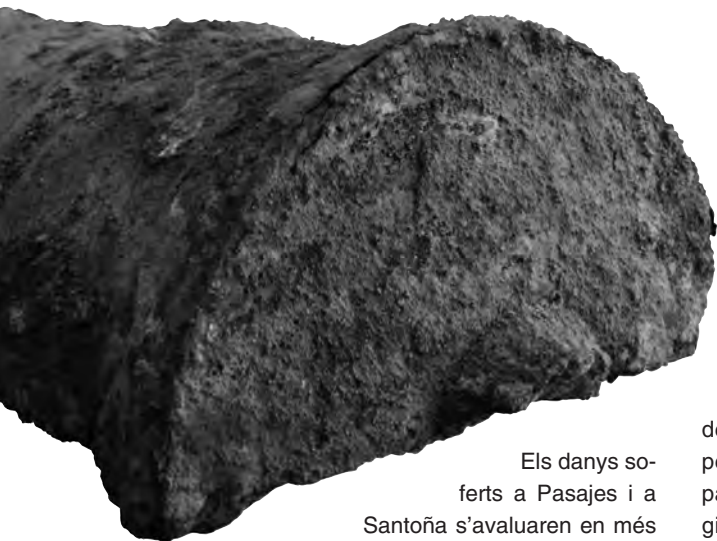
dels territoris de l'antiga Corona d'Aragó, davant la possibilitat d'un atac anglès i una revolta popular austriacista. La situació s'agreujà el 9 de gener de 1719, quan França declarà la guerra a Espanya, i la frontera pirinenca esdevé zona de guerra amb presència de tropes franceses i catalans austriacistes. La situació empitjorà per la manca de tropes per dur a terme la defensa i manca de diners per pagar els espies que havien d'informar sobre l'activitat francesa a l'àrea fronterera.²⁰⁸ El marquès de Castelrodrigo, capità general de Catalunya, decidí concentrar la defensa en poques places, que pel sector nord-est foren: Girona, Roses i Hostalric.

A mitjans de gener de 1719 les notícies deixaven entreveure que els francesos estaven concentrant tropes a Baiona i Sant Joan Lohitzune. El 21 d'abril de 1719 un exèrcit de 20.000 francesos, sota el comandament del duc de Berwick, travessen el Bidasoa, assetgen Hondarribia i arriben a Pasajes, on incendien 6 navilis en construcció²⁰⁹, requisen artilleria i material de la drassana, i cremen la resta.

El 12 de juny s'ataca Santoña per mar, amb el desembarcament de 800 francesos i la destrucció de tres navilis que estaven pràcticament acabats, un de 70 canons i dos de 60, a més de cremar molta fusta, que es calculava que podria haver servit per construir una dotzena de navilis més, i de prendre cinquanta canons. Aquí deserten alguns constructors francesos, almenys dos dels cinc que van arribar a Santoña, i el juliol del 1719 es nomena un nou comissari, Jerónimo Domínguez Tenorio.

²⁰⁸ Giménez 623-49.

²⁰⁹ Hi havia cinc navilis encara a les grades a causa dels problemes entre els assentistes i el Sr. Boyer per la qualitat de la fusta que es feia servir (Odriozola 1999: 163).



Els danys so-
ferts a Pasajes i a
Santoña s'avaluaren en més
de tres milions de pesos.²¹⁰

Entre el 10 i el 21 d'octubre una esquadra anglesa que recorria la costa cantàbrica amb una divisió de 4.000 homes va destruir dues embarcacions i un mercant a Ribadeo, també destruïren vaixells a Vigo i Pontevedra, on van fer presa de dos vaixells dedicats al cors i quatre de mercants.²¹¹

L'atac anglo-francès al llarg de la costa Cantàbrica provocà el desviament de tropes de Catalunya cap al País Basc durant el mes de maig, davant l'alarma de Castelrodrigo, que concentrà la tropa d'infanteria a Roses, Girona i Barcelona. Alhora es revifava l'activitat guerrillera dels austriacistes catalans amb el suport de l'exèrcit francès. Durant l'estiu de 1719 es van conèixer els preparatius per a una invasió francesa pel Pirineu català, amb concentració de tropes i pertrets al Rosselló, amb vista a atacar Roses i Castellciutat. *"Moltes incursions franceses s'efectuaven utilitzant destacaments de fusellers de composició mixta, amb comandament francès i el gros de les tropes catalanes"*. A mitjan setembre l'exèrcit francès amb 6.000 homes ocupà tots els passos del Pirineu, des de l'Aragó fins a Olot, havent pres Tremp, la Pobla de Segur, Ripoll, Camprodon, Puigcerdà i la Seu d'Urgell, i hi

havia preparatius a Cotlliure per enviar un estol per assetjar Roses o Barcelona. Castelrodrigo, a més, informa que les comunicacions eren molt difícils a causa del gran nombre de guerrillers actuant per tot arreu.²¹²

La creació d'esquades en els municipis catalans va anar augmentant des de l'edict de Castelrodrigo de 8 de juny de 1719, per tal de fer front als sediciosos. La seva funció era perseguir els enemics i protegir els combois que passaven pels seus termes, depenien del corregidor, eren reclutats entre felipistes, mantinguts i a sou del municipi –tret de la contribució del cadastre–, mentre que l'armament era dipositat en un magatzem.

A Sant Feliu de Guíxols es creà el 14 de juny una esquadra de 30 homes per eliminar pertorbadors i facinerosos, el seu cap fou el batlle Joan Quintana, mentre que la resta eren elements fidels al rei.²¹³

Tot Catalunya era plena de partides de guerrillers, que entraven a les viles desprotegides, prenen les armes de les esquades, robaven i mataven els batlles i altres botiflers reconeguts. De totes, la més important era la de Pere Joan Barceló, conegut com el *Carrasclet*, que es movia pel Camp de Tarragona amb uns 1.000 homes, mentre que a la banda d'Hostalric es movia la partida de Francesc Bac de Roda, fill del famós Francesc Macià Bac de Roda, que atacà Llagostera, Blanes i Sant Feliu de Guíxols.

Sabem de l'atac que feren els "sediciosos" el dissabte 5 d'agost, que digueren ser arcabussers de França, uns 50 homes sota el comandament de Josep Villa.²¹⁴ Però els funcionaris reials devien saber que es produiria ja que no hi eren aquell

Fragment de la culata d'un canó localitzat a la zona de les antigues drassanes reials, on actualment hi ha el monument a Juli Garreta als jardins municipals (Fons del Museu d'Història de Sant Feliu)

²¹⁰ Bacallar 311-14 & Castellví, vol. IV 651.

²¹¹ González-Aller et al. 17.

²¹² Giménez 631.

²¹³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 406, 14 juny 1719.
1. Benet Rofi, subaltern.
2. Roc Sentir, major de dies.
3. Antoni Landes.
4. Jaume Oliveres.
5. Miquel Companyó.
6. Antoni Tarragó.
7. Nicolau Rofi, fill de Benet.
8. Josep Ribot.
9. Jaume Burch.
10. Guerau Solà.
11. Cosme Patxot.
12. Benet Amorós.
13. Josep Trèmols.
14. Pere Oliva, fill de Pere.
15. Antoni Xullastres.
16. Salví Planelles.
17. Pau Reinat.
18. Joan Bautista Matheu.
19. Joan Bautista Ambrós.
20. Nicolau Ermites.
21. Nicolau Romà.
22. Antoni Benet Falgueres.
23. Josep Farrant.
24. Jaume Reixach.
25. Jaume Feliu.
26. Miquel Montada.
27. Soleni Comes.
28. Jeroni Ruscada.
29. Francesc Ayguavivas.
30. Salvador Riera.

²¹⁴ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405, 18 desembre 1719.

dia. Don Juan Daygnas, guarda del magatzem del Real Parque havia deixat com a responsable el pescador Nicolau Mestres.²¹⁵ Per mala sort, Don Carlos Falco sí que hi era, s'encarregava de la fusta i altres coses del *Català* que havia estat portat a Barcelona, entraren a casa seva i li robaren dos parells de calces i cinc doblons sense fer-li cap mal. A casa de Feliu Forest, estanquer de l'*Estanque Real del Tabaco*, li varen robar tot el tabac: set lliures de tabac en pols, tres lliures de tabac brasil en corda, dotze sacs de tabac i unes tres o quatre fanegues de sal.²¹⁶ En canvi Josep Herrero, guarda de la renda de la sal, no hi era i el mariner Joan Duran va sentir dir al tinent de la partida de gent armada que si l'haguessin trobat l'haurien mort.²¹⁷

Aquesta gent armada van marxar cap a Tossa, alguns per terra i altres per mar embarcats en llaüts de la vila. Els jurats van ordenar a alguns mariners

que duguessin els fusellers de França cap a Blanes, però potser a última hora decidiren anar a Tossa.

Sembla ser que durant aquest atac algunes persones, no se sap si "sediciosos" o bé gent de la vila, s'emportaren fustes destinades a la construcció de navilis que hi havia al magatzem del Reial Parc. I sembla que no només ho va mirar de saber Nicolau Mestres —en absència de Daygnas, responsable del magatzem del *Real Parque*—, sinó que fins i tot el batlle i un regidor van fer diligències sense arribar a saber qui eren els delinqüents. El 27 de setembre el superintendent Rodrigo Cavallero avisà els regidors de la vila que ells eren els responsables de la fusta i que en fessin un inventari. Nicolau Mestres féu l'inventari de la fusta del Parc Nou, de la que es trobava al voltant del quetx en construcció, la del magatzem del raval de Tueda, a més de la fusta

Norais al racó de Llevant. A l'esquerra de la imatge s'hi ubicaria el Parc durant el segle XVIII (AMSFG, Col. Municipal d'Imatges, Autor: desconegut)



²¹⁵ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405, 26 d'octubre de 1719.

²¹⁶ AMSFG, Papers militars 5.988, 11 setembre 1719.

²¹⁷ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405, 13 setembre 1719.



que es trobava a les bateries, que segurament es va treure del Parc: la Bateria de Sant Feliu i la de Calassanç.²¹⁸

Torna a produir-se de nou un atac a Sant Feliu el 18 d'octubre, per part d'una banda de sediciosos francesos armats. De nou buscaven funcionaris reials, però no els trobaren, per exemple Don Nicolás de Unzueta, guarda magatzem de grans (arribaren a entrar i registrar el monestir buscant-lo creient que s'hi havia amagat); tampoc trobaren Don Josep Antoni de la Conca, guarda del Reial Alfolí de la Sal. Una de les malifetes que feren els atacants fou fer malbé tot el cereal, llençant-lo per terra i al mar, i llençaren també

tota la sal de l'Alfolí al carrer i robaren el que van poder²¹⁹

A la fi d'octubre l'exèrcit francès entra a l'Empordà, prenent la Jonquera el dia 22, amb la intenció de traslladar-se cap a Roses i prendre el seu port.

A primers de novembre l'artilleria francesa i les municions encara no havien arribat a Roses per mar. Unes 50 tartanes procedents de Cotlliure, escortades per dos vaixells de guerra francesos i quatre d'anglesos, estaven esperant a causa del mal temps. Finalment el 5 de novembre s'inicia el desembarcament, però s'hagué de suspendre l'operació pel mal estat de la mar, l'endemà s'aixecà vent i 28 tartanes s'enfonsaren amb tot el que duïen. El temporal de llevant salvà Roses de ser assetjada i ocupada per l'exèrcit francès, retirant-se la tropa de terra que havia iniciat el setge. Aquest fet es considerarà l'inici del final de la guerra a Catalunya.

La guerra es dona per finalitzada el 5 de desembre de 1719 amb la destitució de Julio Alberoni, que és desterrat a Itàlia. Durant el mes de desembre i gener l'exèrcit francès anirà deixant les viles ocupades i retirant-se cap a les seves guarnicions del Rosselló. La retirada es completa el 29 de gener de 1720.

Però encara quedava activitat guerrillera, perquè Sant Feliu serà de nou atacada el 25 de desembre de 1719, en què els sediciosos van robar sal i se l'emportaren embarcant-la en llaüts, i obligats els seus mariners a dur-la cap a Lloret.²²⁰

Així la vila de Sant Feliu fou atacada almenys tres cops al llarg de l'any 1719: el 5 d'agost, el 18 d'octubre i el 5 de desembre. El navili el *Català*, varat i ancorat al port de Sant Feliu durant el mes de

Representació d'un navili espanyol de la primera meitat del segle XVIII (© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona)

²¹⁸ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 405, 28 octubre 1719.

²¹⁹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 406, 24 i 28 octubre 1719.

²²⁰ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 407, 10 gener 1720.

saro, l'aïllament de les tropes espanyoles a Sardenya i Sicília, la invasió francesa al País Basc i Catalunya, la destrucció de navilis en construcció al Cantàbric, etc., fou la destitució d'Alberoni i la retirada de l'exèrcit de Sardenya i Sicília. Una altra conseqüència que afectà Sant Feliu de Guíxols i diverses drassanes del País Basc fou el trasllat de tota l'activitat naval cap a un lloc molt més segur, com ho era Guarnizo.



HISTÒRIA DELS NAVILIS CONSTRUÏTS AL PARC GUIXOLENC DURANT LA SEVA PERMANÈNCIA A LA VILA (1716-1719)			
NAVILIS	DATES DE CONSTRUCCIÓ	ESDEVENIMENTS	
Sant Felip: inici	1716, març-abril	1716, maig	Aliança austrobritànica
		1716, juny	Amb França es forma la Triple Aliança
Sant Felip: varada	1717, 18 maig - 1 juny		
Cambi: inici	1717, octubre	1717, agost	Conquesta de Sardenya
		1718, juliol	Conquesta de Sicília
Cambi: varada	1718, 24 agost - 1 setembre	1718, 11 agost	Batalla de cap Passaro
Català: inici	1718, setembre		
		1719, 9 gener	França declara la guerra a Espanya
		1719, febrer	Amb els Països Baixos es forma la Quàdruple Aliança
		1719, 21 abril	França ataca el País Basc, destruint navilis a Pasajes
Català : varada	1719, 22 maig - 13 juny	1719, 12 juny	Francesos i anglesos ataquen Santoña, destruint navilis
		1719, 5 agost	Primera incursió guerrillers a Sant Feliu de Guíxols
		1719, setembre	Francesos ataquen el Pirineu català
		1719, 10-21 octubre	Anglesos ataquen Ribadeo, Vigo i Pontevedra, destruint vaixells

>

HISTÒRIA DELS NAVILIS CONSTRUITS AL PARC GUIXOLENC DURANT LA SEVA PERMANÈNCIA A LA VILA (1716-1719)			
NAVILIS	DATES DE CONSTRUCCIÓ	ESDEVENIMENTS	
		1719, 18 octubre	Segona incursió guerrillera a Sant Feliu de Guíxols
		1719, 1 novembre	Francesos i anglesos assetgen Roses
		1719, 5 desembre	Fi de la guerra
		1719, 25 desembre	Tercera incursió guerrillera a Sant Feliu de Guíxols

EL DECLIVI DEL PARC

Al llarg del 1719 veiem com bona part dels tècnics francesos que treballaven al Parc des de feia anys, i que havien participat en la construcció dels tres navilis, es desplacen cap a les drassanes de Santoña. En aquell indret s'havia iniciat la construcció simultània de tres navilis, i hi aniran a reforçar la mesrança local i a accelerar la construcció dels vaixells.

El que sí que sembla evident és que Reyfard fa net, ho deixa tot arreglat i marxa de Sant Feliu a finals del mes de juny. En aquest mes tot s'accelera: es beneeix el vaixell, és varat, queda ancorat a la badia, i es van acabant les feines com per exemple l'escultura. Reyfard lliura el navili a l'Armada, paga tots els jornals que es devien als tècnics i altres operaris del Parc, reparteix bona part de la fusta del magatzem del Parc entre diverses persones de la vila i desmunta el Clos del Parc repartint les estakes que delimitaven la seva superfície.

Tot sembla molt precipitat. Durant el mes de juny acaba desapareixent físicament el Parc, però per altra banda es crearà un Parc Nou. El 28 de juny, Don Juan Daygnas –guarda magatzem a Sant Feliu–²²¹ seguint ordres donades el 24 de juny pel superintendent general de Catalunya Don Rodrigo Cavallero, ha d'inspeccionar diverses cases de la vila sospitoses de tenir fusta que es trobava originalment al Parc, i fer que la duguin al Parc Nou. També rep ordres que l'escala de mar no la desmunti tal com pretenia Reyfard. Fins i tot es va empresonar un home que s'emportava taules de folre, el qual serà portat a Girona per ser jutjat.

Si es crea un Parc Nou on emmagatzemar fusta per a la construcció de vaixells per al rei, es manté

l'escala de mar perquè puguin ser varats, o trets, i es reclama tota la fusta del rei que es troba repartida per la vila, és que hi havia una intenció de continuar la construcció de vaixells.

En la inspecció duta a terme per Daygnas, acompanyat del batlle Joan Quintana i de l'escrivent Joan Andreu de la notaria de Jeroni Axandri, trobaren en diferents cases particulars una gran quantitat de fusta destinada a la construcció naval. Però el més evident del desballestament del Parc foren les estakes que l'havien envoltat, trobades en dues cases, i també diferents peces del vas on jeu el vaixell durant la seva construcció i que faciliten la seva varada, com les anguiles i peces del colomer; per tant, deduïm que si es regalaren o foren venudes, ho fou perquè Reyfard no devia estar al corrent de la intenció de construir un nou vaixell.

L'escorcoll donà un total de 16 cases –tres de capellans– i una església amb fustes procedents del Parc, fins i tot a la casa del batlle Joan Quintana. El que sorprèn són les excuses donades per algunes d'aquestes persones pel fet de tenir fusta a casa seva: n'hi ha dos que diuen haver-les trobat a unes dues llegües dins del mar, un altre perquè el constructor Reynaldo Boyer vivia a casa seva, un altre perquè el dit Boyer li pagà fusta a canvi de confits de la seva botiga, el mestre corder Besora va pagar amb fusta al corder Joan Feliu per fer-li unes cordes, també el ferrer Pere Vidal fou pagat amb fusta per fer un banc que serví per fer les ferradures de les mules que servien per tragar la fusta, un altre perquè hi havia a la seva propietat les cavallerisses dels cavalls del rei, o

²²¹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 406.

bé davant l'església de Sant Joan hi havia fusta donada per Reyfard per fer-li el favor d'esperar a fer missa fins a migdia els dies de festa i així poder-hi anar els jornalers del Parc. Sembla que la fusta del Parc sobrava, no hi havia gaire control i s'utilitzava com a moneda de canvi, no només per part del seu director Francisco Reyfard, sinó per part d'altres persones com el constructor Reynaldo Boyer, el capità Delfino, el mestre corder Besora i fins i tot un empleat de la Fàbrica conegut com a Mr. Françaqué –François?–.

En principi no hi va haver problemes, i tota la fusta va ser retornada al Parc Nou. Excepte en el cas del prevere Benet Llanui, el qual es negava a tornar-les, l'1 de juliol tampoc va deixar entrar els inspectors a casa seva mentre se'ls escoltava des de la finestra. Don Juan Daygnas, junt amb l'escriptur Joan Andreu de la notaria de Jeroni Axandri, i vuit homes vinguts per dur la fusta al Parc Nou, li llegiren l'ordre donada pel superintendent general de Catalunya on manava que tota la fusta sospitosa de ser del Parc fos retornada, tant era que fos fusta portada pel rei o pel contractista, i que hagués estat donada o venuda, sense excepció. Llanui confirma que té dos trossos de biga de pi, un pam de taula de pi de 4 peus de llarg i una polzada d'ample, dos trossos de roure de 10 peus de llarg i 15 polzades d'ample, nou taules de roure de 8 peus de llarg i 15 polzades d'ample i un colomer de les anguilles, donades per Francisco Reyfard i el capità Delfín; però contestant que aquesta ordre no anava amb els eclesiàstics, i que si ho hagués de fer ja la portaria ell mateix, la fusta.²²² Don Juan Daygnas torna de nou a casa de Benet Llanui el 3 de juliol, ara acompanyat també del capellà Ramon Surís, present en nom de Don Josep de Taverner i Dardena, bisbe de Solsona i de Girona, a més de l'escriptur Joan Andreu i dos testimonis: Guerau Solà, jornalер de

Sant Feliu, i Joan Estanyol, pagès de Palafrugell. El clergue Surís li llegeix la llicència datada de 2 de juliol i donada pel bisbe a Daygnas perquè pugui entrar a registrar en qualsevol església o casa d'eclesiàstic per retirar fusta duta a la vila per part del rei o del contractista.

Per tant Daygnas torna a reclamar la fusta que té a casa seva procedent del Reial Parc, recordant-li que són: dos trossos de pi i un colomer de pi que fan junts 21 peus de llarg i 20 polzades de gruix; tres taules de roure de 9 peus de llarg i 1,5 peus d'ample; dos trossos de roure de 5 peus de llarg i 1 peu d'ample; 6 taules de roure de 12 peus de llarg i 1,5 peus d'ample; i un tros de taula de pi de 5 peus de llarg i 15 polzades d'ample. A més s'obliga que pagui el que costi transportar tota aquesta fusta al Nou Parc.

Llanui contesta que està d'acord a tornar tota la fusta que li va donar Reyfard, sembla que durant la construcció dels navilis *Cambi* i *Català*, però que les dues peces de roure d'una cana de llarg cadascuna no havien estat mai del Parc sinó que eren seves de sempre, i que les sis taules de roure provenen d'una peça de roure que li va donar el capità Delfín en compensació d'una premsa que havia deixat durant la varada del navili *Sant Felip*, la qual es va trencar en el transcurs de l'operació. I afegeix que de la despesa de transportar la fusta al Nou Parc no se'n vol fer càrrec, que si li va donar la fusta Reyfard s'esperin que aquest li doni diners per dur-ho a terme, que del seu compte no ho farà ja que el bisbe tampoc li ho exigeix i per tant si Daygnas la vol que se'n faci càrrec ell mateix.

Daygnas respon que tota la fusta ha de ser tornada, incloent la que li va donar el capità Delfín i quant a les dues peces de roure que diu que són seves ho haurà de justificar d'alguna manera.

²²² AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 406, 1 juliol 1719.

Torna a contestar Llanui dient que les sis taules de roure les va fer serrar ell mateix assumint-ne la despesa i que les tornarà si li paguen aquesta despesa, i que a més quedarà pendent la premsa trencada, que costa 8 doblons. Pel que fa a les dues peces de roure només pot justificar que són seves amb la seva paraula, però perquè el rei vegi que és un bon vassall les donarà també.

I tot acaba amb nova contesta de Daygnas dient que de la premsa que se li va trencar ja se'l va compensar amb una altra premsa i altra fusta, i que les sis taules de roure no són cap excusa.²²³

Un altre fet que demostra el final de l'activitat constructiva per part de Reyfard és que en la varada del *Català* les anguiles van quedar al fons del mar, despreocupant-se de recuperar-les. Sembla que tant ell com l'enginyer Boyer havien dit que enviarien algú de França per treure-les. Però finalment Reyfard ho va acordar amb els pescadors Bonaventura Vinyoles i Benet Feliu. A finals d'octubre esclata un conflicte entre els dos pescadors, a causa que Benet Feliu havia hagut d'allistar-se com a mariner a la Reial Armada i Vinyoles sembla que ho aprofita per quedar-se els diners o més del que li pertocava. Caterina, la dona de Feliu, es queixà al batlle, mirant de trobar una solució substituint el seu marit pel mariner Pio Moner, però Vinyoles, enfadat, contestà que ell també en buscaria un, de substitut, perquè ell també havia de marxar, que tenia feina a la vinya. Hi ha una declaració del boter Rafel Llambi, el qual posa bótes per treure les anguiles, on diu que Feliu pocs dies abans d'anar a servir de mariner a la Reial Armada va estar treballant tres dies: el primer preparant les bótes i aparells; i els altres dos en què va treure com a mínim una peça de les anguiles. Vinyoles a finals d'octubre es desplaça a Barcelona a queixar-se a Joan Pellisser, que s'hi trobava per afers del *Cata-*

là, explicant-li el plet que té amb Feliu, i volent que consti d'una manera clara que ell sol va treure les anguiles de l'aigua, ja que Feliu se n'havia anat de mariner a l'Armada.²²⁴

FUSTA DEL PARC TROBADA A CASES DE SANT FELIU	
Bigues de pi	12,6 m
Taules de pi	41,7 m
Trossos de taules de pi	3,75 m
Bigues de roure	12 m
Taules de roure	98,4 m
Trossos de taules de roure	9,3 m
Taulons de roure	3 m
Peces de roure	15 m
Llengua de roure	1,2 m
Taules de noguer	14,7 m
Puntals d'arbre poll	45 m
Bigues d'arbre	15 m
Eixos	5,25 m
Colomer	1 unitat
Estakes	110 unitats

²²³ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 406, 3 juliol 1719.

²²⁴ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405, 24 desembre 1719.

CAPÍTOL XIII

EL SAN RAMÓN, QUETX O BALANDRA

Aquest es tracta de l'últim vaixell construït per al rei a Sant Feliu de Guíxols, però ja no és un navili sinó una embarcació artillada petita, a vegades anomenada quetx i en d'altres, balandra.

En principi es tractaria de dos tipus d'embarcacions diferents, però a principis del segle XVIII, la seva similaritat i adopció recent dels dos termes, sobretot del terme *quetx*, feia que s'usessin indistintament per a un mateix tipus d'embarcació, que evolucionarà ràpidament al llarg del segle, sobretot en l'aparell. La definició més concreta del que era un quetx a finals del segle XVII i principis del XVIII ens la dona J.M. Martínez Hidalgo: "*Originariamente el queche era un barco con aparejo de cruz. A fines del siglo XVII y comienzos del siguiente izaba una mayor y una gavia, y en el palo de mesana una vela cuadra y una latina. Después la mayor se cambió por la cangreja, aunque continuaría usándose en los queches mercantes y pesqueros una gavia volante*".²²⁵ Sobre la coberta podia armar de 12 a 18 canons, amb un port de 100 a 150 tones, dotada amb una tripulació d'uns 50 homes, i la funció de la qual no era per fer la guerra, sinó per vigilar les costes i controlar l'activitat de contraban o de pirateria.

Representació d'un noble del segle XVIII a cavall, en una caixa de mariner de l'època (Fons del Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols)

²²⁵ Martínez-Hidalgo 355.

²²⁶ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 871, 3 novembre 1721.

²²⁷ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 871, 3 novembre 1721.

construcció del quetx o balandra *San Ramón* a principis de l'any 1719 —*"a cuyo cargo se construía la dicha balandra"*—.²²⁶ Per tant, podríem dir que es tracta d'una construcció empresa directament per l'Estat.

Sembla que la construcció del quetx o balandra *San Ramón* començà a principis de 1719, però no al Parc sinó "*en la Playa del mar*", i per les dates que citen es devia construir paral·lelament al *Català*, ja que aquest no serà beneït i varat fins al juny del mateix any.²²⁷

Els mestres ferrers Josep Carreres i Isidre Campañaria, tots dos de Sant Feliu de Guíxols, van rebre



No sembla que es construís per contracte. No tenim cap document en aquest sentit. No apareix Cambi, tampoc Reyfard ni bona part de la mestrança d'origen francès. En canvi, en algun document menciona Don Jerónimo Domínguez Tenorio, el comissari ordinador de Marina, ja present en les construccions anteriors, com a responsable de la



Voltes de la plaça
del Mercat, amb el
monestir al fons, l'any
1935 (AMSFG, Fons
Pere Rigau, Autor: Pere
Rigau)

a principis de 1719 de la part de Daignas 72 roves i mitja de ferro vell i de mala qualitat per produir claus, cavilles i ferramenta necessària per construir la balandra. Només aconseguiren 52 roves i 13 lliures de ferro net i aprofitable, i la feina dels dos ferrers va ser pagada per Don Jerónimo Domínguez.

La segona menció a la construcció del quetx es data del 28 d'octubre de 1719, fent referència que s'havia iniciat la seva construcció, probablement estava enramat, ja que es parla del "*queche empessado con sus puntales de pino y roble*". Realment devia ser una construcció molt lenta o que va patir intermitències, perquè si el vaixell *Català* fou varat el mes de juny, no entenem com una embarcació molt més petita, al cap de més de vuit mesos d'haver-se iniciat la seva construcció encara es trobés sense folrar. En el mateix document s'esmenta la gran quantitat de fusta de roure que hi havia tot al seu voltant, tant de peces com de taules, un total de 296 fustes.²²⁸

També es parla del "*Parque Nuevo*", sembla que al costat d'on es construïa el quetx i no incloent aquest al seu interior com seria lògic. Potser el clos del nou parc –ja esmentat el 28 de juny quan té lloc la inspecció de cases a la recerca de fusta de l'antic Parc– era molt més petit que l'anterior Parc, servint tan sols com a magatzem de fusta i de material necessari per construir vaixells, però sense reservar espai per a la construcció d'una embarcació. A l'interior del nou parc s'hi trobaven 264 peces de roure, unes balances per pesar fusta, 23 pesos de pedra per a les balances, un carro vell per transportar fusta i dues escales de carreta velles.

No només s'utilitzava aquest espai com a magatzem sinó que es disposava d'una botiga-magatzem al raval de Tueda on hi havia una peça llarga

d'una balança de fusta, 13 pesos de pedra, 16 rodes de carros i carretes, dos carros de transportar fusta, un tros d'escala vell, 35 cairats de roure i una caixa de fusta per fer planxes de plom.

La poca importància d'aquesta embarcació podria ser la causa que ni tan sols es batejà. El *San Ramón* no consta ni a les llicències donades pel bisbe de l'arxiu diocesà ni al llibre de baptismes i benediccions de l'arxiu parroquial. Però ens estranya, perquè l'any 1719 es féu la benedicció d'una embarcació també construïda a Sant Feliu, en aquest cas d'una barca, de propietat privada i de menor port. Per tant, realment s'acabà el *San Ramón*? O és que fou destruït en alguna incursió feta per part dels sediciosos?²²⁹

²²⁸ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 405, 28 octubre 1719.

²²⁹ ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols, Baptismes B6 (1692-1726): "...de benedicció solemne y demas ceremonias que acostuma Sta Mare Iglesia ab assitencial dels Reverents Beneficiats. Fou padri de la benedicció Miquel Catheura negociant de esta vila. Los noms eo invocació dels Sants tingueren són Ntra Sra del Roser, St Antoni de Pàdua, St Joan Bautista, ministre de dita benedicció fou lo Pr. Illtre Quintana, altre dels vicaris del Molt Illtre Sr Abat."

EL FINAL DEL PARC

Sense saber si el quetx *San Ramón* s'acabà de construir realment, la presència de personal del Parc a partir de l'any 1720 queda reduïda pràcticament a la figura de Don Juan Daygnas, guarda del magatzem del Reial Parc, i de Don Marcos Antonio de la Llera, tresorer de la fàbrica de vaixells de Sant Feliu.

El 8 d'octubre de 1720 es fa encant dels béns de Pau Pasqual i Gilo, entre la llarga llista de béns subhastats i les persones que les compraren, hi trobem Daygnas, que compra diverses coses de casa: un banc, una garrafa, un mirall, una taula, eixugamans, tovallola, ganivet, etc., una ocasió que no desaprofita tenint en compte que s'havia casat el mes d'abril. També hi apareix una persona identificada com a Mr. Boyer que comprà una garrafera, cinc llibres francesos i un trebuquet, però no sabem si es tracta d'algun dels Boyer que treballaren al Parc.²³⁰

A mesura que va passant el temps sembla que la falta d'activitat al Parc en relació a la construcció naval féu que Daygnas i De la Llera actuessin cada cop més en afers relacionats amb el proveïment de cereal.²³¹ Tot i això el mes de març de 1721 ens apareix Don Juan Baldes com a “*empleado en la fabrica y construccion de navios*”, resident a Sant Feliu de Guixòls. Qui devia ser? Un empleat de Daygnas?

Tan sols quedà el Parc Nou com a magatzem de fusta, però sense construcció de cap navili, ni a Sant Feliu ni en cap altra localitat catalana. Però l'activitat desforestadora continuà sense aturar-se, sobretot la tala de roures, però també d'altres ar-

bres com pins, noguers, àlbers, pollancre i oms, sempre que fossin adients per a la construcció de navilis de línia. A partir de l'any 1720 sabem de grans quantitats de fusta destinada a la fabricació de vaixells de guerra del rei a l'Empordà –Serra, Matajudaica, Ullastret, la Fonollera–, al Montseny i al Vallès –Cardedeu, Llinars, Campmajor, Corró d'Amunt–. Al conjunt de localitats del Baix Empordà esmentades hi havia 493 arbres de pollancre i freixes, 20 noguers i a més d'arbres blancs, mentre que a les del Vallès hi havia 232 pollancre; també s'hi estableixen preus, com el terrestre a 12 diners per quintar i llegua fins al punt on s'hagin d'embarcar, mentre que el transport marítim es pagava a 6 diners per quintar i llegua.²³² D'igual manera es detecten quantitats de fusta amb la mateixa finalitat a prop de Banyoles, per a reparacions al fort dels Caputxins de Girona (“*ocho bigas des las que se allan en los montes de Bañoles que se cortaron para la fábrica de Navíos*”)²³³ i d'altres indrets els quals havien estat tallats per a la Fàbrica de Sant Feliu però que ara anirien destinats a altres ports, amb molta probabilitat no catalans, com a Cadis. Si bé bona part de la fusta es va desviar cap a les drassanes de Barcelona, on es reactivà la construcció de galeres durant la dècada dels 20. Així, en una ordre del rei de 8 d'abril de 1722 “*de que se apliquen a la fabrica de galeras, las maderas que se hallan cortadas en el Pahis para la fábrica de navíos devia mandar y mando que el devasto, esquadreo, serrar y transporte de dichas maderas se diesse por ass(ien)to y se pregonase...*” (...) “*devasto, quadreo, transporte y serrar los arboles de alamo, chopo, fresno y nogal que se hallan cortados en los terminos que abaxo se dirá los quales eran destinados para la fábrica de navíos que se*

²³⁰ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixòls, reg. 407. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guixòls, 335 Matrimonis, Llibre 2, 24 abril 1720.

²³¹ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixòls, reg. 407, 24 juliol 1720. AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixòls, reg. 409, 28 gener 1721.

²³² ACA, BM 112, 8 abril 1722.

²³³ AGS, Guerra Moderna, lligall 3.305, sense foliar. 30 maig 1722.

*hazia en San Feliu de Guixols que haviendos anulado se aplican de Real Orden a la de galeras...”*²³⁴

La fusta tallada, abans d'embarcar, s'escairava tenint en compte de triar la fusta destinada a la construcció de vaixells de 80, 70 i 60 canons, i en segon lloc els de 60 a 30 canons.²³⁵

Si bé la construcció naval de vaixells per al rei s'aturà i emigrà pràcticament tota la mestrança –uns cap al Cantàbric, d'altres tornaren a França i la resta als seus llocs d'origen– algun es va quedar a viure a Sant Feliu. És el cas de Carlos Treban, mestre d'aixa de Toló, però considerat l'abril de 1721 com de Sant Feliu, igual que la seva dona, també originària de Toló però ara de Sant Feliu, en el bateig de la seva filla.²³⁶ Una dada interessant: un dels dos padrins de la nena fou Reinaldo Boyer, el constructor de vaixells o enginyer, considerat el tècnic més

important de la mestrança darrere de Reyfard. Què hi feia Boyer a Sant Feliu? S'hi trobava per algun altre assumpte o bé s'hi va desplaçar per acudir al bateig? Dubtem que es tracti de la segona opció.

Pocs dies després sabem que es troba present a la vila Don Josep de Llano, veedor general de la marina de Cantàbria, desplaçat a Sant Feliu per ordre del rei “*a gobernar por administración de su Real Hacienda la fabrica de vaxells de guerra*”; i encara es troba a la vila el 24 de juny de 1721, en què fa de padrí del fill de Daygnas.²³⁷ Per tant al Parc ja no es construïran més vaixells per *asiento*, i així sembla que es va fer amb el quetx *San Ramón* –construït per part de l'administració estatal–, però no tenim constància que se n'hi arribés a construir cap altre.

Façana de la casa de la Marquesa, al carrer Joan Goula, un dels pocs exemples d'arquitectura civil dels segles XVII-XVIII conservat a Sant Feliu (AMSFG, Col. Municipal d'Imatges. Autor: S. Estibalcá)



Pati interior de la casa de la Marquesa. (AMSFG, Fons Lluís Esteve, Autor: Lluís Esteve)

²³⁴ ACA, Batllia Moderna 112, 8 abril 1722.

²³⁵ ACA, Batllia Moderna, 111, 1720.

²³⁶ En la construcció de navilis per al rei a les drassanes de Colindres-Santoña i Guarnizo. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guixols, Baptismes 328, B6 (1692-1726).

²³⁷ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guixols, reg. 409, 7 maig 1721. ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guixols, Baptismes 328, B6 (1692-1726).



CONCLUSIÓ

SIS ANYS DE GRANS CANVIS



El gran objectiu d'aquest treball ha estat donar a conèixer la transcendental importància de l'efímera drassana guixolenc. Fins al moment, la raó principal que s'ha donat sobre la seva curta vida és la mala qualitat dels seus vaixells.²³⁸ Possiblement, aquest raonament té a veure amb la desfeta del cap Passaro (1718) i el fet que el *Sant Felip El Reial*, en tant que vaixell insígnia, fos el símbol d'aquella derrota. No pot ser un altre, ja que tant el *Cambi* com el *Català* eren navilis de seixanta canons igual que els construïts a les drassanes cantàbriques.

Una de les aportacions d'aquest treball a la història naval és evidenciar com el *Sant Felip El Reial* fou el primer navili de línia de tres cobertes al servei de la marina espanyola. És cert que, per les característiques del seu disseny, entrat el segle XVIII era un vaixell de guerra obsolet. Però cal recordar que el navili que anirà a combatre al cap Passaro no era un tres cobertes amb vuitanta canons, ja que a Cadis patí importants reformes estructurals que el transformaren en un setanta canons de dues cobertes.

Tot i les mancances exposades, cal considerar que en moltes ocasions la responsabilitat d'un desastre militar sempre és atorgada a subjectes que no poden parlar. A títol d'exemple, del desastre de la Gran Armada contra Anglaterra de 1588 se'n va culpar una meteorologia adversa que va tancar el desastrós exercici del comandament. Cap Passaro (1718) també va tenir el seu Medina Sidonia: aquest no és altre que Gaztañeta. Ell era el cap operatiu de la força i, a més, el màxim responsable del navili tipus de dues cobertes i seixanta canons que forní la línia espanyola, del tot inferior al setanta canons anglès. Ja s'ha vist en el capítol monogràfic dedicat al *Sant Felip* que el marquès de la Victoria explica la cega confiança de Gaztañeta –tot i que no ho esmenta explícitament– que els navilis de setanta canons serien superiors als tres cobertes anglesos. Amb aquest discurs, Gaztañeta pretenia principalment justificar la important reforma estructural feta sota les seves ordres al *Sant Felip*.

La reconversió d'aquest navili fou una espina clavada pels francesos que treballaren en la seva construcció. Tant és així que una vegada mort Gaztañeta, Cipriano Autran, tolonès vingut a Espanya per treballar a Sant Feliu de Guíxols, projectà i dirigí a Guarnizo el que es pot afirmar que és l'hereu del *Sant Felip El Reial* ganxó: el *Real Felipe*, un tres cobertes de 114 canons, que fins ara, davant el desconeixement sobre el seu predecessor guixolenc, havia estat considerat el primer tres cobertes de l'Armada Reial.²³⁹

Un altre dels aspectes que cal destacar és el paper de la drassana guixolenc en la carrera de José Patiño, el pare d'aquest efímer centre productor. D'aquest personatge s'han destacat molts aspectes de la seva carrera que el catapultaren al poder. Un esglaió d'extraordinària importància és el seu nomenament com a intendent general de Marina i alhora president de la Casa de Contractació. Aquest pas no es pot explicar

Escut de Sant Feliu de Guíxols a la façana de l'Hospital (AMSFG, Col. Municipal d'imatges, Autor: S. Estibalca)

²³⁸ Artiñano 152.

²³⁹ Fins i tot el 1764 Autran encara recorda la seva experiència guixolenc de quasi mig segle enrere. AGS, Marina, 334. Sobre la construcció del *Real Felipe* a Guarnizo i el paper del mestre tolonès, Manera *et al.* 209-16 & Castanedo 100-01.

suficientment sense entendre la tasca duta a terme per Patiño a Sant Feliu. L'expedició de Mallorca o la implantació del cadastre a Catalunya ens pot parlar de la seva eficiència com a gestor davant els ulls reials. Tot i això, cal entendre-les com a condicions necessàries, però no suficients.

La creació des de pràcticament el no-res de la drassana ganxona fou una brillant maniobra de Patiño per tal d'enlluernar el poder. Tot i no tenir una responsabilitat dins la política naval, atès que el 1716 era intendent de Catalunya, Sant Feliu de Guíxols és un missatge implícit de la seva competència si es confiaven a ell les regnes de la política naval. Si l'Estat necessitava vaixells de guerra amb urgència, ell s'implicaria en el programa, tot i no tenir-hi una directa responsabilitat. Si des de la Cort s'havia fracassat en intentar que es construïssin vaixells de guerra a França, ell faria que els francesos vinguessin a Catalunya per tal de construir-los. Si en d'altres drassanes es duia a terme la construcció de navilis de dues cobertes i seixanta canons, la primera construcció de la drassana ganxona seria de prestigi: el primer tres cobertes amb vuitanta canons construït per a l'Armada Reial a Espanya. Tant és així que quan el *Sant Felip El Reial* encara no havia estat varat, Patiño ja havia estat nomenat intendent general de Marina.

Un element que dóna encara més èmfasi és el fet que Patiño sobrevisse al canvi de poder amb el nou matrimoni de Felip V amb Isabel de Farnesio. El desplaçament a la cort dels homes de confiança francesos i l'arribada d'Alberoni també va tenir una clara petjada a la drassana guixolenc: la sortida dels inversos francesos i l'entrada de l'italià Bernardo Cambi en els posteriors contractes de construcció.

El caràcter efímer de Sant Feliu com a centre productor s'explica en bona part pel fet que és un pas de Patiño per assolir les regnes del poder naval. Les cessions fetes a les constants pressions del *lobby* guipuscoà en són bona mostra. Si el primer del navilis construïts segueix un patró francès, la resta són dis-



Platja de Calassanç, amb la punta de Garbí i l'ermita de Sant Elm al fons (AMSG, Col. Espuña-Ibáñez, Autor: desconegut)



seny de Gaztañeta. Fins i tot, el *Sant Felip* reformat que tanta amargor causà al jove Ciprian Autran és un símbol del matrimoni de conveniència entre Patiño i Gaztañeta. Símbol de prestigi del primer i reconvertit per aquest últim, fou també on s'hissà la insígnia de l'Armada en la malaurada expedició a Sicília i el vaixell on ambdós van caure presoners dels anglesos.

El tancament de la drassana guixolenc i el desplaçament de bona part del mestres francesos a les drassanes del Cantàbric no deixa de ser conseqüència de les pressions d'aquest *lobby* guipuscoà. Fins i tot, ja s'ha vist que quan Bernardo Cambi decideix deixar Sant Feliu i establir la seva fàbrica a Guarnizo, acusà Gaztañeta que el seu interès que l'italià establís el seu centre productor a Santoña era per tal d'encarir els costos de producció i afavorir les drassanes guipuscoanes.

Però si Sant Feliu fou un centre productor de circumstàncies, quelcom de similar es pot dir de Guarnizo, Orio o Pasajes. Fins i tot, una vegada mort Gaztañeta, es dona el declivi de les drassanes guipuscoanes, tot emergint Guarnizo, on Cambi anys enrere havia endevinat les seves possibilitats, com a gran centre productor del Cantàbric.²⁴⁰ Tot i ser d'una vida una mica més perllongada, la imposició del model naval francès a Espanya, el qual Patiño desenvolupà, anava cap a la centralització de la construcció als Departaments, estructura que era alhora drassana i base naval. Si Ferrol adquirí aquest estatus el 1726 amb Patiño ja com a secretari de Marina, no fou fins l'obertura del drassanal d'Esteiro a mitjan segle quan començà el declivi de les drassanes cantàbriques com a centres productors per l'Armada Reial.

Ja s'ha exposat el cúmul de raons que feren que Patiño fes de Sant Feliu de Guixols l'indret adient que cercava per construir vaixells de guerra. Seria reiteratiu tornar sobre aquest punt. Però en aquesta recapitulació val la pena tornar sobre tres aspectes relatius a l'impacte social, econòmic i territorial a nivell local.

L'ermita de Sant Elm fou reconstruïda el 1723, poc després del tancament de les drassanes reials a la vila (AMSFG, Col. Municipal d'imatges, Autor: desconegut)

²⁴⁰ Sobre la decadència de Pasajes, Odriozola 1997: 133-34 & 371. En relació a la producció de Guarnizo fins a mitjan segle, Castanedo 99-113.



El primer és la implicació de les elits locals en el procés. Els abats i el patriciat urbà ganxó –on cal destacar en primer lloc el negociant Benet Pellisser– són agents d'una extraordinària importància en aquesta mena d'anarquia organitzada i militaritzada que va ser l'activitat constructiva a Sant Feliu.

Aquesta descripció un xic propera al surrealisme d'una conjuntura plena de mancances estructurals, introdueix el segon element: una avaluació productiva. Una activitat pròpia de l'Armada havia estat duta a terme a partir de la iniciativa de l'Exèrcit amb una important implicació d'elements civils. Quan es fa esment d'aquest segon element, no es considera la presència empresarial dins la construcció i el subministrament, quelcom d'habitual, sinó del poder civil dins l'estructura. I si no cal recordar el paper de la notaria de Jeroni Axandri com a interventor legal en bona part del procés administratiu deixant de banda en moltes ocasions les escripturacions de les intendències tant de l'Exèrcit com de la Marina. Tot i aquestes mancances estructurals, cal destacar la rapidesa amb què es van construir tots tres navilis: el *Sant Felip* en 14 mesos, el *Cambi* en 11 mesos; i el *Català* encara menys, 9 mesos. Com a contrast, és comú trobar arreu d'Europa arsenals on construccions similars solien trigar entre un any i un any i mig.

L'últim element és l'impacte territorial i el flux migratori que comportà aquesta indústria. La creació del Parc provoca canvis urbanístics amb l'ocupació de la platja i de diferents locals per tal de servir com a

La plaça del Mercat, amb l'antic edifici de l'Ajuntament en primer terme, ha estat el centre neuràlgic de la vila guixolenc des de l'Edat Mitjana (AMSFG, Col. Municipal d'imatges, Autor: desconegut)



habitatges, tallers i magatzems. Fins i tot, es donà un impacte indirecte com a conseqüència de l'augment poblacional —més d'un centenar de persones, algunes amb les seves famílies—. En aquest punt no tan sols cal fer esment de la necessitat creada per tal d'allotjar el personal de la mestrança, les tropes i les seves famílies, sinó també l'increment en els equipaments que això provocà: la nova carnisseria al raval de Tueda n'és paradigma.

L'arribada d'un gran contingent de personal de l'arsenal de Toló suposa la presència dels primers enginyers navals en una drassana catalana, fent-se càrrec del disseny i la direcció de la construcció dels navilis, mentre que els mestres d'aixa locals i els vinguts d'arreu de la costa catalana no seran res més que treballadors al seu servei. No sabem, però, quina incidència van tenir els enginyers navals francesos entre els mestres d'aixa catalans i la construcció naval catalana de la primera meitat del segle XVIII, si bé alguna petjada devien deixar.

Com a remat d'aquestes conclusions cal tornar al seu títol. El període entre 1715-1721 és curt, agitat i fa sobresortir Sant Feliu de Guíxols de l'àmbit de la història local convencional.

Plaça del Mercat,
entre 1898 i 1908
(AMSFG, Col. Municipal
d'imatges, Autor:
desconegut)

ELS PROTAGONISTES²⁴¹

A., Francisco. Soldat, de nació castellà. Mor a l'hospital el 1714.

Aiguavives, Guerau. Mestre d'aixa, oriünd de Sant Feliu, resident a Mataró. Sembla que es va vendre una casa el juliol de 1721.

Aimerich, Josep. Doctor en Medicina, del Vendrell. Testimoni en la procura feta pel carnisser de Barcelona Esteve Guils dins del vaixell *El Cambi* el novembre de 1718.

Aitona (o Hylona o Aytona), Nicolas. Oficial assistint a la construcció del vaixell, francès. Casat amb Maria Aytona (o Hylona), francesa, amb la qual van tenir un fill, Francisco Francesc (sic), que fou batejat i va morir als tres dies d'edat l'any 1718.

Albert, Pere. Mestre d'aixa de Cadaqués. Present a la vila el 1719.

Albó, Bernat. Corder, natural de Calella, habitant a Sant Feliu. Casat amb Elena Albó i Bosch. Tingueren un fill l'abril de 1720, Sebastià Àngel Francesc Josep. El 1719 és padrí del casament de Jaume Barreres, jove bracer, natural de Blanes.

Aldrich, Antoni. Guarda magatzem de viures i receptor de grans del rei el 1715.

Alós (o Arós), Ignasi. Mercader i negociant de Barcelona. Apoderat de Juan Campos el 1716; padrí del fill de Francisco de Córdoba, batejat a Sant Feliu de Guíxols el 1716; testimoni en l'acte en què Sebastià Bonet, negociant de Sant Feliu de Guíxols, acorda portar tota la fusta per a la construcció del vaixell al Parc, a Espiritu Pascali, "proboste general de los ejércitos", el 13 maig de 1716.²⁴²

Alzina, Jacinto. Serrador de Palafrugell, habitant a la vila, a la fàbrica del vaixell *Sant Bartomeu*.

Casat amb Maria Alzina i Esteva, se'ls va morir la filla Caterina, de 8 mesos d'edat, el 1718. L'octubre de 1719 se'l considera ja de Sant Feliu, i tenen un fill, Agustí Rafel Jaume.

Anglada, Josep. Comissari de carruatge d'artilleria. A Sant Feliu de Guíxols el 1716.

Annot, Jaume. Mestre d'aixa de Toló, casat amb Marianna Annot i Pannonna, de Toló, amb qui va tenir un fill, Joan Francesc Feliu, el 1718 (padrins Juan Beletro, constructor de vaixells, i Francisca Geltru i Beltro, de Toló).

Antonio, Nicolás. Sergent d'una companyia del regiment de l'Armada el 1717.

Aranyó, Don Francisco. Tinent de cavalls del regiment d'Algarbe. Casat amb Doña Maria Aparici Grazès. Tingueren un fill, Fernando Francisco Antoni, el setembre de 1720.

Argem, Vicenç. Soldat del regiment de Parma, natural de Flandes, el 1715.

Audibert, Lluís. Mestre constructor a la fàbrica del vaixell del rei, francès de La Ciotat. Casat amb Maria Eydossa i Audiber, es trobava a Sant Feliu de Guíxols el 1716.

Auger, Antoni. Ferrer, fill de Josep Auger, ferrer, i de Caterina Auger, de Tossa. Fa de testimoni al testament de Joan Canton, ferrer de Marsella, el 1718. El 1719 es casà amb Maria Macaya, filla de Jacinto Macaya, mestre d'aixa de Tossa i de Francesca Macaya. El germà de Maria era Francesc Rafel.

Auri, Pere. Flamenc, d'Otriben, prop de Brusselles. Casat amb Maria Caterina Auri i Prevó, flamenca, se'ls va morir la filla Maria Josepa, a l'edat d'1 any i 7 mesos, el 1718.

Autran (o Otran), Pedro. *Contramaestre de fabrica de navíos.* Testimoni el desembre de 1717,

²⁴¹ La informació ha estat obtinguda a partir de la documentació consultada a: ADG, Parroquial de Sant Feliu de Guíxols; AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, Jeroni Axandri; i AMSFG, Fons Ajuntament, diverses sèries documentals, totes datades entre 1713 i 1721.

²⁴² Pérez Samper 195-240.

junt amb Reynald Boyer, que no s'utilitzà l'espai que havia estat muralla i valls com a corderia. El 15 de desembre de 1717 actua de padrí en un bateig, se l'anomena *constructor de fábrica de navíos*.

Autran (o Otran), Ciprián (o Cyprian). Mestre d'aixa, de Toló. Fou padrí de la filla de Pere Castalan, de Reclon (França) el 1717; i del fill d'Esteve Galó, mestre d'aixa de Toló, el 1718. Present a Santoña el 1719 com a Cipriano Hótran, contramestre.²⁴³ El 1728 mor Gaztañeta, i Ciprian Autran és designat responsable de les construccions de Guarnizo. Ajudat per Juan Pedro Boyer, continuaran el treball de Gaztañeta, aplicant les seves *Proporciones*, però incorporant algunes solucions de caràcter personal. L'11 de setembre de 1742 rep la patent com a director de construccions de *Vageles de la Armada*, destinat al Departament de Cadis. El 1742 publica *Métodos, reglas y proporciones para la construcción de bajeles*. Els defectes detectats als vaixells de Gaztañeta els intentà corregir Autran a la mort del basc –però no serà suficient i no es resoldrà fins a la dècada del 1750 amb Jorge Juan–. Entre 1744 i 1746 es trasllada a l'Havana, i després torna a Cadis.²⁴⁴ El 1750 introdueix l'ús del pollancre, en detriment del noguer i del freixe, per a la fabricació de les talles, i a partir de 1756 fa portar de l'Havana fusta d'acanà i de zapote.²⁴⁵ Durant la dècada del 1750 treballà a Cadis, on entre altres coses féu fer bombes per llançar aigua per als palaus reials d'Aranjuez i de Madrid. Junt amb Pedro Boyer, i seguint els plànols de Gaztañeta, construïran els navilis *Príncipe* i el *Princesa*, tots dos de 70 canons, el 1731; el *Real Felipe*, de 114 canons, el 1732; el *Santana*, de 70, el *Santiago* i el *San Isidoro*, tots dos de 64, el 1729; i les fragates *Las dos Victorias Galeras*, de 50, i el *Las dos Bombardas*, de 18, el 1732.²⁴⁶

Axandri, Jeroni. Ciutadà honrat de Barcelona.

Es troba a finals del segle XVIII autoritzant documents notariais a Llagostera, al costat de Jaume Axandri, probablement el seu pare. Devia ser familiar seu Guerau, escrivent a la seva notaria. La seva germana Francisca estava casada amb Batlle i Bofill, doctor en medicina de Palafrugell, la filla dels quals, Rosa, era la dona de Mateu Pellisser i Custurer, de Sant Feliu, doctor en dret. Jeroni estava casat amb Maria Castellet de Barcelona, una filla dels quals estava casada amb un dels més rics negociants de la vila, Joan Pellisser i Bosch –fill de Benet Pellisser–. Va regentar la notaria durant més de 26 anys (1704-1730), junt amb la secretaria de la vila, a la qual renuncia l'any 1716. Morí de mort natural l'any 1731.²⁴⁷

Azols, Joan. Clavetaire o claver de Sant Feliu de Guíxols, present el 1716. Casat amb Maria Azols Ferrer i Claveró, amb la qual van tenir un fill, Jeroni, que va morir a l'edat de 14 mesos el 10 de desembre de 1716, i Margarida, que va morir el 6 de novembre de 1717, a l'edat de 4 anys i 9 mesos. Present el 1719. Neix Maria, l'agost de 1720 i mor als 24 dies. El juliol i el novembre de 1721 apareix com a cinquè regidor.

Baldes, Juan. “*Empleado en la fábrica y construcción de navíos*”. Casat amb Doña Coloma de Romero i Baldes. Presents a la vila el març de 1721.

Ballaria, Sebastià. Mestre d'aixa, ja difunt el 1716. Estava casat amb Rossoleia Ballaria i Pi, la qual a l'enviudar es va casar amb Miquel Colomer, negociant de Barcelona, el qual ja era difunt també el 1716. Els pares de Rossoleia foren Bernat Pi, moliner o treballador, difunt de Sant Feliu de Guíxols, i Magdalena Pi i Calsada, de Siern, al comtat de Foix. Rossoleia tenia un germà, Antoni Pi, mestre d'aixa, que es casà amb Elisabet Serra el 1673 i que vivia a Leucata de

²⁴³ Palacio 183-200.

²⁴⁴ González-Aller 20-1.

²⁴⁵ Quintero.

²⁴⁶ Mejías.

²⁴⁷ Julià 1983a: 61.

Rosselló, on ja era mort el 1717; també tenia un nebot, Salvi Pi, mestre d'aixa, al qual li va donar l'any 1716 totes les eines del seu primer marit Sebastià Ballaria. Les eines se les havia quedat Antoni Pi, sense ser-ne el propietari o hereu, i en morir aquest, es quedaren a la casa de Pere Caseres, treballador, d'on se les va emportar Antoni Benet Pi, mestre d'aixa, habitant a Llançà, on es trobaven ara.

Barbarons (o Barbarous), Joan Francesc. Mestre d'aixa de Marsella, present a la vila el 1718. Actua de padrí en un bateig i a més fa una procura a la seva dona Joana Barbarous, de Marsella. La seva filla Maria Anna era casada amb Lluís Barneu, mestre d'aixa de Marsella, fill del difunt Joan Lluís Barneu, carnisser de Marsella, que es casen el 1718 en una església de Marsella, on actuen de testimonis a la procura Josep Boyer, Joan Antoni Negre i Joan Rabert, tots mestres d'aixa de Marsella i residents a Sant Feliu.

Barco, Don Antonio del. “*Ayudante mayor del regimiento de cavalleria del Algarbe*”. Testimoni en un document de Joseph de Llano, de maig de 1721.

Barescha, Beangit? Mestre d'aixa de Toló. Casat amb Anne Barne, de Toló, amb la qual van tenir un fill, Joan Feliu, el 1717. Podria tractar-se de Bernardo Barrena, contramestre, a Santoña el 1719.²⁴⁸

Bargeol, Bernardo. Mestre ferrer, de Toló. Contracte per la ferramenta entre ell i Francisco Reyfard el setembre de 1718, retocat el desembre. També apareix en un baptisme el 14 de setembre de 1718. Reconeix deure diners a Francisco Reyfard el desembre de 1718. Podria tractar-se del Bernardo Bensol, “*maestro anclero*”, que es troba a Santoña el 1719 i que fugí cap a França, amb d'altres francesos, com el contramestre Luis Olivier, el 14 de juliol de 1719.²⁴⁹

Barlier, Francisco. “*Cirujano mayor*” del *Cavallero Blanco*. Actua de testimoni en el document on Onorato Sicard, mestre escultor, promet a Reyfard que farà tota l'escultura del *Català*, el 15 de juny de 1719.

Barneu, Francisco. Mestre d'aixa i contramestre, de Toló, fill de Luis Barneu i Clara Barneu, tots dos francesos i difunts. El 1719 ja es trobava a la vila. Es va casar amb Rosa Salomó, la qual era vídua de Francesc Salamó, traginer de Tossa, el juny de 1721. El 1721 van tenir una filla, Sarteria Rosa Magdalena. Francisco es trasllada a treballar a les drassanes de Biscaia el 1728²⁵⁰ i apareix en altres documents el 1729. Com a fuster de Toló en l'apadrinament del fill de Jacinto Macaya, mestre d'aixa de Tossa, el 1719.

Barneu, Lluís. Mestre d'aixa de Marsella. Es casà a Marsella amb Maria Anna, filla de Joan Francesc Barbarous, mestre d'aixa treballant a Sant Feliu el 1718.

Baró, Ignasi. Corder, present el 1716.

Barrena, Bernat. Mestre d'aixa de Toló. Estava casat l'any 1719 amb Anna Berna de Toló. Van tenir una filla, Escolàstica Reynalda (padrins Reynaldo Boyer, enginyer i mestre de vaixells, de la Bretanya, i Escolàstica Dorca), el 1719.

Barreres, Miquel. Jove bracer, natural de Blanes, domiciliat a Sant Feliu. Fill del difunt Jaume Barreres, brasser, i d'Anna Maria Barreres i Domènech, de Blanes. Es casa el 1719 amb Caterina Campanar, filla de Bartomeu Campanar, pescador, i Teresa Campanar i Bosch.

Batiny, Maria Chafarina. Muller d'un soldat del regiment de Parma, natural de Cambrai, el 1715.

Batista, Joan. Mestre, treballava al Parc. El 1716, devia diners per menjar i beure a Margarida Perich i Sicarda.

Beletru, Francisca. Francesa de Toló. Apareix com a padrina del fill de Nicolas Aytona, francès, el 1718.

²⁴⁸ Palacio 183-200.

²⁴⁹ Palacio 183-200.

²⁵⁰ Julià 1985a nota 20.

Beletru, Joan. Constructor de vaixells, francès. Padrí de Margarida, la filla de Joan Milloc, mestre d'aixa de Barcelona, treballant a la construcció del vaixell el 1717. Padrí de Joan, fill de Jaume Annot, mestre d'aixa de Toló, el 1718. Contramestre del *Català*, actua de fiador del mestre escultor Onorato Sicard, en la fàbrica d'escultura del *Català*, el 15 de juny de 1719.

Beragundi, Juan. Mestre major barrinaire, de Toló. Casat amb Blanca Gayona, de Toló, amb la qual van tenir un fill el 1718, Francisco Francisc (padrins Francisco Reyfard i Marianna Pellisser). Ja es trobava present a la vila l'11 d'agost de 1717. Juan Beragundi encara es trobava a la vila el 1720 actuant de testimoni d'un fet de l'època de Juan Campos. Aprofitant l'estada el gener de 1720 fa de padrí en un bateig.

Bergundi, Esteve. Constructor de vaixells. Casat amb Maria Bergundi, de Toló, amb la qual tingueren una filla que va morir el 1719, a l'edat d'1 any i 3 mesos.

Bertra, Joan. Mestre de fabricar vaixells, de Toló. Padrí, junt amb Blanca Pujona de Toló del fill d'Esteve Galon, mestre d'aixa de Toló, el 1717.

Bertran, Mr. Honorat. Cirurgià del rei, de Canalàs de la Provença. Fill d'un notari de Cannes. El 1718 fa de padrí de la filla de Bernat Vidal, negociant. Es casarà amb una filla del patró Vidal.²⁵¹

Besora, Josep. Mestre corder. Rodrigo Cavallero l'envia a examinar el cordam del vaixell en construcció a Sant Feliu el 1718. El 1737 es des de fa temps assentista d'eixàrcia per a l'Armada. El 1738 guanya contracte de proveïment d'eixàrcia per a l'Armada fins al 1748 de 6.000 quintars per a la Carraca i 1.500 quintars per a Cartagena, que podien augmentar si calia d'urgència fins a 12.000 quintars per a Cadis i 3.000 per a Cartagena.²⁵²

Betta, Sr. Duc Mr. De. Coronel comandant del regiment de Suïssos, dit de Castellar, el 1714.

Bil, J.B. Probablement soldat del regiment de Suïssos, dit de Castellar, el 1714.

Bitlloch, Josep. Manyà, de Blanes. Fill del difunt Josep Bitlloch, manyà de Blanes, el 1716.

Boier, Juan. *Monsieur*, de la Bretanya. Fou padrí del fill de Besangit Barescha, mestre d'aixa de Toló el 1717. Podria tractar-se del mestre constructor Juan Pedro Boyer que es troba a Santoña el 1719.²⁵³

Boit, Honorat. Mestre d'aixa, de Toló. Caigué del vaixell en construcció i es matà el 17 de febrer de 1717, junt amb Josep Horone, també mestre d'aixa de Toló.

Bonet, Sebastià. Negociant de Sant Feliu de Guíxols. El 1716 se'l contracta per dur uns arbres que es troben a Tordera, que han de ser tallats i desbastats, al Parc de Sant Feliu de Guíxols.

Boyer, Josep. Mestre d'aixa de Marsella. Resident a Sant Feliu el 1718, actua de testimoni en una procura de Joan Francisc Barbarous, mestre d'aixa de Marsella.

Boyer, Mr. Present l'octubre de 1720 en l'encant dels béns de Pau Pasqual i Gilo, corredor. És probable que es tracti de Reynalt Boyer.

Boyer, Pere. Serrador, de Pornac a França. El 1719 és testimoni del casament de Joan Planja, també serrador de Pornac, amb Teresa Margarida Jutglan.

Boyer, Reynalt (o Raynaldo). Constructor de *navíos*, francès de Corisorisem a Picardia. El 1718 apareix com a oficial assistint a la construcció del vaixell i natural de la Bretanya. *Regie navium constructionis praefectus* el 1718. Padrí del fill de Francisco Pi, sastre, el 1717. Ell, i Pedro Otran, contramestre de fàbrica de navilis, actuen de testimonis que el terreny que havia estat vall i muralles no va ser utilitzat com a corderia el desembre de 1717. Actua de padrí de bateig el 15 de desembre de 1715. Actua de testimoni al contracte per al pro-

²⁵¹ Julià 1984a: 71.

²⁵² Díaz Ordóñez.

²⁵³ A Santoña, se cita també Luis Boyer, subconstructor (Palacio 183-200). Juan Pedro Boyer durant la seva estada al Cantàbric va publicar a Santander l'any 1720 *Medidas principales para un bajel de 74 cañones y lo que necesita para su perfecta construcción*, posteriorment va ingressar al servei de l'Estat com a capità de la mestrança de l'arsenal de Cartagena l'any 1731 amb un sou de 200 escuts mensuals. Mor el 1761. *Enciclopedia Universal Ilustrada* vol. IX, vol. , 496-497.

veïment del tallam entre Francisco Reyfard i Louis Crouves el 1718. Padrí del fill de Nicolas Aytona, francès, el 1718. Padrí de la filla de Jacobi Imbert, “*pro constructione regio navis*”, de Toló, el 1718. Fiador del contracte de la ferramenta entre Bernardo Bargeol, mestre ferrer, i Francisco Reyfard a finals de 1718. El febrer de 1719 actua de padrí de la filla de Bernat Barrena, mestre d'aixa de Toló, on rep el títol d’“ingenier y mestra de Baxells, natural de Bretanya”. És padrí del fill de Joan Canton, ferrer de Marsella el 1719, i anomenat mestre constructor de vaixells de la Bretanya. El juny de 1719 declara que no es pot fer cap molí entre la Vall d'Aro i el mar sense perjudicar el que ja existeix d'Antoni de Domènech, segons els seus coneixements en art i ciència de geometria. El 28 de juny de 1719 ja no vivia a Sant Feliu, consta que havia viscut a casa de Francesc Pi, al qual li va donar estagues que envoltaven el Parc; també va donar fusta a Benet Bas i a Marià Sicars. *Mossieur Boyer*, “*ingeniero del navío*”, i Reyfard van dir que enviarien a buscar algú a França per treure les anguiles del port, segons consta en un document de desembre de 1719. El febrer de 1721 fa de padrí del fill de Joan Risec; i l'abril de 1721 de la filla de Carlos Treban, mestre d'aixa de Toló.

Brell, Esteve. Natural de Narbona, present a Sant Feliu de Guíxols el 1716.

Briga, Joan. Mestre d'aixa de Cadaqués, casat amb Maria Brigo Begicart, de Cadaqués, amb qui va tenir un fill el 1719, Domingo Valentí Joan Francesc.

Brun, Vicenç. Mestre d'aixa francès de Toló, el 27 de març de 1719 fa de testimoni d'un fet passat el 4 de novembre de 1718.

Brune, Martinus. Cavaller, del regiment de Montell, el 1714.

Buffier, Francisco. Oficial a la fàbrica del vaixell, de Marsella. Padrí de la filla de Carlos Treban, mestre d'aixa de Toló, el 1718.

Buixó, Ignasi. Mestre corder, de Barcelona. Contracte amb Jeroni Fàbregues, també mestre corder de Barcelona, i Francisco Reyfard, per fer el cordam, desembre de 1718. Francisco Martín, contramestre de la reial armada, actua junt amb els mestres corders de Barcelona, Ignasi Buxó, Jeroni Fàbregues i Pere Ribes informant sobre l'estat del cànem per fer cordes a Francisco Reyfard el març de 1719. El 1737 Ignasi i el seu germà Joan, tots dos corders, i que ja havien fet diversos contractes d'eixàrcia amb la Marina, es troben en un conflicte de concessions de contractes per a la Marina entre Josep Besora i un grup de comerciants coneguts com “els interessats”.²⁵⁴

Bustamante y Carreras, Pedro. Militar? El 1717 procedent del castell de Sant Felip de Menorca.

Calsada, Sebastià. Calafat. Casat amb Margarida Calçada Vidal, amb qui va tenir un fill el febrer de 1721, Josep Joan Pere, i una filla bessona, Maria Teresa Àgata.

Cambi, Don Bernardo. Assentista del navili *El Cambi*, ancorat al port, és lliurat a Don Francisco Cornejo, capità de l'Armada, el 30 de setembre de 1718. Assentista del navili *El Català*, tal com consta en el document de paga de jornals de Reyfard als obrers i en el de lliurament del navili a Don Francisco Fordes, major general de l'Armada, tots dos de 13 de juny de 1719.

Campanario (o Campanaria), Isidro. Fadrí ferrer (el 1721 mestre ferrer), de Torelló. Habitant a Sant Feliu. Casat amb Elisabet Paradissa, van tenir una filla, Maria Coloma (padrins Joan Anglada, mariner, i Elisabet Pardissa?). Actua de padrí del casament entre Josep Bastons, jove baster, i Magdalena Bastons i Bordes el 1718. El novembre de 1721 tenia 26 anys, i declara que amb Josep Ferrer treballaren a principis de 1719 en la construcció del quetx o balandra *San Ramón*, rebent ferro vell de Juan

²⁵⁴ Díaz Ordóñez.

Daignàs, i essent pagats per Jerónimo Domínguez Tenorio.

Campos, Juan. Capità del vaixell *Sant Josep*, natural de Marsella, present a Barcelona ja com a assentista de la construcció del buc del vaixell *Sant Felip* de Sant Feliu de Guíxols el 26 de març de 1716. El 26 de març 1716 fa referència a un acte passat el dia 25, en relació a l'assentament del buc del navili que es fa al port de Sant Feliu de Guíxols, i poder a Ignasi Alós, negociant de Barcelona.²⁵⁵ El 17 d'abril de 1716 es queixa que els diners no arriben i no podrà acabar la construcció del vaixell en el temps previst. El 25 d'abril de 1716 es trobava dins del Parc de Sant Feliu de Guíxols, on nomena procurador Ignasi Arós, negociant de Barcelona, perquè pugui firmar l'acte de capitulació o contracta sobre la fàbrica del buc del vaixell entre Patiño i ell. El dia 26 d'abril Ignasi Alós actua com a apoderat de Campos sobre la construcció del navili de guerra de 80 canons que es fabrica a Sant Feliu de Guíxols, on parla del contracte que va passar davant seu el 25 de març.²⁵⁶ L'11 de desembre de 1716 demana que se li lliuri l'espasa que el jurat Gabriel Buscarons li havia promès que li donaria, tant de paraula com per escrit (ordre emesa per Don Josep Francisco Alós i Rius, feta a Barcelona el 27 de novembre). El jurat s'excusa dient que a l'arxiu de la Casa de la Vila hi havia d'haver dues espases, però que no en trobà cap, segurament robades pels soldats del quarter de la vila. Juan Campos fou padrí de Benet Joan Francesc, fill del mestre de cases Francesc Mates el 1716; padrí de bateig el 17 de gener de 1717; també el 27 de gener de 1717 de Benet Joan Francesc, fill de Francesc Mates, mestre de cases; i el 13 de juliol de 1717 del fill de Jacques Ricons, francès d'Ardon. El 22 de gener de 1720 consta que era l'assentista o empresari del navili *San Felipe*,

que Josep Cararacazu li havia enviat pega des de Barcelona, el capità Juan Maria Delfino era el que manava a la fàbrica i reial parc (per comissió del molt il·lustre superintendent general), i que Marià Dorca era guarda magatzem del Reial Parc.

Camps, Juan. El 1714 hi ha un assentament de pólvora a favor seu. Cal veure si és el Juan Campos de Marsella.²⁵⁷

Canton (o Cantons), Joan. Mestre ferrer, de Marsella, treballant a la fàbrica del Parc. Casat amb Caterina Canton i Tolrana (o Juliana), tingueren quatre fills: Francisco, Joan Pio, Magdalena Maria Anna i Maria. Féu testament estant malalt al llit a Sant Feliu el 1718. Vivia en una casa de Jaume Codolar, canonge de la Seu de Girona, al carrer del Forn Vell de Sant Feliu. El desembre de 1718 és contractat, junt amb Salvi Recasens, de la vila, per Joan Pellisser, mercader de Barcelona i assentista de la fàbrica de la ferramenta. La seva filla Maria, d'1 any i 6 mesos, va morir el gener de 1719. El 1719 té un fill, Josep Benet Joaquim (padrins Don Reynaldo Boyer, mestre constructor de vaixells, de la Bretanya, i Caterina Bas).

Caravasal, Antoni. Sergent de la companyia d'infanteria de Don Michel de Ugarte, del regiment de Cantàbria. Va morir quan se li disparà el seu fusell a l'edat de 30 anys, l'any 1718.

Carrasco, Don Benito. "*Cabo de guardias de las Reales Rentas del Principado de Cataluña*", actua per frau a casa de Josep Cros, sastre, junt amb els guardes ordinaris de dites *Rentas Reales*, Josep Herrero i Joseph Rodrigues, el 1719.

Carreres, Josep. Mestre ferrer de Sant Feliu. Actua de testimoni en el contracte realitzat per Joan i Benet Pellisser amb Francisco Reyfard per al proveïment de la ferramenta del vaixell en construcció el 1718. Probablement aquest és el ferrer que treballarà per als Pellisser. El

²⁵⁵ ACA, Batllia Moderna, vol. 107, f. 123.

²⁵⁶ ACA, Batllia Moderna, vol. 107, f. 27v.

²⁵⁷ ACA, Batllia Moderna, Manuales de la Superintendencia, vol. 105, f. 9.

desembre de 1719 actua de testimoni sobre unes anguiles tretes del port. El novembre de 1721 tenia 33 anys, i declara que amb Isidre Campanaria treballaren a principis de 1719 en la construcció del quetx o balandra *San Ramón*, rebent ferro vell de Juan Daignàs, i essent pagats per Jerónimo Domínguez Tenorio.

Carrió, Antoni. Patró de la tartana *St Josep, St Antoni de Pàdua i Nostra Senyora del Roser* de 400 quintars de port. Casat amb Esperança Carrió i Vidal, tenien un fill, Guerau, que va morir per malaltia quan feia de mariner en un vaixell francès a l'edat de 22 anys el 1715.

Caxadas, Esteban de. Guarda de les salines l'agost de 1721.

Castalan, Pere. Ofici desconegut, francès de Reclon. Casat amb Teresa Castalan i Bacilons, tingueren una filla el 1717, Anna Blanca Gertrudis (en foren padrins Cyprian Outran i Anna de Thestots, francesos).

Castro, Francisco de. Capità d'infanteria del regiment de l'Armada. Present del 19 de juny de 1716 fins al febrer de 1717 (potser més temps, consta el 29 de desembre de 1717 que se li havia de lliurar una lliura de carn cada dia durant tot el temps que va ser a Sant Feliu).

Cateura, Mario. Patró i capità de mar i terra, natural de Sant Feliu de Guíxols però habitant a Barcelona el 1712. Padrí de Catalina Anna Margarida, filla de Josep Basart, pescador, i de Maria Basart Surís el mateix any.

Chaves, Don Juan. Del regiment de Lisboa. Padrí del fill de Pedro Velasco, soldat del regiment de Lisboa, el 1721.

Clemente, Gabriel. Cap d'esquadra de la companyia del senyor capità Don Tomàs Argulles, del regiment de l'Armada, el 1717.

Colombino, Antonio. Habitant a Sant Feliu de Guíxols, fill de Berto Colombino, mariner, de Gènova, i de Rosa, de Gènova. Es va casar el

1720 amb Maria Macaya i Capdaigua, filla de Miquel Macaya, mestre d'aixa de Tossa, i d'Eulàlia de Tossa. Maria Macaya era germana de Pere Macaya, que es va casar el 1721 amb Maria Vidal, filla de Pere Vidal, pescador de Sant Feliu de Guíxols, i de Margarida Vidal, de Sant Feliu de Guíxols.

Concha, Don Francisco Josep Antonio de la. "Aforrimero del Real Estanque de la Sal" o receptor del Reial Alfolí de la Sal, vivia al raval de Tueda. Padrí del fill de Josep Herrero el 1717. El 1718 té un conflicte de diners de la hisenda reial amb Marcos Antonio de la Llera. Administrador de la sal, padrí de la filla de Joan Marisch, pagès, el 1718. El 18 d'octubre de 1719 es trobava absent quan entraren una partida de sediciosos armats de França i feren malbé tota la sal del Reial Alfolí de la Sal, havia deixat com a responsable Joan March, mesurador del Reial Magatzem de la Sal. Padrí de la filla de Martí Vidal, treballador, el febrer de 1720. Padrí de la filla de Guerau Rabassa, mestre d'aixa de Tossa, l'octubre de 1721. Comprà una casa al carrer Major, cantonada amb el carrer del Mur.

Córdoba, Don Francisco de. Oficial de la fàbrica del vaixell, empleat a la fàbrica, i guarda magatzem de la fusta de la casa de n'Alou a Llagostera. Natural de Madrid, casat amb Doña Rosa de Córdoba, natural de Tortosa, tingueren un fill el 1716, Francisco Mariano Ignacio (padrins Ignasi Arós, mercader de Barcelona, i Escolàstica Dorca Abric, de Sant Feliu de Guíxols), un altre el 1718, Josep Francisco Jaume Antoni (padrins Nicolás Domènec de Unsueta, natural de Durango, Biscaia, i Isabel Solyavera, donzella de Sant Feliu). El 1717 fa procura a Don Melchor de Escorigüela de Madrid, cunyat seu. El novembre de 1719 mor el seu fill Nicolau, d'1 any i 8 mesos. Requeriment fet al patró Joan Massó de Mataró que lliuri blat a Unzueta el juliol de 1720.

Cornejo, Francisco. Coronel, cavaller de l'orde de Santiago, capità d'*alto bordo* de l'Armada Reial. Abans de la seva estada a Sant Feliu de Guíxols havia fet un extens servei a l'exèrcit. Nascut a la vall de Ruesga, prop de Santander, el 4 de març de 1669, va ingressar de ben jove a l'exèrcit, arribà a capità d'infanteria d'una de les companyies del terç del mestre de camp Jorge de Villalonga, en què amb vint anys destacà al capdavant del seu terç al setge de Camprodon, i ajudant reial de l'exèrcit i costes d'Andalusia. El 1692 passa a Nàpols amb l'armada de Pedro Corbeto, l'any següent, quan els francesos intentaven cremar els vaixells desarmats que estaven carenant a Baia, les defensà des d'una bateria en terra. El 1700 es troba a Cadis, on s'embarcarà a l'esquadra del comte d'Estrées que salpa a socórrer Nàpols, agregat al terç d'infanteria que manava Juan Antonio de Ibáñez. Fins al 1704 el trobem lluitant a la frontera amb Portugal, a les ordres del general marquès de Villadarias, i es desplaçarà posteriorment al setge de Gibraltar, on dirigirà una expedició formada per sis capitans –tres d'espanyols i tres de francesos– amb tropa d'infanteria embarcats en llanxes per fer presa de les embarcacions que portaven queviures a la ciutat assetjada. Entre el 1706 i 1715 destaca en nous combats a Portugal i la defensa de la costa andalusa dels atacs anglesos. El 1715, amb 46 anys, ingressa a l'armada com a capità de fragata, i prengué part a l'expedició a Maó, on va dur un batalló de marina francès. D'aquí es desplaça a Palma, on s'incorpora a l'esquadra, on amb una altra fragata, la *San Antonio*, porten 300 homes d'infanteria a Eivissa, conquereixen l'illa i fan presonera la guarnició anglesa manada per Poal. Es torna a reincorporar a l'esquadra i porta el mateix batalló de marina francès que havia dut a Menorca cap a Barcelona. En tornar a Cadis

és destinat a Puente Suaro, on s'encarrega de la defensa de vaixells desarmats que s'havien de carenar. El 1716 és nomenat capità de navili, i en la fragata *Hermiona*, portarà el marquès de Valero a Amèrica, d'on tornarà l'any següent a Cadis amb cinc milions de pesos, 150 roves de plata i regals per al rei i família. El 1718 porta tropes a Sardenya. El 30 de setembre de 1718 el trobem a Sant Feliu de Guíxols, on rep el navili *Cambi* de Francisco Reyfard, apoderat de Don Bernardo Cambi. Padri de la filla de Pere Pou, traginer, l'octubre de 1718. El 28 de novembre de 1718 és capità del navili *El Cambi*, i dóna permís al carnisser de Barcelona Esteve Guils per fer una procura. El 1718 torna a Amèrica. El 1723 a les costes americanes va perseguir ell sol quatre navilis anglesos dels quals en va capturar un. El 1729 torna a Cadis. El 1732 com a tinent general mana una esquadra que salpa de Cadis cap a Alacant. Formant-ne part s'hi troba el navili *La Castilla*, sota el comandament del capità d'*alto bordo* Don Juan José Navarro (el Marquès de la Victoria), alferes de la *Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas*. El 15 de juny de 1733 salpa d'Alacant, dirigint una esquadra de 535 veles per atacar Orà i Massalquívir. Després serà nomenat comandant general de l'arsenal de Ferrol, membre de la *Junta del Real Almirantazgo* el 1737, vocal de la *Junta Real de Baldíos* el 1740, conseller del Suprem de Guerra el 1742, del qual n'arribarà a ser el degà. Morí a Madrid el 27 de març de 1750.²⁵⁸

Corosse, Juan Bautista. Escrivent del *Parque i Estillero* de Sant Feliu. Fa llistes de la mestrança, junt amb altres escriptors, sobre dies treballats i pagaments fets per part de Reyfard el juny de 1719.

Costa, Joan Baptista. Mestre d'aixa, jove. Fill del difunt Josep Costa, mestre d'aixa, i de Caterina Costa de Cadaqués. Estava casat el 1719 amb

²⁵⁸ *Enciclopedia Universal Ilustrada...*, vol. 15, p. 717.

Francisca Ferrer, filla de Joan Ferrer, pescador, i de Francisca Ferrer i Mateu.

Costa, Joan. Mestre d'aixa de Cadaqués, ara habitant a Sant Feliu de Guíxols, Casat amb Francisca Costa Carreres, tingueren un fill el 1720, Joan Benet Rafel.

Couvarem i Carcer, fra Isidor de. Pren l'hàbit de monjo a Sant Feliu de Guíxols cap al 1692. Abat del monestir de Sant Feliu de Guíxols l'1 de maig de 1717, beneí pocs dies després el vaixell *San Felip*, el 18 de maig de 1717. Fa establiment a finals de 1718, on es queixa als representants del rei que les terres de l'antic mur i valls estan ocupades per la fàbrica del vaixell, fustes, etc.

Crouvet (o Crouves, o Croves), Lluís. Mestre major de la "*motoneria*" dels vaixells de guerra construïts a la vila, procedent de Toló. El 25 de novembre de 1716 va signar contracte amb Patiño sobre el tallam a fer al navili *San Felipe*.²⁵⁹ El 1718 signa contracte amb Francisco Reyfard pel tallam del vaixell en construcció. Padrí del fill de Pere Pau Martí de Cassà de la Selva. El 1717. Va morir a Sant Feliu de Guíxols el 4 de gener de 1719 a l'edat de 65 anys.

Dalfino, Juan Maria. Testimoni en un acte de Juan Campos que nomena Ignasi Alós com a procurador seu el 25 d'abril de 1716. Pot ser el capità Delfín que havia donat fusta del parc al prevere Benet Llanui el 1719. El capità Juan María Delfino manava a la fàbrica i reial parc, per comissió del molt il·lustre superintendent general en època de Juan Campos, segons consta en un document de gener de 1720.

Daygnas, Don Juan. Guarda del magatzem de la fusta del *Real Parque*, guarda del magatzem del *Real Estillero*. Francès, fill de Juan Daygnas, mercader, i de Juana Daygnas i Garrot, difunts i francesos de Gaudins del bisbat de Comenge. Es va casar amb Maria Ramonell, filla

de Francisco Ramonell, treballador, i de Maria Ramonell, l'abril de 1720. Juan Daygnas i Maria van tenir un fill el 1721, Joan Josep Francisco Xavier. A principis de 1719 va lliurar ferro vell als ferrers Josep Carreres i Isidre Campanaria per fer claus per al quetx o balandra *San Ramón* que es construïa des de feia poc, a càrrec de Domínguez Tenorio. Actua de testimoni en l'acte aixecat a demanda de Jerónimo Domínguez Tenorio sobre el fet que el febrer de 1719 Francisco Reyfard va haver de pagar a Mateo Goyto pel transport de fusta de Cassà de la Selva fins al Parc però faltaven diners. Davant la reclamació se'ls quedà de nou i a canvi va lliurar-li un paper-val. Fa de padrí de la filla de Joan Ramonell –probablement el seu cunyat–, veler, batejada el 1719. El 28 de juny de 1719 ha de registrar cases a la recerca de fusta propietat del Parc, portades pel rei per l'assentista, i vigilar que tampoc es desfaci l'escala de mar. El 5 d'agost de 1719 es trobava absent a causa de l'entrada de sediciosos, deixant Nicolau Mes-tres, pescador, a cura de la fusta i altres coses que es trobaven a la platja i *Real Parque* pertanyent a navilis. El juliol de 1720 fa requeriment al patró Joan Massó de Mataró que ha de lliurar blat a Unzueta. El gener de 1721 consta que els Daygnas-Ramonell tenen algunes propietats. El setembre de 1721 encara és "*guarda almacén del Real Parque*".

Deparines, Martina. Servint al regiment de Montell, el 1714.

Domènech, Il·lustre Antonio de. Cavaller, domiciliat a la vila. Vivia en una casa al carrer de la Pilota, i en tenia una altra de llogada al notari Axandri a la plaça a la cantonada amb el carrer Estret (aquesta de 6 cambres, valorada en 500 lliures). Apareix com a testimoni del contracte de transport de fusta entre Josep Ferriol i Francisco Reyfard el 1718. Testimoni del contrac-

²⁵⁹ ACA, Batllia Moderna, vol. 107, solt (25 novembre 1716).

te entre Joan Sans, mestre pintor, i Francisco Reyfard, l'octubre de 1718 per pintar el vaixell i les seves embarcacions auxiliars. Testimoni en el contracte de la ferramenta fet el desembre de 1718 entre Joan Pellisser i Francisco Reyfard. Testimoni en el contracte dels mestres ferrers Joan Canton, de Toló, i Salvi Recasens, de Sant Feliu, per fer la ferramenta per part de l'assentista Joan Pellisser, mercader de Barcelona, el desembre de 1718. El juny de 1719 consta que tenia l'únic molí comprès entre la Vall d'Aro i el mar. El juliol de 1721 és batlle, en primer lloc, en condició de cavaller. Apareixen dos batlles segons: Joan Pellisser i Bosch, mercader, i Benet Horta, cirurgià; i set regidors (Joan Quintana ja no figura com a batlle).

Domínguez Tenorio, Don Jerónimo. “*Juez con-secutor y administrador general de las Reales Rentas de las Salinas del Principado de Cataluña, y en virtud de especial comisión del Señor Intendente General Don José Patiño para la fábrica del Navío*” que es construeix a Sant Feliu de Guíxols, o sia, comissari ordenador de marina quan visqué a Sant Feliu.²⁶⁰ Casat amb Doña María Domínguez Tenorio Cadenas, de Madrid. Tenia casa a la marina prop del Parc el 1717, on li porten llenya el 1718. Tingueren una activa vida social l'any 1718: ell i ella actuen de padrins de Jeroni, fill de Francesc Bas, pescador; la seva dona, anomenada també María Teresa Domínguez Pérez y Cadenas, fa de padrina de la filla de Jacobi Imbert; tots dos foren padrins de la filla de Salvi Mauret, pescador; i també de Jeroni, fill de Francesc Bas, pescador; i el 1719 fan de padrins del fill de Nicolau Mestres, mariner; la seva dona fa de padrina (junt amb Reyfard) del fill de Joan Rissech, pagès de Llagostera i resident a Sant Feliu. El gener de 1719 demana a l'ajuntament que donin llenya al quarter de guarda del Parc, composta per 38 soldats

i 2 sergents. També demana que s'aixequi acta del fet que el febrer de 1719 Francisco Reyfard va haver de pagar a Mateo Goyto, pel transport de fusta de Cassà de la Selva fins al Parc, però que faltaven diners. Davant la reclamació se'ls quedà de nou i a canvi li va lliurar un paper-val. A principis de 1719 feia poc que s'havia iniciat la construcció del quetx o balandra *San Ramón* a càrrec d'ell, essent comissari ordenador de marina, pagant la feina de dos ferrers. L'abril de 1719 s'havia de traslladar a Pasajes a resoldre el conflicte que hi havia entre Boyer i els assentistes constructors de navilis pel rei sobre la qualitat de la fusta —no sabem si va arribar a anar-hi, perquè els francesos els van cremar l'abril de 1719—. ²⁶¹ Jerónimo Domínguez és nomenat nou ministre o comissari ordenador de marina de la drassana de Santoña en substitució de Juan Bautista de Eliza, posteriorment serà traslladat el 1722 a Ferrol, i fou substituït a Santoña per José Llano.²⁶²

Donate, Anton. Flamenc. La seva dona, Maria Caterina Donate, va morir el 1715 a l'edat de 55 anys.

Dorca, Marià. Guarda magatzem del Reial Parc, segons consta en un document de gener de 1720 explicant un fet de l'època de Juan Campos.

Esperó, Jeroni. Soldat del regiment d'Algarve, natural de Lleida. Se li va morir el fill Jeroni el novembre de 1720.

Estameño, Pedro. Soldat de la companyia *suelta* de l'Armada. El 1717 tenia uns 30 anys d'edat, es feia dir Jacinto Soler, per cobrar dos sous.

Estela, Pere. Treballador de Vilafranca, habitant a Sant Feliu. Casat amb Anna Estela i Rofart, de Lleida, se'ls morí la filla Maria Gertrudis Estela el 1718.

Fàbregues, Jeroni. Mestre corder, de Barcelona. Té contracte amb Ignasi Buixó, també mestre

²⁶⁰ AMSFG, Fons Ajuntament. Correspondència, 1887, 21 novembre 1716.

²⁶¹ Odriozola 1994: 23.

²⁶² Palacio 1998.

corder de Barcelona, i Francisco Reyfard, per fer el cordam, el desembre de 1718. Francisco Martín, contramestre de la reial armada, actua amb els mestres corders de Barcelona Ignasi Buixó, Jeroni Fàbregues i Pere Ribes informant sobre l'estat del cànem per fer cordes a Francisco Reyfard el març de 1719.

Falco, Don Carlos. Resident a Sant Feliu, oficial del Parc. Testimoni en l'època feta pel mestre ferrer Bernardo Bargeol a Francisco Reyfard a finals de 1718. Oficial del Parc i testimoni en l'acte sobre llistes de la mestrança, fets pels escriptors del Parc, sobre dies treballats i pagaments fets per part de Reyfard el juny de 1719. El setembre de 1719 consta que el 5 d'agost gent armada el va prendre i li van robar, mentre encara vivia a Sant Feliu encarregant-se de fustes i altres dependències del *Català* que fou portat a Barcelona.

Feliu, Antoni. Soldat. Present a la vila a finals del 1718.

Feliu, Francesc. Corder. Casat amb Maria Feliu i Falgueras. Van tenir un fill, Francisco, que va morir el 1719 a l'edat d'1 any i 10 mesos. El març de 1720 tenen un altre fill: Cosme Manuel Miquel.

Feliu, Joan. Corder de Sant Feliu de Guíxols el 1717. Era fill de Joan Feliu difunt, corder. Devia diners a Margarida Perich i Sicarda per una cura. Fa una procura el 1718.

Fernanz, Felip. D'Arenys de Mar, es troba a Sant Feliu "per ocasió de la construcció del vaixell". Casat amb Esperança Fernanz, se'ls va morir la filla, Maria Antònia, d'un any d'edat el 1719.

Ferrer, Josep. Mestre d'aixa d'Arenys de Mar, present a Sant Feliu de Guíxols el 1716, estava casat amb Maria Ferrer i Reguant. Encara es troba a la vila el 1718.

Ferriol, Josep. Mercader de Barcelona. Signa contracte amb Patiño el 21 d'octubre de 1717

per transportar fusta cap al Parc de Sant Feliu de Guíxols.²⁶³ Signa contracte amb Francisco Reyfard per transportar fusta a Sant Feliu el 1718. El juliol de 1718 Reyfard declara que de les 32 mules que treballen al Parc la meitat són seves i l'altra meitat de Josep Ferriol, de Barcelona. El setembre de 1718 hi ha contracte per al transport de fusta entre ell i Francisco Reyfard, on sobretot es parla de les mules i tirs.

Finzenes, Joan Josep. Soldat del regiment de Parma, natural de Brussel·les. Casat amb Anna Martina, de Namur, tingueren una filla el 1715, Maria Caterina (padrins Vicenç Argem, soldat del regiment de Parma, natural de Flandes, i Maria Chafarina Batiny, muller d'un soldat del regiment de Parma, natural de Cambrai).

Flotachs (o Flotats), Francisco. Ferrer de tall, natural de Cardona, domiciliat a Sant Feliu. Casat amb Gertrudis Flotachs, se li van morir els seus fills Joan de 4 anys i Jeroni de 2 anys el 1717. El 1718 se li mor el fill Francisco, de 7 dies d'edat, fill de Maria Flotachs i Rigau (Gertrudis?). El juny de 1720 se'ls mor un nen sense nom. El 1719 és padrí del casament de Miquel Barreres, jove bracer, de Blanes.

Fordés, Molt Il·lustre Senyor Don Francisco. Major de la reial armada, capità del vaixell *Nosstra Senyora de Montserrat* o *Lo Català*, beneït el 2 de juny de 1719, del qual en fou el padrí. En el lliurament del *Català* se'l considera coronel d'infanteria espanyola, major general de la reial armada i comandant del navili *El Catalán*, el 9 de juny de 1719.

Forest, Feliu (o Ramon). Negociant i "*Estanquero del Estanque Real del Tabaco*". El 5 d'agost de 1719 entrà gent armada que li robaren tabac i sal.

Funxo, Don Francisco. Tinent de cavalls del regiment d'Algarve. Casat amb Doña Maria Truxo, tingueren un fill, Fernando, l'octubre de 1720.

²⁶³ ACA, Batllia Moderna, vol. 108, f. 270 (21 octubre 1717).

Fust, Francisco. Francès. Casat amb Teresa Eleonor Fust, de Sant Bartomeu de Lluençany. Se'ls va morir el fill Francisco, de 7 mesos d'edat, l'any 1718.

Gabilans (o Gavilanes), Jeroni. Fuster, de Tortosa. Fill de Pere Gavilanes, sastre, i Maria Anna Gavilanes. Casat amb Mariana (o Maria Anna) Roca i Ferrer (vídua de Jaume Roca el setembre de 1714), de Barcelona. Tingueren una filla el 1717, Gerònima Antònia; en fou padrí Anton Landas, de Barcelona, habitant a Sant Feliu de Guíxols. És estrany, ja que consta que es casaren a Sant Feliu el 30 de maig de 1718 (padrins del casament Anton Landas de Barcelona, i Josep Pasqual, mestre d'aixa de Tarragona). El gener de 1720 neix el seu fill Mateu Benet Jeroni, que mor als 4 dies. L'abril de 1721 neix Mariano.

Galó (o Galon), Esteve. Mestre d'aixa de Toló, assistint a la Reial Fàbrica de Vaixells. Casat amb Isabel (Agustina) Galon i de Jameia, de Toló, tingueren dos fills: Joan Vicent Benet, que va morir al cap de 7 dies l'any 1717, i Ciprià Luis Josep (padrins Ciprià Autran, mestre d'aixa de Toló, i Teresa Ticaudi, de Toló) el 1718 i que va morir el 1719 als 8 mesos d'edat.

Galteyres, Eudald. Fuster, de Centelles. Casat amb Angèlica Galteyres, de Vic. Tingueren una filla el 1717, Teresa Elisabet Coloma. El padrí fou Miquel Galteyres, fuster de Centelles.

Gansés, Bernabé. Mariner d'un vaixell francès, natural de la Provença. Va morir el 1715 en caure de l'arbre del vaixell francès on anava embarcat.

Garimany, Juan. Municioner el 1716 i 1717.

Garresa (o Garasa), Tiberio. Generalíssim, marquès i Don, cavaller de l'Orde de Sant Joan, brigadier dels exèrcits del rei i governador de Girona i Frontera. Padrí del vaixell *Sant Bartomeu* el 24 d'agost de 1718.

Garriga, Eudald. Mestre veler. Rodrigo Cavallero l'envia a examinar el velam rebut d'Holanda del vaixell en construcció a Sant Feliu el 1718.

Gaudemar (o Godimar), Lorenzo. Ferrer major del Parc el 25 de novembre del 1716, apareix com a fiador del contracte ente Patiño i Crouves sobre la fàbrica del tallam del navili *San Felipe*.²⁶⁴ Era francès, de Toló. Casat amb Isabelet Obert (o Robert), tingueren un fill el 1717, Luis Lazaro (foren padrins Luis Gelo i Teresa Pometta, francesos de Toló) que mor el març de 1718 als 6 mesos.

Gelabert, Joan. Fadrí ferrer, natural de Blanes, domiciliat a Sant Feliu. Padrí del casament del jove bracer Miquel Barreres, de Blanes, el 1719.

Gibeault, Dionisius. Cirurgià, oriünd de Chartres "*an Bos*", a França. Segons un altre document era originari de Moranse, prop de Xarte (Chartres), França. Era fill del moliner Denis Gibeault de Moranse, i d'Elisabet. Estava casat amb Margarita. Fou cirurgià del Sr. Duc Mr. De Betta, coronel comandant del regiment de Suïssos, dit de Castellar. Va morir a Sant Feliu de Guíxols el 1714.

Gibert, Jeroni. Mestre d'aixa de Blanes. Estava casat amb Magdalena Gibert, amb qui va tenir una filla, Magdalena, la qual va morir el 1717 quan tenia un any i mig d'edat.

Gironella, Francesc. Mestre d'aixa d'Arenys de Mar. Estava casat amb Maria Gironella, i tenien una filla de 5 anys d'edat, Maria Eurosia, que va morir el 1719.

Gispert, Josep. Jove corder, de Lloret. Fill del difunt Llorenç Gispert, mariner, i de Cecília Gispert i Juyana, de Lloret. Es casà amb Madrona Nadal, filla de Rafel Nadal i Maria Nadal i Vixeres, el 1719.

Gómez, Don Juan. Tinent de l'Armada Reial, resident a Sant Feliu. Actua de testimoni en un

²⁶⁴ ACA, Batllia Moderna, vol. 107, suelto (25 novembre 1716).

conflicte de diners de la hisenda reial entre Marcos Antonio de la Llera i Josep Antonio de la Concha el 1718.

Góngora, Sra. Ignès de. Del regiment de Lisboa. Padrina del fill de Pedro Velasco, soldat del regiment de Lisboa, el 1721.

Gorgoll, Antoni. Mariner. Casat amb Anna Gorgoll Dauder, tingueren un fill el 1713, Joan Antoni Feliu (padrins Joan Feliu, corder, i Margarita Gorgoll Dauder).

Goyto, Mateo. Ciutadà honrat de Barcelona, domiciliat a Cassà de la Selva. El febrer de 1719 li va haver de pagar Francisco Reyfard pel transport de fusta de Cassà de la Selva fins al Parc però faltaven diners. Davant la reclamació se'ls quedà de nou i a canvi va lliurar un paper-val.

Grau, Francisco. Mariner del vaixell *Sant Bartomeu*, natural del ducat de Savoia. Morí a l'hospital a l'edat de 40 anys el novembre de 1718.

Gredes (o Gresses), Antoni. Mestre d'aixa de Blanes. Casat amb Rosa Gresses Portes, de Blanes, amb la qual van tenir una filla, Maria Gertrudis Mònica, el 1719.

Guiart, Esteve. Mestre d'aixa de Blanes. Present a Sant Feliu de Guíxols el 1717, padrí del fill de Josep Pasqual, mestre d'aixa de Tarragona.

Guils (o Guibes), Esteve. Carnisser, de Barcelona. Fa una procura dins del vaixell *El Cambi* ancorat a la vila.

Guisart (o Guixart), Jeroni. Mestre d'aixa, de Blanes, treballa a la fàbrica. Casat amb Maria Guisart i Morell, de Blanes, amb qui tingueren un fill, Miquel, el qual va morir el 1718 als 3 mesos d'edat.

Herrero, Josep. Guàrdia de *las rentas reales* el 1717, originari de Castelló de la Plana; guarda de la sal i del tabac el 1718; també guàrdia del *Tabaco* i *Bolla* el 1718; i com a negociant el

1719. Casat amb Madalena Herrero i Blanch, tingueren una filla, nascuda el 1702, Margarida, que va morir el 1714; una filla, Elisabet Maria Gertrudis, el 1713; un fill batejat el 1717, Josep Mariano Antonio. Padrí del casament de Josep Bastons, baster, i Magdalena Bastons i Bordes, el 1718. Com a guarda ordinari de *las Reales Rentas del Principado de Cataluña*, actua amb l'altre guarda ordinari Joseph Rodrigues, i Don Benito Carrasco, *cabo de guardias de las Reales Rentas*, a casa de Josep Cros, sastre, per frau el 1719. El 5 d'agost de 1719 entraren fusillers de França dient que el matarien per ser el guarda de la renda de la sal. Fou padrí de la filla d'Isidro Fonallet, treballador el gener de 1721; i el juny de 1721 féu de padrí del casament de Francesc Barneu, contramestre de Toló, amb Rosa Salomó.

Horone, Josep. Mestre d'aixa, de Toló. Caigué del vaixell en construcció i es matà el 17 de febrer de 1717, junt amb Honorat Boit, també mestre d'aixa de Toló.

Illarra, Don Domingo de. Alferes del regiment d'infanteria de Sardenya. Testimoni en un document de Josep del Llano de maig de 1721.

Imbert, Jacobi. Constructor de vaixells del Rei, de Toló. Casat amb Maria Imbert, amb la qual van tenir una filla Maria Josep Gerònima (padrins Reinald Boyer i Maria Teresa Dominguez Pérez y Cadenas), que va morir el 1718 a l'edat de 4 mesos.

Imjex?, Brian. Mestre d'aixa, de França?, casat amb Camarina Inji? Baldarich, de Tossa, amb la qual van tenir un fill, Benet Josep Nicolau, el 1718.

Izquierdo (o Hisquierdo), Don Antoni(o). *Piloto mayor* del vaixell de guerra que es construeix a Sant Feliu. Natural de Cadis. És testimoni del casament de Miquel Cateura, jove negociant, amb Josep Figueres el 1718. És testimoni del

- lliurament del vaixell *El Cambi* el 30 de setembre de 1718 a Don Francisco Cornejo, capità de l'Armada.
- Jamet, Antonio.** Capità de la companyia *suelta* de l'Armada el 1717.
- Jaufret, Ludovico.** Capità de vaixell, de La Ciutat. Sembla que soci de Lluís Audibert, mestre constructor de vaixells, el 1716.
- Julià, Plàcid.** Prior del monestir de Sant Feliu de Guíxols. Oficia la benedicció del vaixell *Sant Bartomeu* el 24 d'agost de 1718, i del *Nostra Senyora de Montserrat* o *Lo Català* el 2 de juny de 1719.
- Jutglan, Pere Antoni.** Serrador, de Monell ara residint a Sant Feliu. Casat amb Anna Maria Jutglas i Posas, tenien una filla, Teresa Margarida, que es casà amb el serrador Joan Planja, francès de Pornac, el 1719.
- La Banya, Nicolau.** Coc, de Toló. Fill de Nicolau La Banya, mestre d'aixa, de Toló, i de Clara La Banya i Reina, de Toló. Es casà l'agost de 1721 amb Elisabet Fornera, filla de Pere Forner, artiller, i de Margarida Forner i Lalsamanya, de Toló.
- La(...), Nicolau.** Mestre d'aixa. Casat amb Maria Sentí Suris, que tingueren un fill, Antoni Joaquim Benet, el 1718.
- Lalos, Luis.** Mestre fabricant de curenyes contractat per Francisco Reyfard el 1718.
- Lambot, Nicolau.** Ofici desconegut. Fill de Francesc Lambot i Joanna, difunts, de Corbell a França, es casà el 16 de juliol de 1713 amb Ponza Ponylet, vídua de Pere Breval.
- Landas, Antoni.** Ofici desconegut (potser fuster o mestre d'aixa), de Barcelona, però habitant a Sant Feliu de Guíxols el 1717. Fou padrí de la filla de Jeroni Gabilans, fuster de Tortosa, treballador a Sant Feliu de Guíxols. Padrí el 1718 del casament entre Jeroni Gabilans i Maria Anna Roca i Ferrer.
- Lapin, Nicolaus.** Cavaller. Casat amb Margarita Lapin, de Sijué, Flandes. Tingueren un fill el 1714, Nicolaus Martinus.
- Lastre, Joan de.** Mariner del vaixell *Sant Bartomeu*, asturià. Va morir a l'hospital a l'edat d'uns 30 anys el 3 de setembre de l'any 1718.
- Lavall, Don Francisco.** Tinent de *granaderos del Regimiento de Infantería de Brabante*. Testimoni a l'acte de lliurament del *Català* entre Reyfard i Fordés el 13 de juny de 1719.
- Lazarte, Don Lorenzo.** Parent de don Francisco Cornejo, capità de l'Armada. Actua de testimoni en el lliurament del vaixell *El Cambi* al capità Cornejo el 30 de setembre de 1718.
- Lebrel, Antonio.** Mercader de Narbona. El 1716 ven blat al port a canvi de plata.
- Lemnos, Francisco de.** Mariner del vaixell *Sant Bartomeu*, gallec de Muxia. Morí a l'hospital als 40 anys d'edat el desembre de 1718.
- Llano, Josep de.** Veedor general de la marina de Cantàbria, enviat a Sant Feliu per ordre del rei "*a gobernar por administración de su real hacienda la fabrica de vaxeles de guerra*". Era veí de Bilbao, al senyoriu de Biscaia. Casat amb Mariana de Lizaranzu, filla del senyor Don Juan Bautista de Lizaranzu, difunt, cavaller de l'ordre de Santiago, governador del castell de la Brújula a Sicília, i filla de la Senyora Doña Angela de Combo. Josep i Mariana es casaren a Sant Sebastià el 19 de desembre de 1718. És present a la vila el 1719. Era un home de confiança d'Antonio Gaztañeta, superintendent general de les drassanes de Cantàbria, recomanant-lo a Patiño, quan aquest era intendent general i secretari de Marina.
- Llera, Don Marcos Antonio de la.** Comissari el 1717; i *tesorero de la fábrica de navíos del Estillero*, del 1718 al 1721; de Colunga, Astúries. Signa contracte amb Francisco Reyfard per al treball i transport de la fusta des dels boscos

fins al Parc per a la construcció del vaixell el 1718. Testimoni al contracte entre Reyfard i el mestre escultor Onorato Sicard el 1718. Aquest any té un conflicte amb Don Josep Antonio de la Concha sobre diners de la hisenda reial. Apareix com a testimoni en una presentació de lletra de canvi a Jerónimo Domínguez Tenorio de part de Joan Ferran, negociant de Barcelona, el gener de 1719. El gener de 1721 en un document sobre inventari de cereals. El novembre de 1721 és padrí del fill de Martirià Boera, mestre de cases. Acabà comprant una casa a la Plaça, al lloc dit del Portal del Mar, i essent *Comissario de Montes y Plantíos*.²⁶⁵

Llorens, Jeroni. Clavetaire. Casat amb Janissa Llorens Caimó, tingueren el 1717 una filla, Maria Loreta Anna (padrí Joan Llorens, clavetaire), i Margarida el 1719, Jeroni el març de 1721.

Llossa, Felip de. Mariner del vaixell *Sant Bartomeu*, de Lurcios a Castella, prop de Biscaia. Morí a l'hospital a l'edat de 30 anys el novembre de 1718.

Lonc, Joan Esperit. Ferrer, de Marsella. Testimoni al testament de Joan Canton el 1718.

López Marquez, Antonio. Comissari de Marina, natural de Cadis, fou padrí del fill de Joan Calçada, mariner, el 1717. Don Antonio Lopez Marqués, *veedor y levador (o veedor y contador general de la Armada en el Mediterráneo) por su majestad de la Esquadra del Mar Mediterráneo*, treballava a Barcelona, el 1717. Pot aparèixer com Antonio Marqués. A vegades envia a Sant Feliu a Don Pedro Martínez, *oficial de la vehaduría y contaduría de la Armada*.

López, Andrés. Sergent de la companyia *suelta* de l'Armada, d'uns 40 anys d'edat el 1717.

Lopez, Bartomeu. Soldat del regiment de cavalleria dit de Barcelona. Fill d'Adrià Arsol Talavera i d'Elisabet López, natural de la ciutat de ... a Espanya. Es casà el 1715 amb Anna Camós,

donzella filla de Esteve Camós, pagès de Ro-manyà de la Selva, i Anna Camós.

Lorenzo, Joseph. Soldat d'infanteria de la companyia de Don Lorenzo Toulada del segon batalló del regiment d'Armada. Morí a l'hospital el 1719. Era natural de Galícia.

Macaya, Jacinto. Mestre d'aixa, de Tossa. Casat amb Ignès Macaya. Tingueren un fill, Francesc Rafel (padrins Francesc Barneu, fuster de Toló, i Rosa Fixedes) el 1719.

Macaya, Jacinto. Mestre d'aixa. Casat amb Francesca Macaya. Vivien al carrer de Sant Joan. Tenien una filla, Maria, que es casà l'any 1719 amb Antoni Auger, jover ferrer, fill de Josep Auger, ferrer, i de Caterina Auger, de Tossa.

Macaya, Miquel. Mestre d'aixa. Casat amb Eulària Macaria Capdaigua, de Tossa però habitant a Sant Feliu de Guíxols. Tingueren una filla, Maria Felicia, l'any 1718. El maig de 1720 se'ls casa una altra filla Maria, amb Antonio Colombino, fill de Borto Colombino, mariner, i de Rosa, de Gènova.

Macaya, Pere. Mestre d'aixa. Fill de Miquel Macaya i d'Eulària Macaya, de Tossa. Es casà amb Maria Vidal, filla de Pere Vidal, pescador, i Margarida Vidal, el juny de 1721.

Magí i Albert, Pere. Mestre d'aixa, jove. Fill d'Antoni Magí i Albert, mariner (o barriler), de Cadaqués, i d'Anna Magí i Albert, difunts, de Cadaqués. Es va casar el 1719 amb Jacinta Arxer, filla de Rafel Arxer, traginer, i de Gertrudis Arxer i Llopis, difunta.

Magí, Guerau. Mestre d'aixa de Tossa, oficial del Parc. Estava casat amb Teresa Magí i Galpi, amb la qual van tenir dos fills: Maria Anna, que va morir el 1719 a l'edat de 3 anys i 6 mesos, i Joan, que va morir el 1719 a l'edat de 6 anys i 7 mesos.

March, Joan. Mesurador del Reial Magatzem de la Sal, mesurador de la sal, empleat d'Antonio

²⁶⁵ Julià 1984a: 71.

de la Conca. Testimoni del robatori fet per francesos el 18 d'octubre de 1719. Casat amb Anna March Cateura, tingueren una filla, Elisabet Rosa Maria, el juny de 1720.

Martí, Pere Pau. Empleat al Parc?, de Cassà de la Selva. Casat amb Isabel Pau-Martí Rodes, de Sant Feliu de Guíxols, tingueren un fill el 1717, Luis Juan (padrins Lluís Croves, de Toló, i Anna Couina, de Marsella).

Martín, Francisco. Contramestre de la Reial Armada. Actua junt amb els mestres corders de Barcelona Ignasi Buixó, Jeroni Fàbregues i Pere Ribes informant sobre l'estat del cànem per fer cordes a Francisco Reyfard el març de 1719.

Martín, Francisco. Soldat d'infanteria del regiment de Lisboa a Castelló, originari de Salamanca. Casat amb Margarida Martín i Ortiz, se'ls va morir la filla Josepa, d'1 any d'edat l'any 1718.

Masó, Anet de. Francès. Casat amb Maria Masí i Mollera, tingueren un fill, Francesc Rafel, el 1718.

Massanes, Francesc. Fuster. Padrí d'un bateig el 1716.

Matas, Francesc. El 1718 contracta l'equipatge i provisió del navili (de Sant Feliu?).

Matas, Josep. El 1718 dona 1.500 doblons a Francisco Reyfard, a Barcelona, perquè pagui els operaris del navili. Actua de testimoni Joan Pellisser.

Matheu, Jeroni. Jove treballador, natural de Marsella. Fill dels difunts Joan Matheu i Magdalena Matheu, es casà el 1714 amb Magdalena Rigau, vídua de Francesc Rigau, sastre de Sant Feliu de Guíxols. Tingueren una filla el 1717, Gertrudis Magdalena Francisca. El desembre de 1719 consta com a coc i la seva dona com a Magdalena Matheu i Remos, i una filla, Anna, que mor als 3 anys d'edat.

Mauri, Domingo. Sabater. Casat a Girona el 1711 amb Magdalena Borràs, de Girona, filla de Salvador Borràs, sabater, i Francisca Borràs i Vehí. Domingo i Magdalena tingueren dues filles: Maria Magdalena Teresa el 1712 (padrins Jeroni Mauri, mestre d'aixa i oncle, i Maria Bosch Borrassà) i Maria Magdalena Gertrudis el 1716 (padrins Francesc Mauri, mestre d'aixa i oncle, i Magdalena Borràs de Girona).

Mauri, Francesc. Mestre d'aixa. Fill de Pere Antoni Mauri difunt, mestre d'aixa, i d'Eulària Mauri i Saguer, vídua. Es va casar el 1716 amb Anna Peribertó i Agustí (o Bonsom), filla de Miquel Peribertó i Agustí, treballador, i d'Elisabet Peribertó Agustí i Passapera. S'esposaren a la casa de Miquel Peribertó i Agustí, el sogre, al carrer de les Voltes. Tingueren dos fills: Miquel Francisco Jeroni el 1717 i Anna Maria Teresa el 1719 (padrins Jeroni Mauri, mestre d'aixa, i Maria Agustí Periberto).

Mauri, Jeroni. Mestre d'aixa. Fill de Pere Antoni Mauri, mestre d'aixa difunt el 1708, i d'Eulària Mauri i Saguer (o Tomàs). Jeroni es va casar el 1708 amb Gertrudis Geli, filla de Josep Geli, negociant, i Eulària Geli i Saguer. Gertrudis era germana de Feliu, el qual va morir de ràbia el 1718 amb 25 anys, i d'Eulària (muller de Josep Sentir, mestre d'aixa). Jeroni i Gertrudis tingueren cinc fills: Eulària Maria Teresa el 1711 (padrins Feliu Geli i Saguer, estudiant, i Margarida Andreu, donzella), Josep Benet Domingo Jeroni el 1713 (padrins Domingo Mauri, sabater i oncle, Eulària Geli, avia), Francesc Mates Josep el 1716 (padrins Francesc Mauri, mestre d'aixa, i Eulària Arxer), Benet Cristòfol Feliu el 1718 (padrins Benet Andreu, pescador, i Elisabet Saguer) i Gertrudis Teresa Magdalena el 1721 (padrins Josep Sentir i Magdalena Mauri). Jeroni fou padrí de Maria Magdalena Eulària, filla de Jaume Co, pescador, i de Gertrudis Co Mont;

també del fill de Joan Caymó, traginer, nascut el juny de 1720; i de la filla de Forest Sentir, mestre d'aixa, l'agost de 1720. El juliol i el novembre de 1721 apareix com a setè regidor suplent. El 1719 ven un llaüt de pesca amb timó i un parell de remes per 36 lliures. Jeroni serà mobilitzat a la drassana de Pasajes segons Benet Julià.²⁶⁶

Mauri, Josep. Ferrer de Sant Joan de Palamós. Casat a Blanes el 1698, habitant a Sant Feliu de Guíxols des del 1707. Casat amb Isabel Bernat de Blanes, els pares de la qual són Pau Bernat, mestre d'aixa, i Margarida.

Mauri, Pere Anton. Mestre d'aixa. Ja era mort el 1708, estava casat amb Eulària Mauri i Saguer (o Tomàs). Tingueren tres fills: Jeroni, Domingo i Francesc.

Menessier, Caterina. És padrina de Caterina, filla de Rafel Llambí, barriler, i Teresa Llandrí Bosch el 1715.

Mestres, Nicolau. Mariner. Encarregat de la cura de la fusta i altre material per a la construcció de vaixells que es trobava a la platja i al parc durant l'estiu i la tardor del 1719, moment en què entren francesos i Juan Daygnas, el guarda magatzem, ha de fugir.

Milloch, Joan. Mestre d'aixa de Barcelona, treballava a la fàbrica del vaixell. Estava casat amb Maria Milloch Vanda, habitant de Barcelona, amb la qual tingueren el 1717 una filla, Margarida Rosa Clara (padrins Joan Beletreu, constructor de vaixells, francès, i Anna Deu, francesa).

Miró, Josep. Doctor en Medicina, de les Borges. Testimoni en la procura feta pel carnisser de Barcelona Esteve Guils dins del vaixell *El Cambi* el novembre de 1718.

Monton, Onorato. Patró del gànguil *Nostra Senyora de Gràcia*, de Toló. Signa contracte amb Francisco Reyfard el 1718 per al transport de fusta per mar, entre Blanes i l'Estartit cap a Sant Feliu.

Mundó, Josep. Escrivent del *Parque* i *Estillero*

de Sant Feliu. Fa llistes de la mestrança, junt amb altres escrivents, sobre dies treballats i pagaments fets per part de Reyfard el juny de 1719.

Nebra, Antonio. Tresorer de la nau que es construeix a Sant Feliu de Guíxols el 1716 i 1717; originari de Letux, a l'Aragó. L'abril de 1720 fa de fiador del contracte fet per Patiño de fustes per construir vaixells de guerra en diferents ports de la costa.

Negre, Joan Antoni. Mestre d'aixa, de Marsella. Actua de testimoni en una procura de Joan Francesc Barbarous, mestre d'aixa de Marsella, el 1718.

Nieto, Francisco. Sergent de la companyia de Juan de Paredes, del regiment d'infanteria dit de l'Armada, originari de Sant Felip de Maó, present el 1717.

Oriol, Josep. Mestre corder. Rodrigo Cavallero l'envia a examinar el cordam del vaixell en construcció a Sant Feliu el 1718.

Panyelles o Panyellas, Benet. Abat i bisbe. Nascut a Vilafranca del Penedès el 1670. Pren l'hàbit a Sant Feliu de Guíxols el 1688. Del 1689 al 1705 es forma culturalment a Castella. El 1705 és elegit abat del monestir de Sant Feliu de Guíxols, en plena Guerra de Successió. Durant la guerra ja demostrà de manera clara de quin costat estava: el general Noailles l'any 1707 eximí de contribucions el monestir per les clares mostres de fidelitat i amistat que havia donat. Seguirà essent abat per renúncia dels elegits l'any 1709, Juan Ximénez, i 1713, Juan de Arellano. El 1715 els jurats de Girona comissionen en l'abat Panyelles perquè presentés a Felip V un memorial que els permetés eximir-se d'una forta contribució per a la campanya per a la conquesta de Mallorca, cosa que aconseguí. El 1717 acaba el seu mandat com a abat, i és elegit general de

²⁶⁶ Julià 1985a nota 20.

la Congregació. Segons Julià²⁶⁷ “sembla que tenia assimilat la idea castellana, de la renovació política de mans dels Borbons, per això fou un adicte a Felip V, i en reciprocitat, aquest l’escoltà i l’atengué. També el ministre Patiño l’admirà, a l’ensems que gaudí de tota la confiança de l’home amb més poder en aquells anys, el cardenal Alberoni, a qui administrà els seus béns, en l’època difícil del seu exili” –fou cobrador de les rendes dels bisbats de Toledo i Màlaga del 1724 al 1730 [...]–. “També suggerim nosaltres, si la seva influència ajudà a radicar en la vila nostra, el Parc Naval de l’Armada, l’activitat del qual permeté refer-se a la població dels estralls econòmics de la guerra passada i les seves càrregues fiscals.” El 1730 serà nomenat bisbe de Mallorca fins a la seva mort el 1743, deixant com a hereu universal el monestir de Sant Feliu. Durant tots aquests anys s’encarregà de fer obres, donacions, fundà una obra pia, etc. al monestir de Sant Feliu de Guíxols.²⁶⁸

Pascali, Sr. (o Monsieur) Don Espiritu. *Proboste General de los Reales Ejércitos.* El 1716 contracta Sebastià Bonet perquè transporti arbres tallats que es troben a Tordera cap al Parc de Sant Feliu de Guíxols. El 1718 li porten llenya a casa seva. El 1727 és comissari ordinador de Marina i representant del rei en el contracte de construcció d’un navili de 60 canons a Pasajes.²⁶⁹

Pasqual, Josep. Mestre d’aixa de Tarragona. Casat amb Magdalena Pasqual i Gual, de Tarragona, amb la qual van tenir dos fills: Josep Esteve Miquel, que va néixer i morir a Sant Feliu de Guíxols el 1717 a l’edat de 6 dies, i Jaume Josep Bruno Feliu el 1718 (padrins Jaume Cabrer, negociant de Riudecols, i Isabel Ribas). Fou padrí del casament de Jeroni Gabilans, fuster de Tortosa, i Maria Anna Roca i Ferrer, el 1718.

Patiño (o Petiño, Patinyo...), José. Nascut a Milà l’11 d’abril de 1666 en una família d’origen gallec al servei de l’administració espanyola. Durant la Guerra de Successió es decanta per la casa de Borbó, va ser designat intendent d’Extremadura i va destacar per la seva gestió en els assumptes de guerra de la frontera amb Portugal. Aquí aplica el sistema francès de les intendències militars i provincials sota el mestratge d’Orry, deixeble de Colbert. Nomenat després intendent de Catalunya, on du a terme la transformació administrativa (amb un nou model, en part castellà i francès), imposa el cadastre com a nou instrument fiscal, redacta el memorial –junt amb Francesc Ametller– base del redactat del Decret de Nova Planta, organitza l’expedició de conquesta de Mallorca, la de Sardenya i la de Sicília des de Barcelona. A més, impulsa la construcció de navilis per al rei establint la Fàbrica i Parc a Sant Feliu de Guíxols, on es desplaçà diverses vegades. El 27 de maig de 1717 es trobava a casa de Benet Pellisser perquè “*habia venido por Ynconveniencia de los Navios que se hazian en esta villa*” (probablement per la benedicció del *Sant Felip*). Consta el 18 de desembre de 1717 que havia donat onze taules per fer gàlibs. El seu pas per Catalunya i la seva òptima gestió administrativa, econòmica i militar són el trampolí per a una ràpida carrera administrativa fins als llocs més alts: serà designat intendent general de la Marina –l’equivalent a ministre–, on durà a terme la reorganització de la marina de guerra (uniformitza les forces navals existents en una sola armada, construeix l’arsenal de La Carraca a Cadis, crea la Companyia de Guardiamarines, impulsa la construcció naval, etc). A més, serà nomenat president del Tribunal de Contractació, i traslladarà la seva seu de Sevilla a Cadis per tal de donar més impuls a les operacions

²⁶⁷ Julià 1984a: 70.

²⁶⁸ Zaragoza 56-7.

²⁶⁹ Odriozola 1994: 24.

d'ultramar. Mor a La Granja, Segòvia, el 3 de novembre de 1736.²⁷⁰

Patxot, Pere. Mestre d'aixa, fadrí. Fou padrí de la filla de Cosme Patxot, sabater, el desembre de 1720.

Pellisser Custurer, Mateu. Doctor en Dret i Magnífic. Tenia la casa al carrer de la Pilota, a la cantonada amb el carrer Estret, a més de dues botigues al raval de Tueda. Estava casat amb la sra. Rosa Pellisser Custurer Bofill –filla del metge Batlle i Bofill de Palafrugell, i sa muller Francisca, germana del notari Jeroni Axandri–, amb qui va tenir tres fills: Gertrudis Madrona Maria Teresa el 1711 (padrins el magnífic Benet Pellisser, jurat major, i la sra. Madrona Axandri), Maria Rosa Anna Francesca el 1713 (padrins Jeroni Axandri, notari reial, i la sra. Maria Anna Pellisser i Bosch), i Benet Jaume Jeroni el 1715 (padrins Benet Barraquer i la sra. Maria Axandri). Al cadastre de 1719 declara tenir 4 propietats. El juliol i el novembre de 1721 apareix com a regidor primer.²⁷¹

Pellisser, Benet. Negociant. Probablement la fortuna més gran de Sant Feliu: tenia una casa de 12 habitacions al carrer Major Antic –valorada en 1.000 lliures, el doble que la de la vídua Teresa Bacó també de 12 cambres–, una altra casa gran al carrer Major de Tueda –també de 12 cambres i valorada en 500 lliures–, sis botigues al raval de Tueda, arrendatari de diversos drets (aiguardent, peix...), fou propietari de la meitat del pinc *Nostra Sra. del Bon Viatge i Sant Elm* el 1728, comerciava sobretot en articles navals. Molt ben connectat políticament: tenia bona relació amb José Patiño, el qual s'allotjava a casa seva durant les seves visites a Sant Feliu. Fou, a més, jurat els anys 1705 i 1706, i regidor el 1716 i 1717. Pertany a una de les nissagues més importants de Sant Feliu. Família de metges, ho era el seu avi Nicolau Custurer, el seu

pare Antoni Pellisser, el cunyat Jaume Miró; germans advocats, Mateu Pellisser i Custurer i Antoni Pellisser i Custurer. El seu pare Antoni Pellisser tingué problemes amb la Generalitat en ser nomenat tauler del General a la vila i tenir alhora part en la botiga del seu cosí Pau Pellisser. El 1655 se li demana que vengui la seva part, però finalment el 1672 es troba detingut i demana poder anar amb la seva dona i els seus dos fills que es troben “desganats” –Antoni i Benet–. El seu pare es casà en segones núpcies amb la vídua Maria Bosch, la qual tenia una filla amb qui es casarà Benet, Monagina Pellisser Bosch. Van tenir una filla el 1711, Maria Anna Francisca (padrins Antoni Pellisser, estudiant a Barcelona, i la sra. Maria Pellisser Custurer). Un fill més gran, Joan, es casà amb la filla del notari Jeroni Axandri. Jurat de la universitat el 1717, junt amb Gabriel Buscarons i Josep Quintana. Al cadastre de 1719 declara tenir 14 propietats, dues de les quals són cases, sis botigues i la resta terres –el propietari més gran de la vila–. Padrí del casament de Josep Gispert, jove corder de Lloret, el 1719. Testimoni en una acta dels ferrers Josep Carreres i Isidre Campanaria sobre la seva feina en la construcció del quetx o balandra *Sant Ramon* a principis de 1719, però el document és de novembre de 1721. Quan va morir tingué sepultura a dins de l'església, a la capella de l'Esperança.²⁷²

Pellisser, Joan. Mercader, resident a Barcelona. Fill de Benet Pellisser. Joan i el seu pare Benet reben el contracte de subministrar tota la ferramenta del vaixell en construcció el 1718 de part de Francisco Reyfard. Actua de testimoni en el lliurament de Josep Matas, de Barcelona, de 1.500 doblons a Francisco Reyfard per tal de pagar els operaris de la construcció del navili. El 7 de desembre de 1718 contracte similar per a la ferramenta amb Reyfard, però

²⁷⁰ Mercader 1986: 25-6.

²⁷¹ Julià 1983a: 61.

²⁷² Julià 1983b: 359 & 1984a: 68-9.

ara Benet Pellisser actua de fiador. El 7 de desembre de 1718 apareix com l'assentista de la fàbrica de la ferramenta i Joan Canton, de Marsella, i Salvi Recasens, de Sant Feliu de Guíxols, com els mestres ferrers. Al cadastre de 1719 declara tenir tres propietats a Sant Feliu. El desembre de 1719 declara com a testimoni sobre unes anguiles tretes al port. També diu que passà molt temps a Barcelona per dependències de la fàbrica del *Català*. El juliol i novembre de 1721 apareix com a batlle segon, darrere d'Antoni de Domènech, cavaller. Padrí de la filla bessona de Joan Ribes, boter, l'octubre de 1721.

Perich i Sicarda, Margarida. Era muller d'Antoni Perich, pescador, i filla del difunt Joan Sicarda, sastre, oriünd de Montmayà, a França. Sembla que tenia allotjats alguns treballadors del Parc el 1716.

Pi i Serra, Joan. Mestre d'aixa. Era mort el 1719. La seva vídua, Maria Àngela Pi i Serra, fa de procurador a Joan Ramonell, veler.

Pi, Antoni. Mestre d'aixa. Fill de Bernat Pi, treballador, i de Magdalena Pi, natural de Siern, al comtat de Foix. Es casà amb Elisabet Serra el 1673. Va morir als 65 anys a Leocata de Roselló el 1717.

Pinatelli, Fernando. Tinent coronel del regiment d'Algarve. Padrí del fill de Don Francisco Aranyó, el setembre de 1720.

Planja, Joan. Jove serrador, francès. Fill de Leonardo Planja, serrador, i de Susanna Planja i Perot, vivint a Pornac, Auvèrnia, comtat de Clarmont a França. Es casà amb Teresa Margarida Jutglan, donzella filla de Pere Antoni Jutglan, serrador, i Anna Maria Jutglan i Posas, de Monnell, avui habitants a Sant Feliu (testimonis Pere Boyer, serrador, natural de Pornac, i Alix Albert, traginer de Palafrugell avui vivint a Sant Feliu) el 1719.

Pongem (o Punjen), Joan. Negociant de Barcelona. És contractat per José Patiño per proveir d'arbres per a navilis, des de l'1 de gener de 1715 o 1716, durant 5 anys, pagant-li per unitat i com a port de sortida Tortosa, on arribaran per flotació des de riu amunt. Hi ha taula de pams de diàmetre i peus de llarg, amb el preu per a cadascun, de 31 a 3 pams de diàmetre i de 124 a 20 peus de llarg, i el seu preu en rals. S'han de tallar des de principis de setembre fins a finals de març.²⁷³

Pons, Salamó. Soldat del regiment de Suïssos, dit de Castellar, el 1714.

Poscer, Joan Jaume. Soldat d'un regiment de suïssos dit de Castellar (?), allotjat a la vila. Casat amb Anna Maria Noscer Noy, tingueren un fill el 1714, Joan Baptista (padrins Mateu Justes i Martina Despous).

Prats, Antoni. Corder de Palamós. Present a la vila el 1719.

Prats, Benet. Clavetaire. Casat amb Josepa Prats Andreu. Tingueren una filla, Maria Teresa Rosa, el maig de 1721.

Prats, Pere. Clavataire. Present a la vila el 1719.

Prescas, Joan. Mestre d'aixa el 1719.

Preynar, Monsieur. Fuster, treballava al Parc. El 1716 devia diners per menjar i beure a Margarida Perich i Sicarda.

Preynar. Fill de *Monsieur* Preynar fuster, també treballava al Parc. El 1716 devia diners per menjar i beure a Margarida Perich i Sicarda.

Prieto, Jaime. Tinent d'infanteria de la companyia de Juan de Paredes, del regiment d'infanteria dit de l'Armada, el 1716 i 1717. Natural del castell de Sant Felip de Menorca, fill de Joan Prieto i d'Anna Prieto i Nieto, tots dos difunts, es casà el 1717 amb la sra. Marianna Guinall, donzella de Castelló d'Empordà, habitant a Sant Feliu, filla dels difunts Pere Grimall, pagès, i Maria Grimall i Llobet. El juliol de 1719 consta com a tinent del regiment d'infanteria reial de Mallorca.

²⁷³ ACA, Batllia Moderna, vol. 107/17. Notari Jeroni Sastre i Rovira (23 febrer 1716).

Prohies i Canyet, Antoni. Mestre calafat, de Palamós, el 1717 treballava a la fàbrica del vaixell. Fill del difunt Jeroni Prohies i Canyet i d'Elisabet Prohies i Maenya, tots dos de Palamós. Es casà el 1716 amb Anna Cateura, filla de Jacinto Cateura difunt, mariner, i de Margarida Cateura i Clausachs (esposats a la casa de Miquel Cateura, mariner, al carrer del Forn). Tingueren un fill, Miquel Jacinto Francesc, el 1717; i un altre fill, Pau Vicenç, el gener de 1721 (padrins Anton Prohies, mestre calafat de Palamós, i Margalida Prunesta, de Palamós).

Puig i Caritat, Francesc. Mestre d'aixa el 1719. Era germà de Tomàs Puig i Caritat, el qual segurament es casà amb Maria Albert el 1727.

Puig, Josep. Comissari de la gent i peons que han treballat en la fàbrica i varada del *Català*. Reyfard li manà fer pregó públic el 13 de juny de 1719 perquè tothom cobri els seus jornals. Escrivent del *Parque* i *Estillero* de Sant Feliu; fa llistes de la mestrança, junt amb altres escriptors, sobre dies treballats i pagaments fets per part de Reyfard el juny de 1719.

Quintana, Joan. Magnífic. Batlle el 30 de juny de 1717, encara ho és el 1718 i 1719. El 14 de juny de 1719, en la creació de l'esquadra de Sant Feliu, composta de 30 homes, ell en serà el cap, alhora que batlle de l'ajuntament, compost de sis regidors.

Rabassa, Guerau. Mestre d'aixa de Tossa, apareix a la vila el 1719. Casat amb Teresa Rabassa, amb qui va tenir una filla el 1721, Anna Maria Rosa.

Rabert, Joan. Mestre d'aixa, de Marsella. Actua de testimoni en una procura de Joan Francesc Barbarous, també mestre d'aixa i de Marsella, el 1718.

Ramonell, Joan. Veler. Casat amb Madrona Ramonell Casadevall, tingueren el 1711 una filla, Maria Gertrudis Dorotea (padrins Jeroni Ramo-

nell, jove cirurgià, i Maria Ramonell); un altre el 1714, Joan Francisco Benet Nicolau (padrins Joan Bas Roquer, cirurgià de Castell d'Aro, i Francesca Semir Buscarons, de Castell d'Aro), el qual va morir al cap d'un mes i mig; una altra filla, Maria Gertrudis Teresa (padrins Joan Daygnas, guarda magatzem, i Maria Ramonell, donzella) el 1719. Procurador de Maria Àngela Pi i Serra, vídua del mestre d'aixa Joan Pi i Serra, el 1719.

Recasens, Salvi. Mestre ferrer de Sant Feliu. Tenia relació amb dos ferrers residents a Sant Feliu el 1718. Vivia el 1718 al carrer de Sant Domingo del raval de Tueda. El desembre de 1718 és contractat, junt amb Joan Canton, mestre ferrer de Toló, per Joan Pellisser, mercader de Barcelona i assentista de la fàbrica de la feramenta.

Remus, Joan (o Antoni) Pau. Mestre d'aixa de Sant Feliu de Guíxols, habitant a Sitges. Treballava a Sant Feliu "avui treballant en lo Parque a la construcció del vaixell". Estava casat amb Maria Anna Remus i Dumenja, de Sitges, amb la qual van tenir tres fills: Josep Joan, el 1717; Francesc que va morir el 1719 a l'edat de 5 anys; i Narcís Benet Pere nascut a la vila el 1720.

Remus, Joan. Jove mariner. Fill d'Onofre Remus, pescador, i d'Anna Maria Remus i Rovira. Estava embarcat per ordre del rei en el vaixell *La Minyona* i va morir de malaltia a l'edat de 23 anys i 6 mesos, l'any 1718.

Rey, Monsieur. Corder, treballava al Parc. El 1716 devia diners per menjar i beure a Margarida Perich i Sicarda.

Reyfard, Don Francisco. Director de la fàbrica del vaixell el 12 de febrer de 1718, també *director de construcció de navios de S.M.*, i *director de la fàbrica del navío de guerra* el 1718. Actua de testimoni del bateig de la filla de Josep Surís,

pescador, el 1718, consta que era secretari del rei i director de la fàbrica del vaixell. Féu de padrí de Francisca, filla de Josep Surís, pescador, el 1718; també de padrí de Francisco Francesc, fill de Juan Beragundi, mestre major barrinaire, de Toló; i també (junt amb la dona del comisari ordinador de marina Domínguez Tenorio) del fill de Joan Rissech, pagès de Llagostera, resident a Sant Feliu el 1719. El juliol de 1718 rep 1.500 doblons de Josep Matas, de Barcelona, per pagar els operaris del navili. Declaració el 1718 que de les 32 mules que treballen en la construcció del vaixell, la meitat són seves i l'altra meitat de Josep Ferriol, de Barcelona. Contracte de la ferramenta entre ell i Bernardo Bargeol, mestre ferrer de Toló a finals del 1718. Apoderat de Don Bernardo Cambi, assentista del vaixell *El Cambi*, lliurat el setembre de 1718 a Don Francisco Cornejo, capità de l'Armada Reial. L'octubre de 1718 signa un contracte per pintar el vaixell a construir i les seves embarcacions auxiliars amb el mestre pintor Joan Sans. El desembre de 1718 contracta que els mestres corders Ignasi Buixó i Jeroni Fàbregues, tots dos de Barcelona, facin el cordam. El desembre de 1718 contracta amb Joan Pellisser la ferramenta, amb Benet Pellisser de fiador. Bernardo Bargeol, mestre ferrer, reconeix deure-li diners el desembre de 1718. El febrer de 1719 va haver de pagar a Mateo Goyto, pel transport de fusta de Cassà de la Selva fins al Parc però faltaven diners. Davant la reclamació se'l quedà de nou i a canvi va lliurar un paper-val. Rep una declaració conjunta feta per Francisco Martín, contramestre de la reial armada, junt amb els mestres corders de Barcelona Ignasi Buixó, Jeroni Fàbregues i Pere Ribes informant sobre l'estat del cànem per fer cordes el març de 1719. El juny de 1719 fa pregó públic per pagar els jornals de tota la gent que ha treballat en la

construcció i varada del *Català*. Segons aquest document vivia en una casa del raval de Tueda. El 14 de juny s'aixeca acta semblant sobre el pagament de jornals als peons. Apoderat de Bernardo Cambi, assentista de la construcció del *Català*, juny de 1719. El 28 de juny de 1719, sembla que ja no hi viu. Consta que havia donat fusta del parc al prevere Benet Llanui (que no la voldrà tornar), al prevere Antoni Falgueres, a l'església de Sant Joan, al ferrer Pere Vidal, a Sebastià Bonet i al batlle Joan Quintana.

Ribes, Pere. Mestre corder, de Barcelona. Francisco Martín, contramestre de la reial armada, actua junt amb els mestres corders de Barcelona Ignasi Buixó, Jeroni Fàbregues i Pere Ribes informant sobre l'estat del cànem per fer cordes Francisco Reyfard el març de 1719.

Ricard, Mateu. Patró del pinc *Santa Maria* (en altre document del 1716 *Santa Anna*), francès, portà blat a Sant Feliu de Guíxols el 1716.

Ricons, Jacques. Francès d'Ardon. Casat amb Madalena Ricons i Annots, tingueren un fill el 1717 i en foren padrins Joan Campos i Teresa Pometa i Trebart, francesos.

Roc i Sentir, Josep. Casat amb Eulària Roc i Geli. Tingueren una filla, que morí amb 4 anys, el 1718, Gertrudis Roc i Sentir.

Rocafort (o Rissifort o Richafort), Jaume. Negociant o marxant. Fill dels difunts Ramon Rocafort i Joana de Stafort?, del bisbat de Condoma a França. Es casà el 1716 amb Maria Chavade, també francesa, filla dels difunts Pere Chavade i Maria de Sant Nicolau de la Rochela. Fou padrí d'Anna Maria Gertrudis, filla de Joan Pujol, mestre de cases del Rosselló habitant a Sant Feliu de Guíxols, junt amb *Mme*. Landa, francesa del Llenguadoc, el 1717. És nomenat procurador d'Antoni Cremona, flequer de Torroella de Montgrí, francès, el 1717. L'octubre de 1721 és vidu, els seus pares són morts, i es casa amb

Caterina Reixac, vídua de Grau Reixac, pagès de Solius, filla de Miquel Buscarons, ferrer, i d'Anna Buscarons i Gordiola, també difunts de Sant Feliu. L'octubre de 1721 fa de padrí de la filla de Salvi Moner.

Rodrigues, Joseph. Guarda ordinari de las *Reales Rentas del Principado* de Catalunya. Actua amb l'altre guarda ordinari Josep Herrero, i Don Benito Carrasco, *cabo de guardias de las Reales Rentas*, a casa de Josep Cros, sastre, per frau el 1719.

Roduen, Adrià. Serrador, francès. Vidu, es casà el 1718 amb Maria Robert, filla del difunt Joan Robert, treballador, i d'Anna Robert, difunta, també de Toló.

Roque, Josep. Soldat de la companyia *suelta* de l'Armada el 1717, desaparegut, o bé no existia i algú cobrava el seu sou.

Sabó, Enric. Sergent reformat del regiment d'*Algarbe, en España y de Cavalleria*, natural d'Ane, al comtat de Namur a Flandes. Morí l'agost de 1720.

Saguer i Bassó, Josep. Escrivent del *Parque* i *Estillero* de Sant Feliu. Fa llistes de la mestrança, junt amb altres escriptors, sobre dies treballats i pagaments fets per part de Reyfard el juny de 1719.

Salvi, Jaume. Jove corder, de Tossa. Actua de testimoni en un casament el setembre de 1720.

Salés, Don Gayetano. Capità del regiment de Gayetano, el 1715 dit de Milán, cunyat del Sr. Don Gayetano Servo de Dios, tinent coronel del regiment de Gayetano, ara de Parma.

Sampol, Miquel. Soldat del regiment de Mallorca, mallorquí. Morí a l'edat de 40 anys el 1718.

Sans, Joan. Pintor. El 1718 signa contracte amb Francisco Reyfard per pintar el vaixell en construcció i les seves embarcacions auxiliars.

Santos, Juan. Soldat de la companyia franca de Marina, de Madrid, el 1717.

Secrey, Pierre. Tinent del regiment de la Corona, natural de Normandia, mor el 1715.

Sentir, Forest. Mestre d'aixa. Casat amb Eulària Sentir Gelia. Tingueren una filla el 1720, Maria Magdalena Gertrudis (padrins Jeroni Mauri, mestre d'aixa, i Maria Soris i Rocatots).

Sentir, Jaume. Mestre d'aixa, present a la vila el 1719. Sembla que es va casar l'any 1726 amb Magdalena Noalles.

Sentir, Josep. Mestre d'aixa. Germà de Nicolau, també mestre d'aixa, i fills de Roc Sentir, mestre d'aixa, i d'Eulària Tomàs. Es va casar el 1713 amb Eulària Aiguavives i Geli, vídua de Benet Aiguavives i Pagès, pescador (i germana de Feliu i Gertudis); foren esposats el 1713 a la casa de Nicolau Aiguavives, pescador, al raval del Monestir. Josep i Eulària van tenir tres fills: Eulària Catarina Gertrudis, nascuda el 1713 (padrins Roc Sentir, l'avi, i Gertrudis Mauri); Antònia Maria Eulària, que va morir al cap d'un mes l'any 1717, i Josep, nascut el 1718. Testimoni del lliurament de 1.500 doblons de Josep Matas, de Barcelona, a Francisco Reyfard, perquè pagui els operaris de la construcció del vaixell el juliol de 1718. Al cadastre de 1719 declara tenir 9 propietats, i és un dels grans propietaris de Sant Feliu.

Sentir, Nicolau. Mestre d'aixa. Casat amb Anna Sentir i Roca, de Mataró, van tenir un fill el 1720, Pere Domingo.

Sentir, Nicolau. Mestre d'aixa. Germà de Josep, també mestre d'aixa, fills de Roc Sentir, mestre d'aixa, i d'Eulària Tomàs. El 1710 es va casar amb Maria Surís, filla de Rafel Surís, pescador, i d'Anna Maria Bas; i germana de Madrona Àgata Gertrudis, nascuda el 1713. Nicolau i Maria van tenir quatre fills: Jaume Rafel Jeroni el 1711 (padrins Roc Sentir, mestre d'aixa, i Anna Maria Surisca, de fet avi i àvia), Nicolau Roc Mariano el 1712 (padrins Rafel Surís, pescador, i Eulà-

ria Senitja), Joan Josep Antoni el 1715 (padrins Josep Sentir, mestre d'aixa i oncle, i Anna Surís), i Maria Anna el 1721. Nicolau era padrí de Madrona Àgata Gertrudis, filla de Rafel Surís, pescador i Anna Maria Surís Bas, nascuda el 1713; i del fill de Joan Llorens, mariner, el 1719. El gener de 1721 neix Maria Anna, nova filla, que mor als 9 dies.

Sentir, Roc. Mestre d'aixa el 1718.

Serra, Joan. Mestre d'aixa de Sant Feliu de Guíxols l'any 1715.

Servo de Dios, Sr. Don Gayetano. Tinent coronel del regiment de Gayetano, reformat i agregat ara al regiment de Parma. Cunyat del capità Don Gayetano Salés del mateix regiment, el 1715.

Sesat (o Cezat o Cessat), Francisco. Marxant, negociant, francès. Família del director Don Francisco Reyfard. Apareix com a testimoni del document fet perquè tota la gent que ha treballat en la construcció i varada del *Català* vagi a cobrar els seus jornals, el juny de 1719. Casat amb Mariana Cezat Graseres, habitants a Sant Feliu. L'octubre de 1719 tenen un fill, Narcís Grau Francesc Josep; Vicenç Jaume Isidoro (padrins Jaume Riscafort, marxant, i Rosa Quintana) el gener de 1721. L'octubre de 1721 és testimoni del casament de Jaume Richafort, francès, amb Caterina Reixac.

Sicard, Onorato. Mestre escultor, de Toló. Signa contracte amb Francisco Reyfard el 1718 per fer tota l'escultura del vaixell i de les seves dues embarcacions auxiliars, en construcció. El 15 de juny de 1719 és mestre escultor de Marsella, i promet a Reyfard acabar tota l'escultura del *Català*.

Solaymat, Claudio. Comissari provincial d'artilleria a Girona i a l'Empordà. Padrí de Caterina, filla de Rafel Llambí, barriler, i Teresa Llandrí Bosch el 1715.

Terrades, Antoni Tomàs. Comissari de viures del regiment de tropes de França. Casat amb Madrona Maria Bordas de Tolosa, residents a la vila el 1714.

Torres, Quirze. Mestre d'aixa d'Arenys de Mar. Present a la vila el 1719 i el 1725.

Travesset, Pere. Soldat dragó del regiment de Dragons de Griman, de la companyia del coronel al quarter o destacament de Sant Feliu, el 1718. Era originari de la Seu d'Urgell.

Treban, Carlos. Mestre d'aixa, de Toló. Casat amb Teresa Treban, de Toló, tingueren dues filles: Maria Francisca el 1718 (padrins Francisco Bufier, oficial a la fabrica del vaixell, i Maria Puig de Mallorca) i Rosa Teresa Reinata (padrins Reinaldo Boyer, constructor de vaixells, i Francisca Tomàs) el 1721.

Triola, Joan. Ferrer, habitant a Sant Feliu el 1718.

Ugarte, Don Josep de. Casat amb Maria de Leyda y Ibanez. Tingueren un fill, Antoni Josep Francesc Xavier i Feliu (padrins Don Joseph Mentir i Doña Mariana Lizaranzu Llano) el març de 1721.

Unzueta, Nicolás de. Guarda del magatzem de grans del rei el 1718 i 1719. El 18 d'octubre de 1719 entrà una banda de sediciosos francesos armats buscant-lo i fent malbé el cereal. L'abril de 1720 fa de padrí al casament de Juan Daygnas amb Maria Ramonell. El gener de 1721 fa un inventari dels cereals als magatzems de la vila. Padrí del fill de Josep Remus, treballador, el 1721. Padrí del fill bessó de Josep Ribes, boter, l'octubre de 1721. Acabà casant-se amb la filla del metge Solivera.²⁷⁴

Urrea, Francisco. Secretari del Sr. Don Espiritu Pascali, actua de testimoni en el contracte de transport de fusta entre Antoni Bonet i Espiritu Pascali.

Valentí, Joan. Jove mestre d'aixa. Fa de testimoni en el testament de Maria Arxer, el novembre de 1719.

²⁷⁴ Julià 1984a: 71.

Valentí, Nicolau. Mestre d'aixa. Fill del difunt Domingo Valentí, mestre d'aixa de Sant Feliu de Guíxols, i de la vídua Elisabet Valentí. Es casà amb Anna (o Otina) Valentí i Fornós, amb la qual van tenir cinc fills: Joan, l'hereu, Francesc, Anna, Esperança Maria Magdalena nascuda el 1715 (padrins Jaume Cateura, pagès, i Esperança Roger de Santa Cristina d'Aro), i Josep Benet Domingo el 1718. Vivien al carrer de Sant Pere. Valentí era cosí de Jeroni, Domingo (marmessor i tutor al testament) i Francesc Mauri. El 24 de desembre de 1716 fa testament "*detingut en mon llit de certa malaltia y indisposicio corporal ocasionada de una cayguda de la fabrica del vaxell que de compte de S(a) Mag(esta)d, que Deu Guardé, de present se esta construhint en dita present vila de Sant Feliu de Guíxols de la qual temo morir*".²⁷⁵

Vallavielle, Don Francisco. Tinent de *navios de altobordo*. Testimoni en l'acte de lliurament del *Català* entre Reyfard i Fordés el 13 de juny de 1719.

Vega, Senyor Don Lorenzo de la. Natural del Principat d'Astúries. Padrí de la filla de Joan March, nascuda el juny de 1720.

Velasco, Pedro. Soldat del regiment de Lisboa. Casat amb Micaela Antònia Velasco Montero. L'agost de 1721 van tenir un fill, Roc Antoni Juan (padrins Don Juan de Chaves i la Sra Ignès de Góngora).

Verdugo, Don Joseph. Comissari de marina. L'any 1718 els regidors de Sant Feliu li van lliurar 61 mariners de la vila de Sant Feliu de Guíxols per fer la campanya de l'Armada Naval del rei.

Vicarià, Josep. Coronel del regiment d'Infanteria dit de Cantàbria, comandant de la plaça a Sant Feliu. Padrí en la benedicció del vaixell *Sant Felip* el 18 de maig de 1717.

Vicens, Narcís. Fuster, de Solius. Casat amb Ma-

ria Vicens Morató, de Santa Cristina, tingueren una filla, Maria, el 1717.

Vives, Antoni. Mestre d'aixa de Blanes. Casat amb Maria Rosa Vives, de Blanes, amb la qual van tenir un fill, Domingo Tomàs Feliu, el 1717. El maig de 1720 se'ls mor la seva filla Teresa, de 7 anys d'edat.

²⁷⁵ AHG, Notaria de Sant Feliu de Guíxols, reg. 400, 24 desembre 1716.

LA TERMINOLOGIA NAVAL

La terminologia emprada en el món de la mar, i en concret quan es parla d'una embarcació, de les seves parts, dels elements de l'estructura del buc, de l'arboradura i el velam, etc., és un llenguatge estrany, molt complex i gairebé incomprensible per a algú que no hi estigui habituat. Per aquest motiu és necessari incloure aquest apèndix de terminologia naval, una necessitat que augmenta per diferents raons:

- La primera és que parlem d'una sèrie d'embarcacions, de fusta, propulsades a vela, que es construïren i navegaren ara fa gairebé 300 anys. Pràcticament totes les embarcacions de les quals parlen els documents avui dia han desaparegut, l'evolució en la construcció naval, de la fusta al metall i al polièster, i en els sistemes de propulsió, del rem i la vela al motor, han provocat que bona part dels termes emprats fa tres segles estiguin en desús o bé ja s'hagin extingit.
- Una altra raó és que la terminologia apareix en diferents llengües, no únicament en català, sino també en castellà i en llatí. Tota la documentació relacionada amb i per l'administració reial és redactada en castellà; en aquests primers anys de regnat de Felip V la universitat encara redacta els seus documents en català, igual que la notaria quan les parts implicades són catalanes, i en els llibres de la parròquia també s'utilitza el català; mentre que la documentació en llatí gairebé es troba restringida a les llicències donades pel bisbe per poder beneir els vaixells o bé documentació notarial en què es troben implicats estrangers –sempre francesos–. No disposem de cap document escrit en francès –tot i haver-hi tants francesos presents–. L'única referència de l'existència d'un document en francès

la tenim quan Patiño contracta Luis Croves, de Toló, per fer tot el tallam del *Sant Felip* i al document escrit en castellà se cita que hi figura «una relación o minuta en idioma francés», segurament un llistat de les diferents talles que havia de fabricar –l'listat avui dia desaparegut–.²⁷⁶

- En tercer lloc, cal fer esment d'un fet que complica la comprensió dels textos. Es tracta de la inclusió de termes navals francesos, occitans i catalans en documents redactats en castellà. Bona part dels contractes realitzats durant la construcció del *Cambi* i del *Català* foren fets per part de Francisco Reyfard, director de la Fàbrica i apoderat de l'assentista Cambi, francès d'origen i sembla que també era enginyer naval; per tant la terminologia naval que dominava era la francesa. Sovint l'altra part, la contractada, també era francesa, tot i que amb el document sempre redactat en castellà, però amb una presència abundant de gal·licismes (*chuquets, gran pines, panturas, cap de mutons, repussuers, gran ponts, ganches, boclas, sivadiera, petarasas*, etc.), sobretot en els termes més tècnics, en la terminologia naval. Probablement així fou per desconeixement dels termes emprats en castellà, i perquè els termes en francès a Sant Feliu de Guíxols tothom els dominava. Segurament la terminologia naval francesa específica per als navilis s'imposà i era la d'ús corrent entre la mestrança del Parc. La presència de termes occitans, en la seva variant provençal, tot i l'abundant nombre, gairebé majoritari, de personal de la mestrança procedent de Toló i altres viles costaneres de la Provença, com La Ciotat i Marsella, és minoritària. La terminologia emprada en la construcció de navilis és d'origen atlàntic, i aquesta arriba a l'ar-

²⁷⁶ Notari Jerónimo Sastre y Rovira. ACA, Batllia Moderna, vol. 107/17. Solt. 25 de novembre de 1716.

senal de Toló a través del francès. Probablement els mestres d'aixa de Toló, tot i que parlaven provençal, devien incloure paraules franceses en el llenguatge tècnic específic dels navilis, mentre mantenien termes provençals en alguns aspectes, com s'aprecia per exemple en el nom d'algunes eines.²⁷⁷ Tota la documentació del Parc es redacta en castellà i els termes de construcció naval són en castellà, o bé de vegades són la castellanització de termes francesos. En tots dos casos es tracta de terminologia d'origen atlàntic, sovint de la mateixa arrel o origen etimològic.

La identificació i explicació del significat dels diferents termes navals identificats en la documentació consultada, durant la recerca en arxius, ha estat possible gràcies als diccionaris següents:

Per al català:

Antoni M. Alcover; Francesc de Borja Moll; *Diccionari Català-Valencià-Balear*, Ciutat de Mallorca, Moll, 1930-1968, 10 vols.

Joan Amades; Emerencià Roig; "Vocabulari de l'art de la navegació i de la pesca", Barcelona, *Butlletí de Dialectologia Catalana*, XII, 1924.

Ferran Canyameres; *Diccionari de marina*, Barcelona, Pòrtic, 1983.

Joan Coromines; *Diccionari etimològic i complementari de la llengua catalana*, Barcelona, Curial – Caixa de Pensions, 10 vols. 1980-1991.

INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS, *Diccionari de la Llengua Catalana*, Barcelona – Ciutat de Mallorca – València, Edicions 3 i 4 – Edicions 62, Moll, Enciclopèdia Catalana, Publicacions de l'Abadía de Montserrat, 1995.

Ricard Jaime i Pérez; *Diccionari de l'aparell i del velam en els grans velers*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2006.

Per al castellà:

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, 22 ed. Madrid, Real Academia Española, 2001.

MARQUÉS DE LA VICTÓRIA, Marqués; *Album (diccionario demostrativo con la configuración anatómica de toda la arquitectura naval moderna, 1719-1756)*. BMN, ms. 2643, Reed. facs. Barcelona-Madrid, Museo Naval-Lunwerg, 1995.

Juan Monjo i Pons; *Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción de los buques mercantes*, Barcelona, Imprenta de José Tauló, 1856. Reed. Ciutat de Mallorca, Consell Insular de Mallorca, 1990, dir. Jaume Ensenyat i Julià.

Timoteo O'Scanlan; *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Imprenta Real, 1831, reed. facs. Madrid, Museo Naval, 1974.

Per al francès:

P.M.J. de Bonnefoux; E. Paris; *Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, 1856, reed. Facs. Paris, Éditions de la Fontaine au Roi, 1987.

VIAL DU CLAIRBOIS et al., *Encyclopédie Méthodique. Marine*, Paris, Panckoucke, 1783-1787, 4 vols. Reimpr.facs. Omega,

C.L. Lhuillier; C.J. Petit; *Dictionnaire des termes de marine. Français-espagnols*, Paris, Delance et Belin, 1810, reed. facs. Niça, Ancre, 2005.

Per a l'occità:

Nöel Fourquin; Philippe Rigaud; *De la nave au pointu. Glossaire nautique de la langue d'oc (Provence, Languedoc). Des origines à nos jours*, 2 ed. Saint-Tropez – Toló, Capian & Objeatif Mer, 1994.

²⁷⁷ A l'arsenal de galeres de Marsella els mestres d'aixa provençals utilitzarien una terminologia naval d'origen mediterrani, com ho eren les galeres, una terminologia compartida en d'altres llengües mediterrànies com el català o l'italià.

A continuació es relaciona el llistat de termes, per ordre alfabètic, i tal com apareixen escrits en la documentació:²⁷⁸

‘**Acalobroceados**’. Var. del cast. *acalobroteados*, del verb *acalabrotar*, formar un cap gruixut de tres cordons, cadascun d’ells de tres cordons més. Etim: de *calabrote*.

‘**Achas**’. Var. en cast. del cat. *aixa*.

‘**Ahineas**’. Var. del cat. *eines*, pl. d’*eina*. Cast. *heramienta*. Fr. *outil*.

‘**Aixas**’. Var. pl. del cat. *aixa*, eina de fuster, composta d’una fulla de ferro acerada i tallant (amb tall de 10 o 12 cm d’ample) unida amb un mànec de fusta en tal manera que, posant el mànec vertical, el tall queda horitzontal. Cast. *azuela*. Fr. *herminette*. Etim: del llatí *ascia*, ‘aixa’ i ‘des-tral’.

‘**Ajuste de dos cables**’. Entolladura o unió de dos caps, desfent els cordons dels dos extrems que s’han d’ajuntar, entrellaçant-los entre ells. Fr. *epissure*. Etim: del llatí *iustus*, ‘just’.

‘**Alma**’. En cat. l’ànima d’un cap de corda, el cordó que es posa enmig d’un cap torçut en quatre i que assegura la solidesa. Fr. *âme*. Etim: del llatí *anima* ‘aire’, ‘alè’, ‘ànima’.

‘**Alquitranados**’. Pl. del cast. *alquitranado*, participi del verb *alquitranar*. Cat. *enquitranat*. Fr. *goudronné*. Etim: de l’àrab hispànic *alqitrān* o *alqatran*, der. de *qāṭṭar*, ‘destil·lar’.

‘**Amarras**’. En cast. el pl. d’*amarra*. *Amarra*, corda o cadena que serveix per amarrar i mantenir subjecta una embarcació, al port en terra o bé al fons amb l’àncora o mort. Fr. *amarre*. Etim: del verb *amarrar*, i aquest del fr. *amarrer*, i del neerl. *anmarren*, ‘lligar’.

‘**Amuras mayores y menores**’. En aquest cas es tracta de l’amura, cap de corda i aparell que s’empra per tenir tesat cap a proa el puny d’una vela, en la seva banda inferior. Excepte a les ve-

les de gàbia i veles superiors que utilitzen escotins. Cast. *amura*. Fr. *amure*. Etim: de l’it. *amura*.

‘**Ancla**’. Àncora, instrument feixuc, ordinàriament de ferro, que calen al fons de la mar i serveix per retenir la nau o barca. Fr. *ancre*. Etim: del llatí *anchora*, ‘àncora’.

‘**Anclado**’. Del verb cast. *anclar*. Cat. *ancorar*. Fr. *mouiller*.

‘**Ancoras**’. Pl. del cast. *áncora*, sinònim d’*ancla*.

‘**Anguilas**’. Pl. del cast. *anguila*. Les anguilles són dues fustes tan llargues com el vaixell, que serveixen de base mentre es construeix i damunt les quals fan llenegar aquest per varar-lo –lliscant sobre l’escala– o per treure’l de l’aigua. Cast. *anguila*. Fr. *anguilles*. Etim: del llat. *Anguilla*, ‘anguila’.

‘**Anillos**’. Pl. del cast. *anillo*. Cèrcol petit. Etim: del llatí *anellus*. ‘anell petit’, diminutiu d’*anulus* ‘anell’.

‘**Arboles para navíos**’. Per extensió o analogia en el món de la nàutica en general s’aplica aquest nom a tots els pals i antenes d’un vaixell i a tota peça de fusta que sia de forma i grossària semblant a una soca d’arbre. En sentit més restringit, s’entén dels pals col·locats verticalment en la nau i que serveixen per sostenir les antenes i les veles. Cast. *palo*, *mástil*. Fr. *mât*. Etim: del llatí *arbor*, ‘arbre’.

‘**Arboradura**’. Del terme cat. *arboradura*. Cast. *aparejo*, també *arboladura*. Fr. *mâture*. Etim: del llatí *arbor*, ‘arbre’.

‘**Armada Real**’. L’armada reial, conjunt de vaixells de guerra del rei. Cast. *armada real*. Fr. *Marine Royale*. Etim: participi femení d’*armar*.

‘**Asserradores**’. Var. pl. del cast. *serrador*. Els asserradors s’encarregaven d’escairar els arbres tallats i fer-ne peces i taules. Treballaven amb la serra travessera o de dues mans; per aquest motiu solien treballar per parelles, o dos a baix i un a dalt. Fr. *scieur*. Etim: del verb *serrar*, i aquest del llatí *serrare*.

²⁷⁸ Utilitzem les abreviatures següents: angl. anglès, ant. antic, ar. àrab, cat. català, cast. castellà, fr. francès, occ. occità, llat. llatí, port. portuguès, neerl. neerlandès, pl. plural, etim. etimologia, var. variant, vg. vulgar.

‘Atarazanas’. Pl. del cast. *atarazana*. La drassana, antigament també darassana o darassenal, és el lloc on es construeixen les embarcacions. Fr. *chantier naval*, *arsenal*. Etim: de l'àrab hispànic *ādār assān'a*, aquest de *dār assinā'a*, i aquest de l'àrab clàssic *dār assinā'ah*, 'casa de la indústria'.

‘Balandra’. Embarcació d'un es 80 tones, semblant al bergantí a mitjan segle XVIII. Cast. *balandra*. Fr. *bélandre*. Etim: possible amalgama del neerl. *bijlander* 'embarcació plana de transport', a través del fr. *bélandre*, i del turc *palandra* 'embarcació per al transport de tropes'.

‘Balustradas de hierro de la popa’. Del fr. *balustrade*. En cat. balustrada, barana de balustres, o sia barana formada per columnetes curtes i motllurades. En aquest cas es tracta de la barana situada a popa com a zona de descans reservada als oficials. Cast. *balaustrada*. Etim: de l'italià *balaustrata*, derivat de *balaustra*, 'flor del magraner', per la semblança dels balustres d'estil Renaixement amb la flor de magraner; i aquest del llatí *balaustium*, 'flor del magraner'.

‘Banderas’. Pl. del cast. *bandera*. De banderes, n'hi ha de dos tipus als vaixells: les nacionals, que indiquen a quin rei i país pertany el vaixell, la bandera blanca dels Borbons i l'escut de la Corona d'Espanya, i que segons el lloc del vaixell on vagin pot canviar la seva mida (de quadra, de corneta, de popa, de bauprès, de la llanxa, del bot); i les banderes de senyals. Fr. *pavillon*. Etim. De *banda*, del fr. antic *bande*, *bende*, i aquest del fràncic *binda*, 'llaç', 'cinta'.

‘Barca llatina’. Barca de vela llatina.

‘Barca’. Embarcació menor dedicada a la pesca i al comerç de cabotatge. Cast. *barca*. Fr. *barque*. Etim: del llatí tardà, potser hispànic, *barca*, 'barqueta', 'bot'.

‘Barquillos’. Es fa servir com a sinònim de la paraula cat. *llaüts*.

‘Barrenas’. Pl. del cast. *barrena*. V. *Barrina*.

‘Barrinas’. Var. pl. del cat. *barrina*, instrument que consisteix en una barra d'acer o de ferro acerat, que prop de la punta té espires i per l'altre cap duu un mànec entravessat, i serveix per foradar cossos durs, com per exemple la fusta. Cast. *barrena*. Fr. *tarière*. Etim: del llatí *veruīna* 'ast', 'dardell', convertit en *barrīna* en la pronúncia de l'àrab hispànic.

‘Bastidas’. Var. pl. del cat. *bastida*. Conjunt de taülons lligats horitzontalment a algunes antenes verticals, que, acostat a un mur o altra construcció, serveix per transitar-hi els treballadors i fer feina a l'alçada convenient. En cast. *andamio*, tot i que el document en concret cita els "Puentes o aparejos que en idioma Catalan se llaman Bastidas" i "puentes llevadissas que en vulgar llamamos Bastidas". Fr. *échafaudage*. Etim: del participi passiu de *bastir*, substantivat.

‘Baxells’. Var. pl. del cat. *vaixell*.

‘Boclas’. Pl. del fr. *boucle*. Anell de ferro. Cast. *argolla*. Etim: del fr. *boucler*, 'encerclar'.

‘Bordajes’. Pl. del cast. *bordaje*. El bordatge sol correspondre a les taules emprades per folrar el buc o fer la coberta. Fr. *bordage*. Etim: cast. *bordo*, proponent del fr. *bord* 'vora de qualsevol cosa', i aquest, del fràncic *bord*.

‘Botafora’. Botafora de llaüt o barca de mitjana. Cast. *botavara*. Però en aquest cas i tractant-se d'una peça que forma part de l'arboradura d'un navili, es deu tractar de la traducció literal del terme francès 'boute-dehors' o 'boute-hors', peça de l'arboradura que serveix per aparellar una vela suplementària; tant pot ser un floc com una boneta. Etim: compost del fr. *boute* 'pal' i *dehors* 'fora'.

‘Botar el navío a la mar’. V. *bote*.

‘Bote’. Del cast. *botadura* o *acto de botar*. En cat. varar o posar una embarcació a l'aigua, fent-la lliscar per la grada, un cop construïda o care-

nada. Fr. *lancer*. Etim: del germ. *bōtan*, ‘picar’. També correspon al terme cat. *bot*, l’embarcació auxiliar més petita dels vaixells. Fr. *canot*. Etim: de l’angl. ant. *bāt*.

‘**Botellas**’. Del terme fr. *bouteille*. Es tracta del jardí; als vaixells de guerra dels segles XVII-XIX eren les mitges torres que es troben a cada costat de la popa, a l’exterior, i que serveixen de letrines als oficials. Solen estar decorats amb escultures i finestres emmarcades amb pilastres. En cast. *jardín*. Etim: del llatí *butticula*.

‘**Briques**’. V. *criques*.

‘**Buque del navío**’. Es tracta del buc del navili o vaixell, el cos sense l’arboradura i l’eixàrcia, tot i que en castellà, sobretot avui dia, és més habitual el terme *casco*, deixant el terme *buque* com un genèric per referir-se a *vaixell* o *barco*. Fr. *coque*. Etim: del cat. *buc*, i aquest del gàl·lic *buc*, ‘panxa’ o ‘tronc’.

‘**Cabestantes**’. Del terme fr. *cabestan*, s’ha castellanitzat faltant però la lletra *r*. Es tracta de l’ar-

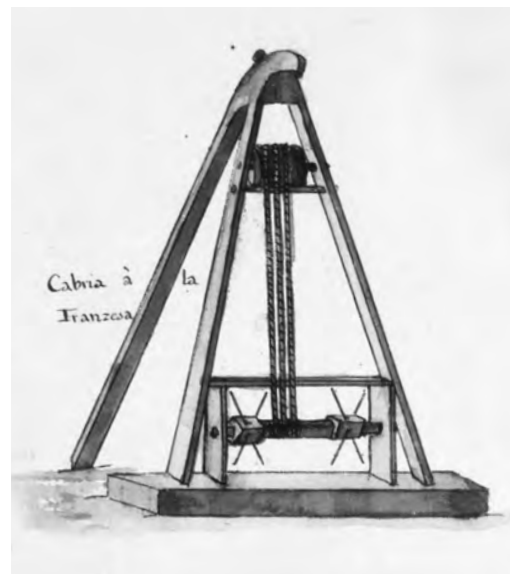
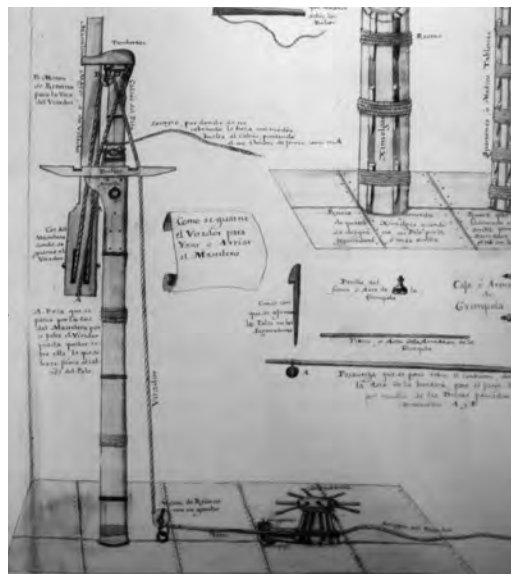
que o cabrestant, que s’usa als molls i dins dels vaixells per cobrar corda i alçar o moure coses feixugues, com llevar les àncores. El terme català prové del cast. *cabrestante*. Etim: d’origen incert, potser de l’angl. *capstan* ‘corda posada com una caputxa’, o potser de l’occ. *cabestrant*, participi de *cabestrar* ‘enrotllar cables’.

‘**Cables**’. Pl. de *cable*. En cat. neologisme *cable*, corda gruixuda, feta servir per sostenir l’àncora. Pot arribar a fer de 12 a 24 polzades de circumferència, és a dir, un màxim de 65 cm de circumferència i 20 cm de diàmetre. En la documentació es fa servir el terme *cable* amb el sentit de caps gruixuts. Etim: del fr. *cable*, prové del normand-picard *chables*, ‘cordes gruixudes’, i aquest del baix llatí *capulum*, ‘espècie de corda’.

‘**Cabos llanos**’. Caps, sinònim de corda. Fr. *bout*. Etim: del llatí vulgar *capum*, var. de *caput* ‘cap’.

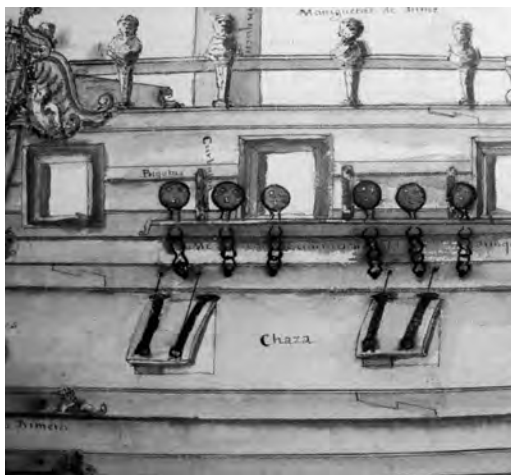
‘**Cabrias**’. Del pl. cast. *cabria*. La càbria és una màquina que serveix per alçar coses molt feixugues, l’armadura de la qual consisteix en tres

Cabrestant i càbria
(Museo Naval. Madrid.
Album del Marqués de
la Victoria)



bigues inclinades i convergents en la part superior, on va penjada una politja per on passa la corda, i aquesta s'entortolliga a un torn situat a baix. S'usa tant en terra a la drassana per col·locar al seu lloc a les rodes o a les quadernes en la construcció dels vaixells, com també quan el vaixell és al mar per arborar-lo. Fr. *appareil de bigues, fourche à mâter*. Etim: del llatí *caprea*, 'cabra' o 'cabirol'.

'Cadenajes de aubencos'. Del terme fr. *chaînes d'haubans*. El terme *cadena* no existeix en castellà. Els obencs serveixen per sostenir l'arbre ben dret, actua lateralment pels dos costats de l'arbre, des del cap del pal fins a la taula de guarnició al costat del buc. Les cadenes lliguen les bigotes baixes al buc, l'extrem inferior de la cadena sol tenir un pern que lliga la cadena al conjunt de peces de l'estructura del buc: cinta-quaderna-contobal. Cast. *cadenas de obenques o cadenas de las vigotas*. Etim: de l'escandinau antic *höfudbenda*, 'cable principal d'una embarcació', passa al fr. ant. *hobent*, després *hauban*, i d'aquí al cast. *obenque* i el cat. *obenc*.



'Cadenas de vergas'. Cadenes posades a les antenes, darrere de l'arbre, amb la funció que durant els combats si les drisses són tallades no caigui l'antena. Fr. *chaînes de vergue*. Etim: del llatí *virga*, 'verga', 'pal'.

'Cadenas'. Lligam format d'anelles o altres peces més o menys closes, enllaçades o articulades cadascuna amb les immediates. Per norma en un vaixell, quan es parla de la cadena, se sol fer referència a la cadena que aguanta la bigota inferior de l'obenc al costat del buc. Cast. *cadena*. Fr. *chaîne*. Etim: del llatí *catena*, 'cadena'.

'Calabrotes'. Pl. del cast. *calabrote*, cable prim. En cat. *calabrot*, corda molt gruixuda de nou cordons que serveix per amarrar embarcacions grans. Etim: de l'ant. *calabre*, cap molt gruixut, i aquest del port. *calabre*, antigament *caabre*, i aquest del francès *cable*, 'cap gruixut'.

'Calafates'. Del cast. *calafate*. El calafat és la persona que s'encarrega de calafatar, o sia, impermeabilitzar el buc de les naus mitjançant fil d'estopa i pega. Fr. *calfat*. Etim: probablement de l'àr. *qálfat*, íd., d'origen incert, possiblement del llat. vg. *calefare* (llat. *calefacere*) 'escalfar', a causa de la fosa del quitrà amb el foc per a l'operació de calafatar.

'Cana cathalana corriente de madera'. Mesura longitudinal que consta de vuit pams i equival aproximadament a un metre i seixanta centímetres. Etim: del llatí *canna*, 'canya'.

'Canote'. Prové del fr. *canot*. Es tracta del bot, embarcació auxiliar del navili, propulsat preferentment a rem, tot i que pot armar una vela, més afuat, petit i lleuger que la xalupa. S'utilitza per transportar oficials o altres persones en petit nombre, o d'objectes no voluminosos ni pesants. En cast. *bote*. Etim: de l'arawak '*cano*a', passà al castellà al segle XVI essent transformat posteriorment en francès en *canot*.

Situada entre les dues cobertes, la taula de guarnició, amb les cadenes a sota les bigotes i per sobre (Museo Naval. Madrid. Álbum del Marqués de la Victoria)

‘**Cap de mouton**’ i ‘**cap de mutons**’. Del terme fr. *cap-de-mouton*. En cat. *bigota*, peça feta pel fabricant de talles, en forma d'esfera aplanada, a la qual se li fan tres forats, i en el sentit circular té una canal o ranura. La funció principal és la d'aguantar un cap d'obenc que passa per la seva ranura, mentre que pels forats de les bigotes passa un altre cap que va a parar a les bigotes inferiors. Cast. *vigota*. Etim: la traducció literal del fr. *cap de mouton* és cap de xai, per la seva semblança tant en forma com per la mida.

‘**Capons**’. Del terme fr. *capon*. En català també *capó* (pl. *capons*), es tracta de la cadeneta o cap –en aquest cas la cadeneta– que va ferm a la gata i serveix per subjectar l'àncora per l'argolla. També s'anomena així la talla que disposa d'un ganxo de ferro que serveix per hissar l'àncora a la gata. En cast. *capón*, *gata* o *aparejo de gata*. Etim: derivat intensiu de *cap*.

‘**Careños de canyones**’. Var. del cast. *cureñas de los cañones*. La curenya és la carreta de canó d'artilleria, fet d'una carcassa, damunt la qual es munta el canó, composta de dues peces sòlides unides per altres peces de fusta disposades de manera perpendicular, i el conjunt col·locat sobre rodes. Fr. *affut*. Etim: del cast. *curueña*, i aquest del llatí *columna*, ‘columna’, ‘pilar’.

‘**Carpinteros**’. Pl. del cast. *carpintero*. El fuster també es trobava present a la drassana però no era el que construïa embarcacions. El *carpintero de blanco* era el que treballava al seu taller bàsicament fent mobles. Fr. *charpentier*. Del llat. *carpentariū*s, der. del celtollat. *carpentum*, ‘carro en forma de cistell’.

‘**Caxa de madera para hazer planchas de plomo**’. El plom tenia diferents usos als vaixells, des de la seva utilització pel seu pes en la fabricació de l'escandall o del llast, per la seva maleabilitat, feien làmines de mitja polzada de gruix que tallaven i adaptaven al capdamunt

dels arbres per evitar la seva degradació, o als llocs on passaven cables i caps, per evitar el fregament de les peces de fusta. També es col·locaven als comentos del folre per evitar que l'estopa sortís, etc.

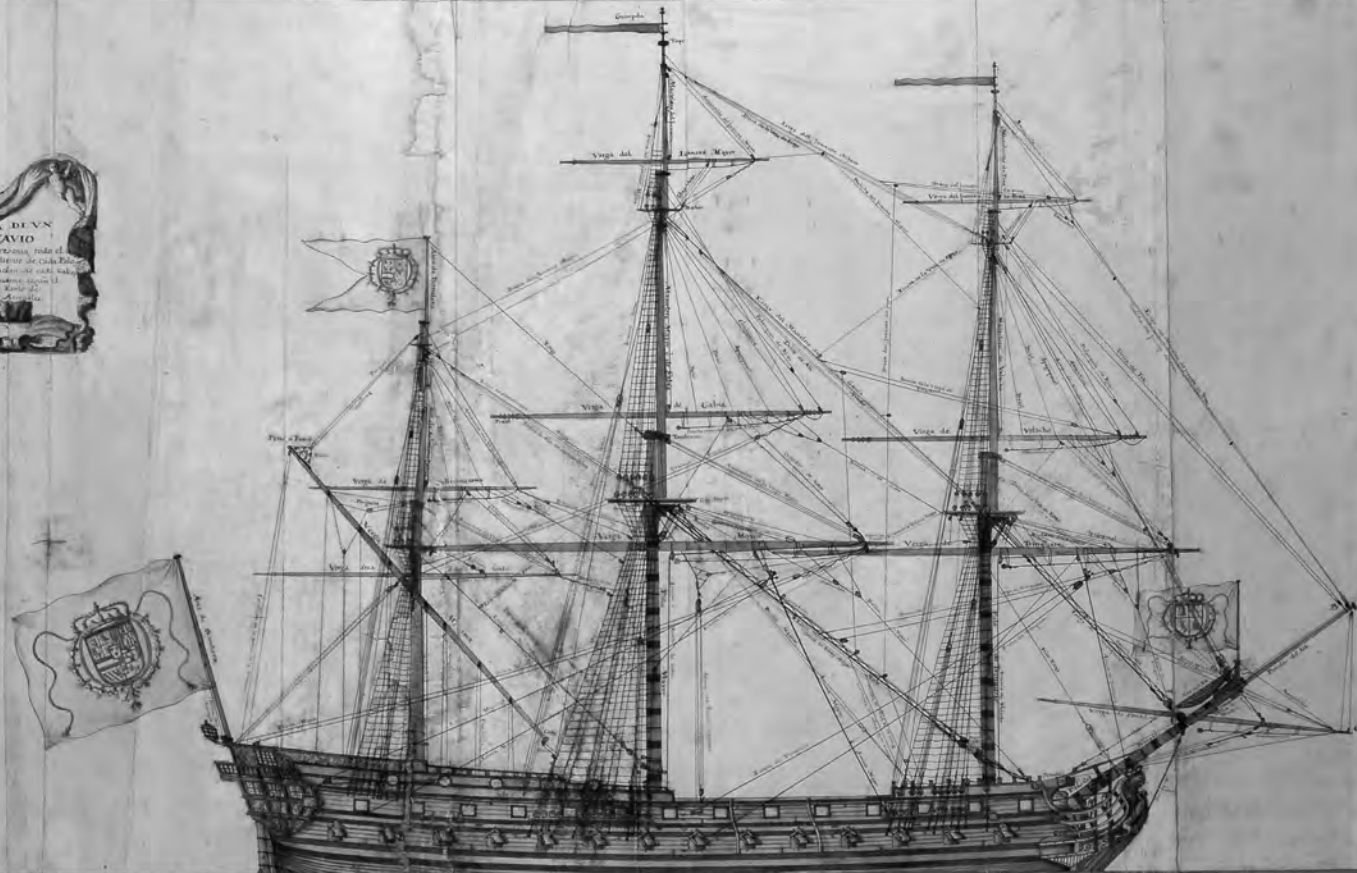
‘**Cerclos de sivadiera**’. Del fr. *cercles de civadière*. El cercol de civadera es tracta d'unes llenques de ferro corbades en forma de cercle, amb els caps units, que estrenyen per mantenir unides les peces de l'antena de civadera, situat sota el tamboret del bauprès. Cast. *zunchos de cebadera*. Etim: del llatí *circulu*, ‘cercle’.



‘**Chalupa**’. Del fr. *chaloupe*. Embarcació menor, sense coberta, propulsada a rem i que pot disposar d'un o dos arbres. Serveix per carregar i descarregar queviures, aigua, mariners, tropa, munició del navili o terra o entre vaixells, també per desplaçar l'àncora del vaixell quan cal. És la més gran de les embarcacions auxiliars d'un navili. En cast. *chalupa* o *lancha*. Etim: del fr. *chaloupe*, i aquest de l'angl. *sloop* o del neerl. *sloop*, i aquest del neerl. med. *slupen*.

‘**Chuquets**’. Del fr. *chouquet* o *chouque*. Es tracta del tamboret, la peça de fusta de noguer –per

Proa d'un navili, amb el bauprès on s'aferma l'antena de civadera (Museo Naval. Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)



norma— que serveix per ajuntar diferents parts que se superposen d'un arbre. Per norma estan fetes de dues peces que s'uneixen i fortifiquen amb cercols de ferro i cavilles. Els que requereixen menys força es fan de ferro, com els del botalló i els pals de més amunt. Cast. *tamborete*. Etim: del fr. normand-picard *souche*, 'soc', que dona al segle *xiv* *chouque* i el seu diminutiu *chouquet*.

'**Civadiera**'. Del fr. *civadière*. Es tracta de la civadiera, antena i vela que es posa sota el bauprès. En cast. *cebadera*. Etim: de *civada*, o millor, del sac de civada que es posa davant dels ases i altres èquids, de manera similar a la vela de civadera a proa dels vaixells.

'**Clafate**'. Del cat. *calafat* o del fr. *calfat*. Cast. *calafate*. V. *calafates*.

'**Clavayre**'. Del cat. o occ. *clavaire*. En cat. el terme corrent és *claver* o *clavetaire*, la persona que fa claus. Cast. *clavero*. Fr. *cloutier*. Etim: derivat de *clau* amb el sufix doble *-et -aire*.

'**Clavesson**'. Del fr. *clavaison*. Cat. *clavaó*, conjunt dels claus, pern i cavilles. Cast. *clavazón*. Etim: del llatí *clavus*, 'clau'.

'**Clavillas**'. Pl. del cat. *clavilla* o *cavilla*. La clavilla és una peça de fusta o de metall cilíndric o lleugerament cònic, o quadrat —'clavillas redondas y en quadro'— que es clava en un forat fet en una taula o peça de l'estructura del buc. Cast. *clavija*, *cabilla*. Fr. *cheville*. Etim: del llatí *clāvicŭla*, 'claueta'.

'**Clavos**'. Pl. del cast. *clavo*. El clau és una barreta de ferro o d'altra matèria sòlida, de gruix i llargà-

Navili de dues cobertes i 72 canons de la primera meitat del s. XVIII (Museo Naval. Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)

ria variables, amb punta en un cap i cabota en l'altre, que, feta entrar a cops de martell, serveix per mantenir unides dues peces. Fr. *clou*. Etim: del llatí *clavus*, 'clau'.

‘**Clos**’. El terme *clos* de la mestrança com a sinònim del terme cast. *parque* apareix en algun document. El clos és un recinte, espai limitat pel perímetre d'una cosa. Cast. *recinto*. Etim: del llatí *clausu*, 'tancat'.

‘**Colomer de las anguilas**’. Del fr. *colombier*. Es tracta dels puntals que es posen drets sota els vaixells en construcció, en tota la llargada del buc, disminuint la seva amplada i alçària adaptant-se a la forma del vaixell en construcció. Els colomers solen fer entre 15 i 18 polzades de diàmetre, clavades sobre les anguiles, i amb una distància entre colomers de 6 peus. El conjunt dels colomers i les dues anguiles formen part del vas on s'asseu el vaixell, estructura que es desplaçarà fins al mar amb el vaixell en el moment de ser varat, mentre que l'escala és l'estructura fixa per on llisca el vas. Cast. *columnas de los vasos*. Etim: del llatí *columbarium*, 'niu de coloms' o 'nínxol'.

‘**Contramessana**’. Var. del cast. *contramesana*. Es tracta de l'arbre situat a popa de l'arbre de mitjana, però els vaixells de principis del segle XVII ja no duïen aquest arbre, la qual cosa ens fa pensar que potser es van equivocar i volien dir *sobremesana*, que en aquest cas es tracta de l'antena i vela que es troba per sobre de la mitjana. En tot cas, si realment es tracta d'un arbre a popa de la mitjana devia ser un arbre i vela molt més petita, i d'utilitat dubtosa. Cat. *contramitjana* i *sobremitjana*. Fr. *perroquet de fougue*. Etim: del llatí *contra* i de l'italià *mezzana*.

‘**Cordage**’. V. *cordaje*.

‘**Cordaje blanco**’. Correspon a l'eixàrcia mòbil, els caps de maniobra d'antenes i veles.

‘**Cordaje negro o alquitranado**’. Correspon a l'eixàrcia ferma, els caps que sostenen els arbres.

‘**Cordaje**’. El cordatge és el conjunt de cordes o caps d'una embarcació. Sinònim de *cordam* i de *cordat*, i en el món dels vaixells, l'eixàrcia. En cast. també *cabullería*, *jarcia*. Fr. *gréement*, *cordage*. Etim: Deriva de *corda*, amb el sufix col·lectiu *-atge*, i aquest del llat. *chorda*, 'corda', 'cap' o 'budell'.

‘**Cordamen negro o alquitranado**’. V. 'cordaje negro o alquitranado'.

‘**Cossos**’. V. *cossos*.

‘**Cossinas**’. Pl. del cast. *cocina*. Als navilis hi solia haver dues cuines, la de babord, al servei dels oficials de l'estat major, i la d'estribord, al servei dels mariners i dels soldats. Fr. *cuisine*. Etim: del llatí *coquina*, de *cocere*, 'coure'.

‘**Cossos**’. Del fr. *cosse*. Espècie d'anell de ferro, convex a l'interior de la circumferència i concav a l'exterior. Per norma s'hi fa passar un cap al voltant per poder-les penjar o lligar en algun punt. La seva funció és poder fer passar pel seu interior caps de l'eixàrcia mòbil. Cast. *guarda-cabo*.

‘**Criques**’. Pl. del cast. *crique*. El cric és un aparell format principalment d'una roda dentada i d'un braç per retenir-la, i que serveix per elevar o transportar coses molt feixugues a distàncies petites. Fr. *cric*. Etim: de l'alemany *kriec*, aparell destinat a girar les grans màquines de guerra.

‘**Cuerda o cabo**’. La corda és el conjunt de dos o més cordons retorts, de canem, espart, cotó, pita o altra matèria, i de gruix variable segons els usos a què es destina (lligar, penjar, estirar, pujar, etc.). En el món de la mar s'utilitza preferentment el terme *cap*. Fr. *corde*. Etim: del llatí *chorda*, 'budell', 'corda de lligar'.

‘**Cuerdas blancas**’. V. 'cordaje blanco'.

‘**Cuerdas negras o alquitranadas**’. V. 'cordaje negro o alquitranado'.

‘**Cuños**’. Tascó, peça de fusta o de metall de secció triangular. Es clava entre dues peces per tal de separar-les o ajustar-les. Fr. *coin*, *taquet*, *clef de mât*. Etim: del llatí *cuneus*, ‘tascó’.

‘**Cupillas**’. Del fr. *goupille*. Es tracta d’unes peces de ferro allargades a manera de tascó, com una llengüeta, que s’insereixen per norma al peu de les cavilles. El seu peu és lleugerament obert, perquè un cop passades les cavilles per les peces de fusta que han d’unir, puguin rebre i inserir aquestes llengüetes, que picant, fa forta la cavilla al seu lloc. Cast. *chaveta*.

‘**Cureñas de los cañones**’ i ‘**Curenos de cañones**’. Pl. del cast. *cureña*. La curenya és la carreta del canó d’artilleria.

‘**Destrals**’. Pl. del cat. *destral*. Instrument de tall format per una fulla ampla de ferro acerat, de forma aproximadament trapezial amb el tall més o menys corbat, i proveït d’un mànec que segueix el mateix pla de la fulla. Cast. *hacha*, tot i que menys usat també *destral*. Fr. *hache*. Etim: del llatí *dextrāle*, derivat de *dēxtra*, ‘mà dreta’.

‘**Embarcaciones**’. Pl. del cast. *embarcación*. Una embarcació és un genèric, com també ho pot ser sovint el terme *vaixell* i *nau*. Fr. *embarcation*. Etim: d’*embarcar*, i aquest de *barca*, ‘barqueta’ o ‘bot’.

‘**Embarcacions de cuberta**’. Terme emprat per diferenciar les embarcacions existents a Sant Feliu de Guíxols, entre aquelles que tenen coberta, o sia, les dedicades al comerç, de les que no disposen de coberta, que bàsicament es tractaria de les embarcacions de pesca.

‘**Enterlingados**’. V. *interlingados*.

‘**Epissuers**’. Var. pl. del fr. *epissoir*. Punxó de ferro, una mica corbat, que serveix per obrir els cordons dels caps, per norma quan es vol entrelligar o unir dos caps. Cast. *pasador*.

‘**Escala de mar**’. Com el seu nom indica, es tracta d’una estructura de fusta en forma d’escala, on

s’asseu el vaixell en construcció i que s’allarga en direcció al mar, per on serà varat. El terreny on s’instal·la l’escala ha de ser prou sòlid, amb una inclinació suau de 12 línies per peu i una llargada de 300 peus (90 m) en la construcció de navilis. Cast. *grada*. Fr. *cale* (*de construction*). Etim: del llatí *scala*, ‘escala’, i *mar*, ‘mar’.

‘**Escarparas**’. Var. pl. del cat. *escarptra*. Instrument que consisteix en una barra de ferro, d’uns 20 a 30 cm de llargada, que per un cap fa doble bisell i per l’altre té cabota, a la qual es dona cops amb un martell o maça, i serveix per fer forats a la pedra o a la fusta i per separar fent palanca dues peces o parts d’un cos dur. Cast. *escoplo*, *cincel*. Fr. *ciseau*. Etim: del llatí *scalprum*, ‘tallant’, ‘ganivet’, ‘buri’.

‘**Estacas**’. Pl. del cast. *estaca*. Les estagues són pals que es claven per un dels seus extrems a terra. En aquest cas el centenar llarg que s’utilitzaren delimitaren el terreny ocupat pel Parc. Etim: del gòt. *stakka*; i d’aquí a l’angl. ant. *staca*, i posteriorment al neerl. i angl. *stake*.

‘**Estanallas**’. Var. pl. del cat. *tenalles*, instrument compost de dues palanques corbades i unides per un eix comú al voltant del qual poden girar, i que, agafades amb les mans per un dels extrems, per l’altre estrenyen fortament una cosa per subjectar-la, arrancar-la, etc. La forma *estanalles*, que predomina en català, és un resultat de l’aglutinació de l’*es* de l’article, com en *estisores*. Cast. *tenazas*. Fr. *bec-de-corbeau*. Etim: del llatí *tenacŭlas*, derivat de *tenēre*, ‘aguantar’, ‘subjectar’.

‘**Estillero**’. Com a sinònim de ‘Parque’. Etim: del cast. *astillero*, ‘drassana’.

‘**Estrall**’. Var. d’*estray*, del cast. *estay*. L’estai és el cap que sosté l’arbre en sentit longitudinal, per oposició als obencs que els sostenen lateralment. Els estais majors són els que sostenen l’arbre mestre, i els menors els arbres de trin-

quet i el de mitjana. Fr. *étai*. Etim. de l'anglosaxó *staeg*, després al fr. antic *estay*.

‘**Estray mayor**’. V. *estrall*.

‘**Estría menor**’. V. *estrall*.

‘**Estrissa**’. Var. de *drissa*, es tracta del cap que serveix per hissar antenes i veles. Cast. *driza*. Fr. *drisse*. Etim: de l'italià *drizza*, derivat del verb *drizzare*, ‘dreçar’.

‘**Evissuers**’. V. *epissuer*.

‘**Fabrica de navíos**’, ‘**fabrica del buque del navío**’, ‘**Real Fabrica de Vaxells**’, ‘**Fabrica del Vaxell**’, ‘**Fabrica Navis**’. En castellà, català i llatí, la fàbrica és el lloc delimitat per estakes de fusta clavades a terra, per la qual cosa també és conegut aquest indret com el clos, i sobretot com el parc o *parque*. Al seu interior hi trobem la grada on es construeix el vaixell –d'aquí el nom de fàbrica– les piles de fusta, l'espai on treballa i on circula el personal de la mestrança i les mules que traginen el material. Etim: del llatí *fabrica*, ‘taller’.

‘**Fabrica de galeras**’. En aquest cas el document fa referència a les drassanes reials de Barcelona, dedicades a la construcció i manteniment de galeres.

‘**Ferramenta**’. Conjunt de peces de ferro que formen part d'un objecte, en aquest cas d'un vaixell. En alguns casos es pot referir també al conjunt d'eines de ferro, per exemple la ferramenta del calafat. Cast. *herraje*. Fr. *ferrements*. Etim: del lat. *ferramenta*, pl. n. de *ferramentum*, ‘peces o instruments de ferro’.

‘**Ferros de calafata**’. Var. del cat. ‘ferros de calafatar’. Eina semblant a l'escarpra, que varia lleugerament de forma segons que sigui per introduir l'estopa als comentos o a les esclotxes, per obrir-los o per acabar i allisar el calafat d'una embarcació.

‘**Filete**’. El filet, cordill format per dues o més filàstiques enquitranades, torçades o conxades. En

cast. també *meollar*. Fr. *filet*. Etim: del fr. *filet*, diminutiu de *fil*, ‘fil’.

‘**Fragata**’ i ‘**fregata**’. La fragata que ens citen diferents documents es tracta d'una embarcació propulsada a rem i vela, de la família de la galera, però d'unes dimensions més petites. Seria l'equivalent a una galiota.²⁷⁹ La propulsió a rem, o sia, humana, ens la deixa clara la documentació quan fa referència a ‘forçats de la fragata Reial’ treballant en aquestes embarcacions, presoners posats a remar. La fragata com a embarcació propulsada únicament a vela, amb tres arbres, el de trinquet i mestre a vela quadra i el de mitjana a vela llatina o aurica apareix a mitjan segle XVIII, de fet com un navili menor, no considerat de línia, i alhora els grans vaixells de comerç seran anomenats també fragates. Cast. *fragata*. Fr. *frégate*. Etim: de l'it. *fregata*, i aquest del llatí tardà *afracata*, deformació siciliana del grec ‘destapada’, ‘sense coberta’.

‘**Frontissas**’. Del cat. *frontissa*, sinònim de *xarnera*, conjunt de dues planxetes de ferro subjectes per un de llurs costats a un mateix eix al voltant del qual poden girar, i clavades o empernades de manera que serveixen de sosteniment i d'articulació a una porta, finestró, tapadora o altra cosa que hagi de formar un angle d'obertura variable. Cast. *bisagra*. Fr. *charnière*. Etim: del llatí *fractītia* ‘blegadissa’, ‘trencadissa’, amb el radical modificat per influència de *front*. La forma corresponent en prov. ant. és *frachissa*, en fr. ant. *fraitis*.

‘**Gàbia**’. En cat. *gàbia*, es tracta de la caixa o plataforma que es troba dalt de l'arbre mestre, o fins i tot altres arbres, on se situa el gabier o mariner que vigila. Per sobre hi pot haver una vela, dita vela de gàbia. Cast. *gavia*, *cofa*. Fr. *hune*. Etim: del lat. *cavēa*, ‘cavitat’, ‘gàbia’.

‘**Galeota**’. La galiota era una galera menor, de 16 a 20 remes per banda i un sol home per rem,

²⁷⁹ La Marina disposava el 1737 de les fragates *El Aguila* i *La Aurora* en construcció, propulsades a rem i a vela, i per a les quals s'encarregaren per a cadascuna 48 remes (36 per a dotació i 12 de respit), que feien cadascun 18 colzes de llarg, 12 polzades d'ample a les pales i 7 polzades de gruix en quadre al guió (Quintero).

i tres canons a proa, semblant a una fragata. Cast. *galeota*. Fr. *galiote*. Etim: derivat de *galea*. V. *galera*.

‘**Galera**’. Vaixell llarg, estret i relativament baix, amb proa molt afuada, ormejat de veles llatines i que tenia com a element principal de propulsió els rem, dels quals n’arribava a portar més de trenta per banda, manejats cada un per dos o tres galiots, i cinc canons a proa. Cast. *galera*. Fr. *galère*. Etim: del gr. γαλέα, que en la llengua clàssica significa ‘mustela’ i en el grec medieval prengué el significat de ‘nau’, i passà al llatí medieval sota la forma *galea*. Aquesta forma és la més antiga en català; la variant *galera* n’és una modificació produïda tal vegada per adopció del sufix *-era* (<llatí *-aria*). Sembla que el vehicle per portar el mot grec a Catalunya fou l’italià, i que de Catalunya s’expandí la forma *galera* dins el castellà i el francès.

‘**Galips**’. Var. pl. del cat. *gàlib*, es tracta de les fulles o làmines de fusta d’una polzada de gruix, que representen la forma de diferents peces importants del buc –com la quaderna mestra o les rodes– i que serveixen per traçar les línies o contorn d’aquests elements sobre la peça de fusta sense treballar. Cast. *gálibo*, *plantilla*. Fr. *gabarit*. Etim: de l’àrab *qálib*, ‘motlle’, ‘forma’.

‘**Gallardetes**’. Pl. del cast. *gallardete*. El gallardet és una bandereta llarga i estreta, generalment de forma triangular, que serveix d’insígnia o per fer senyals, especialment en arborar-se al cim d’un pal de nau. Fr. *gaillardet*. Etim: de l’occ. *galhardet*, ‘banderola’.

‘**Galochas**’. Del fr. *galoches*. En cat. *galotxa*, peça de ferro, a manera de bita, amb els extrems girats cap endins sense tocar-se, i que al buit d’enmig té un pom que serveix per a les operacions d’amarrar o de cobrar la sirga. Cast. *galocha*. Etim: del fr. *galoches*, o de l’occ. *galocha*, i aquests d’origen incert.

‘**Gamba dema**’ i ‘**Gamba derna**’. Del fr. *gambe de hune*. Cat. arrelada, són els caps que des de la gàbia, i per cada costat, van a lligar-se al capdamunt dels obencs, a fi de formar una continuació de l’escala feta als obencs per poder arribar a la gàbia. També serveixen de punt de suport a les bigotes de les quals parteixen els obencs de l’arbre de dalt. Cast. *Arraigadas*. Etim: *gambe* pres de l’italià (*viola da gamba*, que dóna ‘(viole de) jambe’, i aquest del llatí tardà *gamba*, ‘cama’. *Hune* és la gàbia. La traducció literal seria ‘les cames de la gàbia’, per semblança.

‘**Ganchas**’. V. *ganches*.

‘**Ganches**’. Pl. de l’occità *ganche*, dit també *gancho* i *ganchou*. En cat. *ganxo*, peça de ferro recorbada que serveix per agafar alguna cosa, una gassa, una anella, etc. Cast. *gancho*. Fr. *croc*, *crochet*. Etim: de l’it. *gancio*, ‘ganxo’.

‘**Ganchos**’. V. *ganches*.

‘**Ganguil**’. De l’occ. *ganguil* o *gangui*, ‘xarxa’, ‘art de pesca’. En canvi en català fa referència a una embarcació menor dedicada al comerç de cabotatge, per norma emprada per patrons procedents de la Provença i del Llenguadoc. Cast. *gánguil*. Etim: de l’occ. *ganguil*.

‘**Garruchas**’. Pl. del cast. *garrucha*. Es tracta del conjunt de talles utilitzades per a l’ús dels cables del navili i embarcacions auxiliars, així com per a l’artilleria. Fr. *poulie*. Etim: del cast. *carrucha*, i aquest de *carro*, ‘carro’.

‘**Garrucheria**’. Sinònim del cast. *motoneria*. Tallam.

‘**Gran pines de abordaje**’. Del fr. *grappin*. Es tracta d’un ruixó petit o rampogoll, que pot servir d’ànchora a les embarcacions petites i als vaixells de guerra per enganxar-se al vaixell enemic, acostar-lo i abordar-lo. El d’abordatge sol tenir cinc branques punxegudes sense ungles i lligada a una cadena –per evitar que l’abordat pugui tallar el cap–. Cast. *gancho*. Etim: derivat de fr. *grappe* amb el sentit antic de *crochet*, ‘ganxo’.

‘Gran ponts’. Var. pl de l’occ. *crampon*. El grampó, peça de ferro corbada que serveix per agafar coses. Cast. *gancho*. Etim: del germànic *krampon*, ‘ganxo’.

‘Grattas’. Del fr. *gratte*. Es tracta d’una rasqueta, d’una, dues i fins i tot tres fulles –triangulars, que poden servir per tots tres costats–, amb un mànec al mig. La seva funció és la de netejar la coberta o el folre de brutícia, alguer, crustacis o pintura. Cast. *rasqueta*. Etim: del verb fr. *gratter*, ‘gratar’.

‘Gumenas’. En cast. també s'utilitza el terme *maroma*. La gúmena és una corda gruixuda que serveix principalment per lligar l'àncora al vaixell. Fr. *cable*. Etim: de l'it. *gomena* o *gumena*.

‘Hechado a la mar’. De ‘echar a la mar’. V. *botar*,

varar.

‘Herramenta’. V. *ferramenta*.

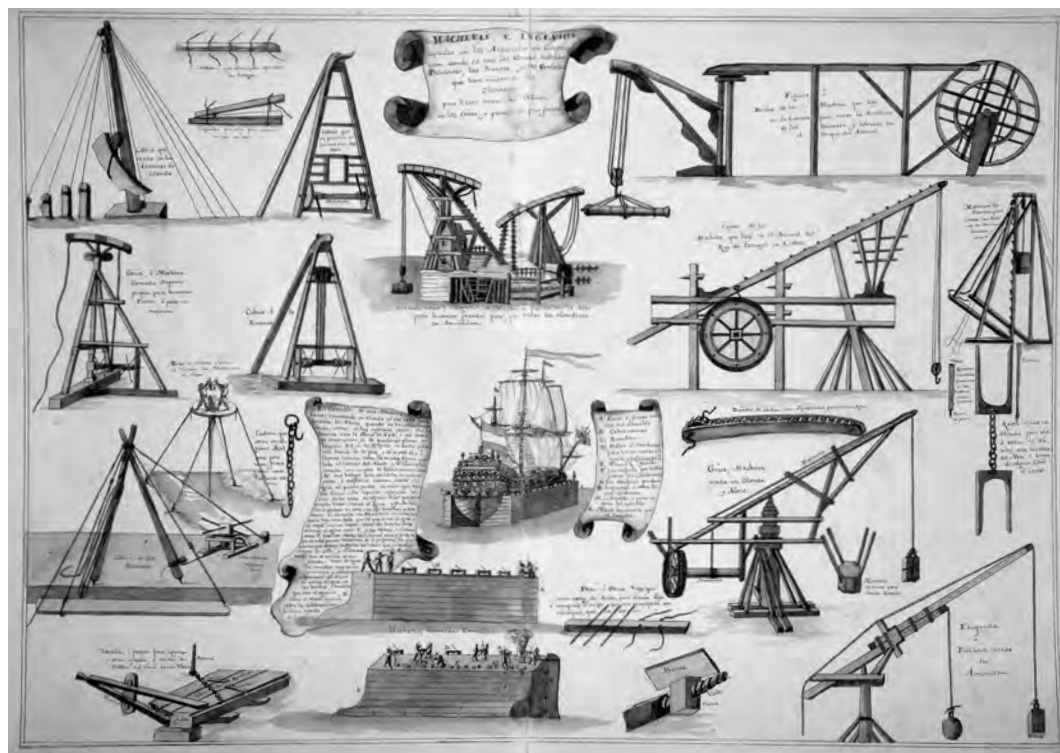
‘Herramienta para la construccion y respeto o retén’. V. *ferramenta*.

‘Hilástica’ i **‘Hilástiga’.** En cast. *filástica*. La filástica és el fil del qual estan formats els cordons dels caps o cordes. Fr. *fil de caret*. Etim: derivat de *fil*, probablement a través de la forma *filassa*, amb un element intensiu *-stic-* pres per analogia d'algun altre mot.

‘Hornillos’. Dim. cast. de *horno*, ‘forn’.

‘Hornos’. Pl. del cast. *horno*. El forn, o més ben dit en terminologia marinera, el fogó, aparell culinari tancat dins del qual es cou o escalfen aliments. Fr. *fourneau*. Etim. Del llatí *furnus*, ‘forn’.

Aparells utilitzats en un arsenal, com càbries, pinces, etc. (Museo Naval. Madrid. Album del Marqués de la Victoria)



‘**Interlingado**’. En cast. també *entalingar*, *entrelazar*. En cat. *entrelligar*, lligar un cap amb un altre cap, o fer una volta i lligant l’extrem al mateix cap, passant-lo prèviament per l’anella de l’àncora.

‘**Jagolas**’. Var. pl. del cat. *sàgola*, cordeta curta, i especialment la que serveix per hissar una bandera, passant per una politgeta que porta la galeta o la punta del pal o antena. Cast. *driza de bandera*. Fr. *drisse*. Etim: d’un preromà indoeuropeu *sauko-la*, der. de *souka* ‘corda trenada d’espart’, amb adaptació del diftong -ou- a -au-, més acceptable en ll., i amb reducció del mot a *sakola*.

‘**Juanetas**’. Var. pl. del cast. *juanete*. El terme és masculí, però el document el feminitza al lligar-lo a la paraula *vela*, de gènere femení. En cat. s’ha pres el terme cast. *juanete*, de forma literal, o bé catalanitzat com a *gonete* o *goneta*, o bé el gal·licisme *perroquet*. Es tracta de les veles, i antenes que les aguanten, que es troben per sobre de les gàbies dels tres arbres. Fr. *perroquet*. Etim: der. del nom propi castellà *Juan*.

‘**Lancha**’. En cat. *llanxa*, embarcació auxiliar més gran dels vaixells, propulsada a rem i a vela. Fr. *chaloupe*. Etim: de l’it. *lancia*, o bé del port. *lança*, i aquest del malai *lancar*, ‘ràpid’, ‘àgil’.

‘**Leguas**’. Pl. del cast. *legua*. La llegua fou una mesura de longitud, que per a les distàncies terrestres equival a poc més de 4 km i per a les marines a 5.555 m. Fr. *lieu*. Etim: del gèl·lic *leuca*, nom d’una mida itinerària.

‘**Liahuts de pescar**’. V. *llaut*.

‘**Liahuts de trafach**’. V. *llaut*.

‘**Llaüt**’. Var. del cat. *llaüt*, embarcació menor dedicada a la pesca i al comerç de cabotatge, propulsada a vela llatina. Segons sembla a principis del segle XVIII els llaüts més grans dedicats al comerç –dits també de tràfec o despatxar– podien arribar a tenir un port de 300 quintars.

Cast. *laúd*. Etim: probablement degut a la semblança de la caixa d’un llaüt instrument musical amb el buc de les embarcacions esmentades.

‘**Lleguts**’. V. *llaut*.

‘**Llave del arbol de trinquete**’. Del fr. *clé de mât de misaine*, o occ. *clé de l’arbre de trinquette*. Es tracta d’una gran cavilla de ferro de secció quadrada que es col·loca al capdamunt de l’arbre, en el punt per on passa l’arbre superior a través de la gàbia; en aquest cas de l’arbre de trinquet. Cast. *cuña (del arbol de trinquete)*. Etim: del llatí *clavus*, ‘clau’.

‘**Llaves**’. Pl. del cast. *llave*. Clau de porta. Fr. *clé*. Etim: del llatí *clavus*, ‘clau’.

‘**Llibant**’. Corda gruixuda, com la que s’empra en la corriola d’un pou, per pujar materials a les bastides de construcció, per estirar una embarcació cap a terra, etc. Cast. *maroma*, *sirga*, *guindaleza*. Fr. *cordage*. Etim: de l’àrab *libān*, ‘corda per estirar les embarcacions contracorrent’, introduït en català probablement per via del genovès.

‘**Llimas**’. Var. pl. del cat. *llima*. Eina consistent en una barra d’acer endurit al tremp, de secció rectangular, triangular, cilíndrica o cònica, amb la superfície estriada diagonalment, que serveix per desgastar i allisar per fricció objectes de metall o d’altres matèries dures. Cast. *lima*. Etim: del llatí *līma*, ‘llima’.

‘**Londro**’. Llondro, embarcació de port mitjà dedicada al comerç de cabotatge, semblant a una barca o a una tartana. Cast. *Londro*. Etim: de l’italià *londro*.

‘**Maestranza**’. V. *mestrança*.

‘**Maestros de acha**’ i ‘**Maestros de hacha**’. Pl. del cast. *maestro de hacha*, sinònim del terme més habitual *carpintero de ribera*, per influència del cat. *mestre d’aixa*, o de l’occ. *mèstre d’aisso*. Fr. *charpentier de marine*. Etim: del llatí *magister*, ‘mestre’, i *ascia*, ‘aixa’ i ‘destal’.

‘Maestros sogueros’. Pl. cast. de *maestro soguero*. En cat. *mestre corder*.

‘Mantillete’. Es tracta del terme fr. *mantelet*. Es tracta de la porta o tronera que s’obre i es tanca gràcies a dues xarneres col·locades a la part superior. Serveix per tancar les també anomenades portes de les bateries de la coberta principal quan s’entren els canons. Cast. *porta* (de *bisagra de la primera batería*).

‘Martells’. Pl. del cat. *martell*. Cast. *martillo*. Fr. *marteau*. Etim: del llatí *martulus* o *marculus*, ‘martell’.

‘Massas’. Del fr. *masse*. Petit martell de ferro, amb el mànec de fusta o de ferro que serveix per clavar les cavilles durant la construcció del buc. Cast. *maza*. Etim: del llatí popular *mattea*, ‘massa’, ‘martell’.

‘Matalots’. Var. pl. del fr. *matelot*. En cat. *mariner*, persona que treballa en una embarcació participant en la seva maniobra. Cast. *marinero*. Etim: del neerlandès *mattenoot*, ‘company de llit’, perquè els mariners comparteixen hamaca o llit, segons el torn de cadascú.

‘Merlin’. *Merlí* o *merlín*, cordeta o línia enquitranaada de dos fils, que forma part dels caps primers del vaixell utilitzats per lligar els extrems dels caps de maniobra, cosir els punys de les veles, hissar les banderes, lligar les veles, lligar les curenyes dels canons, etc. La documentació ens indica clarament a quin grup de caps correspon: “Que el de dos pulgadas abaxo, como es merlin, piola, raybien, filete y jagolas”, i aquests no se solien mesurar en gruix i llargada com la resta de caps, sinó en lliures de pes –*bayben*, *piola*, *merlín*, *meollar*, *hilo de velas*–. Fr. *merlin*. Etim. Del fr. *merlin*.

‘Messana’. Var. del cast. *mesana*. En cat. *mitjana* és el nom de l’arbre i la vela situada més a popa. Fr. *misaine*. Etim. del cat. “mig”.

‘Mestransa’. De *mestrança*, el conjunt de mestres d’aixa, calafats i altres treballadors ocupats en

les drassanes en la construcció i reparació de vaixells. Cast. *maestranza*.

‘Mestre de aixà’. El que construeix embarcacions. Cast. *carpintero de ribera*. Fr. *charpentier de marine*.

‘Modelo’. Model, representació del buc d’una embarcació, de dimensions i formes iguals a les del plànol. Se sol construir després dels plànols, per tal de descobrir faltes que s’haguessin comès al traçat; o es pot construir abans del plànol, per tal de fer millor els plànols, amb més seguretat i precisió, amb unes proporcions diferents a l’objecte que es proposa realitzar. Fr. *modèle*. Etim: de l’italià *modello*.

‘Motoneria’. En cat. *tallam*, conjunt de talles, quadernals i politges.

‘Motones’. Pl. del cast. *motón*. En cat. *talla*. Fr. *poulie*. Etim. de l’occ. *cap de moton*, ‘cap de xai’.

‘Navío’ o ‘navío de guerra’. En els documents escrits en català s’utilitza el terme *va(i)xell* i en els escrits en llatí el terme *navi* –‘Navi mea sive vaxell’–, sempre fent referència als grans vaixells de guerra del segle XVIII, el que avui dia anomenem ‘navili de línia’. Fr. *vaisseau*. Etim: del llatí *navis*, ‘nau’ o ‘vaixell’.

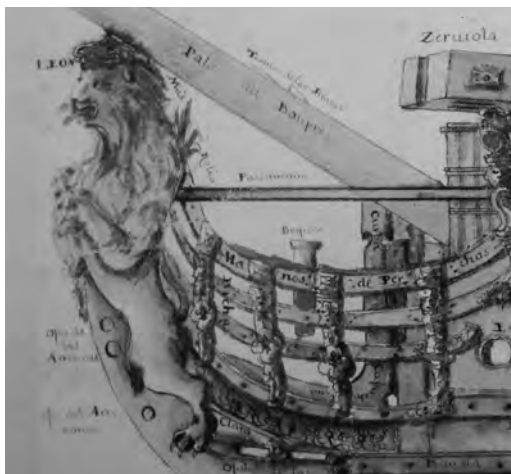
‘Organos’. Pl. del fr. *organeau*, *arganeau*. Gran anella de ferro, que volta dins d’un eix de ferro forjat. N’hi ha que serveixen per lligar l’àncora, altres per lligar els canons, i en aquest cas es tracta de les anelles de les portes dels canons de la primera coberta, que permeten obrir i tancar les portes. Cast. *argolla*.

‘Palancos’. Pl. del fr. *palan*. Conjunt de dues politges, d’una o més rodets cadascuna, amb el cap, que serveix per alleugerir esforç en la maniobra del vaixell o bé per aixecar pesos. Cast. *aparejo*.

‘Palanque’. V. *palancos*.

‘Palmos’. Pl. cast. de *palm*. El pam és una mesura de longitud equivalent a uns 20 cm. Fr. *empan*. Etim: del llatí *palmus*, ‘palma de la mà’ o ‘pam’.

‘Panturas’. Del fr. *penture*. En cat. les xarneres o ferramenta del timó (agulles i gòndols) o de les portes dels canons. Aquestes solen ser unes làmines de ferro pla i allargat, actuant de xarneres, però per obrir i tancar les portes s’aixequen o s’abaixen estirant les parelles d’anelles (*boucles*) que es troben a l’interior i exterior. En cast. *herrajes del timón, bisagra*.



‘Parpal’. En cat. *parpal* o *perpal*, és una barra sòlida, de ferro o de fusta, per fer palanca. Cast. *alzaprima*. Fr. *levier*. Etim: del llatí *fērrī palu*, ‘palferro’, d’on es derivà en català *ferpal*, i per dissimilació, *perpal*.

‘Parque’, ‘Parque del Rey’, ‘Parque o Estillero’, ‘Real Parque’. És el *parc* –terme arribat al català per via del castellà o del francès–, dit també en català el ‘clos de la drassana i de la mestrança’. Fr. *parc*. Etim: del llatí med. *parricus*, ‘clos’, al fr. *parc* i d’aquí al cast. *parque*.

‘**Pedasso**’. Var. del cast. *pedazo*. En cat. tros, part o porció d’alguna cosa. Fr. *morceau*. Etim: del lat. *pittaciūm*, i aquest del gr. Πιττακιον, ‘tros de roba’ o ‘pedaç’.

‘Perarafas’ i ‘petarafas’. Del terme fr. *patarasse* o *pataras*. Es tracta d’una eina de ferro en forma de destral, que té en un costat forma de tascó i a l’altre una cabota sobre la qual es pica, a cops de maça. Sol tenir un mànec que s’aguantava amb les dues mans, es col·loca el costat del tascó al coment del folre, mentre a l’altre extrem un altre home pica amb una maça, per així obrir el coment i introduir-hi l’estopa. És una eina de calafat. Cast. *pitarsa*.

‘Pez’. En cat. *pega*, substància molt viscosa que s’obté per destil·lació del quitrà vegetal procedent del pi negre. La classe de pega més corrent, o pega per antonomàsia, és la *pega negra*, que s’empra principalment per embetumar les peces d’una nau en construcció i preservar-les del sol i de la humitat, i entre boters per tapar els talls o foradets que puguin tenir els bóts de contenir líquids. En cast. *pez*, i també *pega*. Fr. *poix*, *brai*. Etim: del llatí vg. *pīca*, var. de *pīce*, i aquest del llatí *pix*, *picis*, ‘pega’.

‘Picossins’. Pl. de l’occ. *picossin*. Destral petita que pot ser utilitzada com a arma d’abordatge. Cat. *picassa*. Etim: dim. de l’occ. *picossa*, aquest de l’it. *picozza*, ‘picot’, ‘piolet’, ‘pic’.

Detall de l'escultura de proa i de popa d'un navili. S'hi pot apreciar també les portes dels canons amb les xarneres (Museo Naval. Madrid. Àlbum del Marqués de la Victoria)

‘**Pies**’ i ‘**piez**’. Pl. del cast. *pie*. Cat. *peu*, unitat de mesura de longitud equivalent a uns 30 cm. Fr. *piéd*. Etim: del llatí *pes*, ‘peu’.

‘**Pinsas**’. Instrument que consisteix en dos braços units per un dels extrems, que permeten agafar o subjectar coses petites, obturar tubs elàstics, etc, en fer-hi pressió per llur part central o per l'altre extrem. Cast. *pinzas*. Fr. *pince*. Etim: del fr. *pince*, i aquest, de la mateixa base etimològica del cat. *pessigar*.

‘**Piola**’. En cat. *piola*, cordellina feta de dues o tres filàstiques, que serveix als vaixells per folrar caps, fer lligades, etc. Cast. *piola*. Fr. *luzin*, *merlin*. Etim: del llat. *pediōla*, ‘trava’.

‘**Piperia**’. En cat. *botam*.

‘**Planas**’. Pl. del cat. *plana*, ‘ribot’. Cast. *cepillo*. Si es tracta de l'eina de ferrer, a manera de martell amb el ferro acabat en una cara molt plana i per l'altre extrem amb cabota per picar-hi, que serveix per aplanar i polir en calent les peces treballades. Cast. *plana*. Fr. *plane*, *rabot*. Etim: del llatí *plana*, ‘pla’, ‘llis’.

‘**Polias**’. Pl. del fr. *poulie*. Politja, aparell compost d'una caixa dins de la qual hi ha una roda, que volta, fixada a un eix. La caixa està envoltada d'un cap o estrop que disposa d'una gassa o bé d'un ganxo de ferro. Cast. *Polea*. Etim: del llatí *polleo*, ‘tenir força’.

‘**Pollaca**’. Embarcació mercant semblant a les barques grans i als pincos, de tres arbres i bauprès, però els arbres principals estan fets d'una sola peça. Cast. *polacra*. Fr. *polacre*. Etim: del cat. *polacra* i aquest del llatí *polacra*.

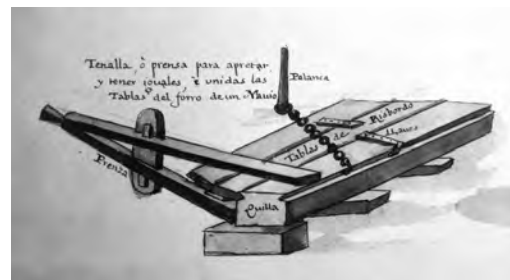
‘**Popa**’. En cat. *popa*, la part posterior del buc d'una nau o d'una altra embarcació. Cast. *popa*. Fr. *poupe*. Etim: del llatí *pūppe*, ‘popa’.

‘**Port**’. 1. Lloc de la vorera de mar o d'un riu, apte per servir de recés a les naus i per a les operacions de tràfic i armament. Cast. *puerto*. Fr. *port*. Etim: del llatí *pōrtu*, ‘port’. 2. Acció de por-

tar d'un lloc a un altre; allò que es cobra per la feina de portar o tragar. Cast. *porte*. Fr. *port*. 3. Volum que pot transportar un vaixell o altre vehicle. Cast. *porte*. Fr. *port*. Etim: derivat postverbal de *portar*.

‘**Portillos**’, ‘**portilas**’ i ‘**portillas**’. Probablement dim. de *porta*. Fa referència a la porta dels canons.

‘**Prensa**’. Màquina disposada de manera que entre dues de les seves parts pot agafar i estrènyer una cosa per subjectar-la, esclafar-la, esprimer-la, estampar-la, etc. Cast. *prensa*, *tenalla*. Etim: sembla derivat postverbal de *premsar*; però també podria venir *prensa* del llatí *prēssa* ‘premuda’ amb la *m* de *premere*, i el verb *premsar* podria ser un derivat de *prensa*, del llatí *premo*, ‘primer’, ‘pitjar’, ‘fer força contra’.



‘**Prensa**’. V. *prensa*.

‘**Proa**’ i ‘**proha**’. Part davantera del buc d'un vaixell. Cast. *proa*. Fr. *proue*. Etim: del llatí *prōra*, ‘proa’.

‘**Pulgada**’. En cat. *polzada*, mesura que és la dotzena part del peu i equival a poc més de 23 mm. Fr. *pouce*. Etim: de *pulgar*, ‘polze’.

‘**Puentes o aparejos**’. Sin. cast. de *andamios*. Cat. *bastides*. Fr. *échafaudages*. Etim: del llatí *pons*, ‘pont’, ‘passarel·la’, ‘plataforma’.

‘**Queche**’. El quetx sembla ser a finals del *xvii* i inicis del *segle xviii* una embarcació de dos pals, el

mestre amb vela quadra a la mestra i a la gàbia, i a l'arbre de mitjana vela llatina i a sobre una quadra, i bauprès amb tres o quatre flocs.²⁸⁰ Fr. *ketch*. Etim: del fr. *caiche*, i aquest de l'anglès *ketch*, derivat de *catch*, 'agafar', antigament 'perseguir'.

'Quintars'. El quintar és una unitat de mesura de pes catalana equivalent a uns 42 kg. El quintar castellà pesa aproximadament 46 kg. Cast. *quintal*. Etim: de l'àrab hispànic *qintar*, 'pes de cent lliures', aquest del siríac *qantīrā*, i aquest del llat. *centenarium*, 'centenari'.

'Raybien'. En cast. *raban*. Són caps de corda petita amb diferents funcions, rissos de les veles, tirar de les portes dels canons, lligar les banderes al pal, lligar una vela a l'antena. Es deu tractar del *bayben* que anomena el Marqués de la Victoria. Fr. *raban*. Etim: del fr. *raban*, i aquest del neerl. *raband*, de *ra'yard* + *band*, 'el cap que lliga la vela a l'antena'.

'Reales atarazanas'. Les drassanes reials de Barcelona, dedicades a la construcció de galeres i altres embarcacions propulsades a vela i a rem afins, com la galiota o la fragata.

'Repussuers'. Del fr. *repoussoir*. Cavilla de ferro no punxeguda, que picant i apretant, serveix per treure les cavilles de fusta de les parts fetes malbé del buc d'un vaixell. Cast. *botador*. Etim: del verb fr. *pousser*, 'prémer', 'empènyer'.

'Respeto'. En cat. *respecte* o *respit*, la cosa que es té de recanvi. Fr. *rechange*, *drôme*. Etim: del lat. *respectus*, 'atenció', 'consideració', 'mirar cap enrere'.

'Retén'. El que es té de recanvi. Etim: de *retener*, 'tenir doblement'.

'Rombals'. Var. pl. del cat. *romball*. Tros de fusta que es posa com a pedaç al buc d'una embarcació per tapar una escletxa o forat. Cast. *tachón*. Fr. *tampon*. Etim: de l'it. *rombaglio*, de la forma romboidal que solen tenir aquests tascons.

'Rondachas'. Pl. de l'occ. *rondache*. Segons sem-

bla es tracta dels llaços i anells que decoren els costats de la popa. Etim: de l'it. *rondaccio*.

'Serraduras'. Var. pl. del cast. *cerradura*. Cat. *pany*. Fr. *serrure*. Etim: de *cerrar*, i aquest del llatí *serrare*, 'serra'.

'Serras'. Var. pl. del cat. *serra*. Eina consistent en una fulla d'acer proveïda d'una sèrie de dents agudes en una de les seves vores, subjecta a un mànec o bastidor, i que, moguda reiteradament cap endavant i cap enrere, serveix per tallar fusta. Cast. *sierra*. Fr. *scie*. Etim: del llatí *sērra*, 'serra'.

'Sivaderas'. V. *civadera*.

'Tabla'. En cat. *taula*, peça de fusta o d'una altra matèria dura, plana i més ampla que gruixuda. Cast. *tabla*, *plancha*. Fr. *ais*. Etim: del llatí *tabŭla*, 'taula'.

'Tartana'. Embarcació petita, d'un sol pal i de vela llatina, baixa de popa i de proa. Cast. *tartana*. Fr. *tartane*. Etim: de l'occità-provençal *tartana*, de significat 'falcó' en el seu origen.

'Timón'. En cat. *timó*, peça que ens permet governar una embarcació, dirigint-la on ens interessa. Fr. *gouvernail*. Del llatí *temo*, 'timó'.

'Tornavire'. Del fr. *tourne-vire*. Es tracta del cap que es lliga a la gúmena de l'àncora quan es lleva. Aquest cap va fins al cabrestant, deslligant-se de la gúmena quan arriba al quarter que dona a la cala de la gúmena, i del cabrestant torna fins a proa per tornar a lligar-se a la gúmena. Cast. *virador*. Etim: del fr. *tourner* i *vi-rer*, 'fer la volta'.

'Tornilletes'. Del fr. *tourniquet?*. Barra de fusta que serveix per evitar el fregament de la gúmena i de la cadena de l'àncora contra l'orla o altres parts del buc.

'Trassa'. Del cast. *traza*. La traça és un dibuix indicador de la forma general del que s'ha de construir, fabricar o executar. Fr. *trace*. Etim: Derivat del verb cast. *trazar*, 'traçar'.

²⁸⁰ Martínez-Hidalgo 355.

‘Triquet’. En cat. també *trinquet*, és dels arbres d’una embarcació el que es troba més a proa. Cast. *trinquete*. Fr. *misaine*. Etim. incerta. El que és segur és que la forma *triquet* és més antiga que *trinquet*, tant en català com en castellà (car apareix documentat abans *triquete* que *trinquete*). Segons Joan Coromines, és probable que aquest mot *trinquete* vingui del fr. *triquet*, que significava ‘bastó’, cosa que no és infundada si considerem que el triquet és el pal més petit de l’embarcació. El mateix Coromines opina que el *triquet* com a terme de nàutica i el *tríquet* com a nom del lloc destinat a jugar a la pilota tenen el mateix origen, cosa que tampoc és improbable.

‘Vareo’. Del verb cast. *varar*. En cat. *varar* o *avarar*, posar una embarcació a l’aigua. En castellà avui dia significa treure una embarcació a terra, el seu significat, com el fet de posar una embarcació a l’aigua és un arcaisme, i s’utilitza més el terme *botar*. Fr. *lancer*. Etim: llatí tardà *varare*, ‘travessar’, ‘passar d’un costat a l’altre’, significat que explica que *varar* tingui en les llengües romàniques sentits contradictoris com són ‘posar en mar’ i ‘treure en sec’.

‘Varrinaires’. Var. pl. del cat. *barrinaire*, dit també *barrinador*, el que es dedica a foradar la fusta amb la barrina per poder-hi passar els perns i les cavilles. Cast. *barrenador*. Fr. *foreur, perceur*. Etim: de *barrina*.

‘Vaxell cayre’. Vaixell de vela quadra.

‘Vaxell de guerra’. Navili. Cast. *navío*. Fr. *vaisseau*.

‘Vaxells de sa Majestat’. El terme *vaixell* és utilitzat a la documentació com a sinònim de *navili*, és a dir, gran embarcació dedicada a la guerra, amb tres pals i bauprès, l’arbre de trinquet i el mestre amb veles quadres i el de mitjana amb vela llatina. Cast. *bajel, navío*. Fr. *vaisseau*. Etim: del llatí *vascëllum*, dim. de *vas*, ‘vas’, ‘recipient’; del significat de ‘vas’ prengué el de

‘nau’, canvi que ha succeït amb altres mots. El cat. *vaixell* és germà de l’it. *vascello*, i del mot català ha estat pres el castellà *bajel*.

‘Vela’. Tros de tela forta, ordinàriament formada de diverses parts cosides (vessos), que, fermat a un arbre, antena, o estai d’una embarcació, serveix per rebre del vent la impulsió i comunicar-la al vaixell. Cast. *vela*. Fr. *voile*. Etim: del llatí *vēla*, pl. de *vēlum*, ‘vel’.

‘Velamen’. En cat. *velam*, o conjunt de les veles. Fr. *voilure*. Etim: del llatí *vela*, ‘vel’.

‘Virador’. El virador és el cap gruixut de corda, o tros de cadena, que es guarneix amb algunes voltes al cabrestant per estirar quan es vira sobre l’àncora. Cast. *virador*. Fr. *tourne-vire*. Etim: derivat de *virar*, del celtollatí *virāre*; cf. gal·lès *gwyro*, ‘desviar-se’, ‘inclinat-se cap a un costat’.

‘Xalupa’. V. *chalupa*.

‘Xarpanta’. Del fr. *charpente*. Carcassa o estructura, conjunt de quadernes, quilla i rodes que formen l’esquelet del buc. En aquest cas el document fa referència a la carcassa del jardí i estructura de la popa que ha d’anar decorada. Cast. *armazón*. Etim: del fr. ant. *charpent*, ‘alçada del cos humà’.

BIBLIOGRAFIA I FONTS

- ACHÓN INSAUSTI, José Ángel (2004); “La sociedad vasca en tiempos de Legazpi”, *España y el Pacífico. Legazpi*, II, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, p. 13-35.
- ALCOVER, Antoni M.; MOLL, Francesc de Borja (1968); *Diccionari Català-Valencià-Balear*, Ciutat de Mallorca, Moll, 10 vols.
- ALMIRANTE, José (1869); *Diccionario militar. Etimológico, histórico, tecnológico*, Madrid, Depósito de la Guerra.
- AMADES, Joan; ROIG, Emerencià (1924); “Vocabulari de l’art de la navegació i de la pesca”, *Butlletí de Dialectologia Catalana*, XII.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco (2004); “El ejército de Felipe V. Estrategias y problemas de una reforma”, I, *Felipe V y su tiempo. Congreso Internacional*, ed. E. Serrano, Institución “Fernando el Católico” (CSIC), Zaragoza, 2004.
- APESTEGUI CARDENAL, Cruz (1992); “Aproximación a la vida y obra de Antonio de Gaztañeta”, *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, Sant Sebastià, Untzi Museoa-Museo Naval/Sociedad Estatal Quinto Centenario, p. 37-102.
- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de (1920); *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, edición del autor.
- BACALLAR Y SANNA, Vicente (marqués de San Felipe) (1957); *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, el Animoso*, 1792, reed. Madrid, Atlas.
- BATLLE Y PRATS, Luis (1968); “Censo y población de San Feliu de Guíxols en 1360”, *Martínez Ferrando archivero, miscelánea de estudios dedicados a su memoria*, Barcelona, Asociación Nacional de Bibliotecarios, Archiveros y Arqueólogos, p. 43-52.
- BONNEFOUX, P.M.J. de; PARIS, E. (1987); *Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, 1856, reed. facs. Paris, Éditions de la Fontaine au Roi.
- BOUDRIOT, Jean (1977); *Le vaisseau de 74 canons. Traité pratique d’art naval*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs (Archéologie Navale Française), 4 vols.
- BOUDRIOT, Jean (1994); *Les vaisseaux de 50 et 64 canons*, Paris, Études historiques.
- BOUDRIOT, Jean (1995); *Les vaisseaux de 74 à 120 canons. Historique, 1650-1850*, Niça, Ancre.
- BOUDRIOT, Jean (1998a); “France XVII-XVIII siècles: Artillerie et vaisseaux royaux”, *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris, Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 2a edició revisada i corregida per Martine Acerra i Michel Vergé-Franceschi, p. 109-120.
- BOUDRIOT, Jean (1998b); *Les trois-ponts du chevalier de Tourville, 1680*, Paris, J. Boudriot.
- BOUDRIOT, Jean (2002); “Typologie des navires de guerre, 1650-1850”, *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII-milieu XIX siècle)*, dir. Ch. Villain-Gandossi, Paris, CTHS, p. 17-30.
- BRANDEBOURG, Anne (2003); “Fonction et symbolique des sculptures navales. La symbolique des figures de proue”, *Les génies de la mer. Chefs d’oeuvre de la sculpture navale*, Paris, Musée National de la Marine, p. 14-15.
- BRANDEBOURG, Anne (2004); “La décoration navale en France du XVII au XIX siècle. La décoration navale, apogée et déclin”, *Les génies de la mer. Chefs d’oeuvre de la sculpture navale*, Paris, Musée National de la Marine, p. 27-34.
- BRUN, V. (1861); *Guerres maritimes de la France: port de Toulon. Ses armements, son adminis-*

- tration, depuis son origine a nos jours*, Paris, Henri Plon.
- BUSSOT, G.; JIMÉNEZ, Àngel; VIVO, J. (2004); "Època moderna", *El port de Sant Feliu de Guíxols. Recorregut històric amb motiu del seu centenari*, Girona, Diputació – Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, p. 51-72.
- CANYAMERES, Ferran (1983); *Diccionari de marina*, Barcelona, Pòrtic.
- CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de (1961), *Memórias históricas sobre la marina, comercio y artes de la ciudad de Barcelona*, 1779, reed. Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 3 vols.
- CASADO SOTO, José Luis (1988); *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, San Martín.
- CASAS HOMS, J.M. (1974); "Reparació d'una galera l'any 1390", *Miscel·lània de textos medievals*, 2, p. 167-218.
- CASTANEDO GALÁN, Juan M. (1993); *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval.
- CASTELLVÍ, Francesc de (2002); *Narraciones históricas*, vol. IV: Años 1714-1724, ed. A cura de Josep M. Mundet i Gifre i José M. Alsina Roca, Madrid, Fundación Francisco Elías de Tejada y Erasmo Pèrcopo.
- CASTRO FRESNADILLO, Javier de; "Un obstáculo añadido a la política naval reformista ilustrada: pérdidas navales de la Armada Real en las rutas de Indias entre 1700 y 1778", *Historia moderna, historia en construcción*, ed. C. Martínez Shaw, Lleida, Milenio, vol. II, p. 425-56.
- CERVERA PERY, José (1986); *La marina de la Ilustración. Resurgimiento y crisis del poder naval*, Madrid, San Martín.
- COAD, J.G. (1998); "Histoire de l'architecture de la Royal Navy (1650-1850)", *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2 edición revisada i corregida per Martine Acerra i Michel Vergé-Franceschi, p. 21-8.
- COROMINES, Joan (1991); *Diccionari etimològic i complementari de la llengua catalana*, Barcelona, Curial-Caixa de Pensions, 10 vols.
- CRESPO SOLANA, Ana (1996); *La Casa de Contratación y la Intendencia General de Marina*, Cádiz, Universidad.
- CRESPO SOLANA, Ana (2000); *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España.
- DAEFFLER, Michel (2005); "Du <<maître de hache>> aux ingénieurs: la naissance de l'architecture navale", *Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*, dir. M. L'Hour, É. Veyrat, Paris, Somogy-Buhez, p. 264.
- DE LA FUENTE, Pablo (1998); *Les fortificacions reials del golf de Roses en l'època moderna*, Figueres, Brau.
- DÍAZ ORDOÑEZ, Manuel (2001); "Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada Española", *Tiempos Modernos, Revista Electrónica de Historia Moderna*, 2/2.
- ELLIOTT, John H. (1965); *La España Imperial 1469-1716*, Barcelona, Vicens-Vives.
- Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, Madrid, Espasa-Calpe, reed. 1995.
- ESCUADERO, José Antonio (2002); *Administración y Estado en la España Moderna*, Valladolid, Junta de Castilla y León.
- ESPINO, Antonio (1999); *Catalunya durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona, 1999.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio (2004); "La presión de la Armada francesa sobre los reinos de la Corona de Aragón durante el reinado de Carlos II, 1665-1700", *Revista de Historia Naval*, 22.86, p. 7-28.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1972); *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y*

- Aragón, Madrid, 1895-1903, reed. facs. Madrid, Museo Naval.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, FRANCISCO; APESTEGUI CARDENAL, CRUZ; MIGUÉLEZ GARCÍA, Fernando (1992); *Arte de Fabricar Reales. Edición comentada del manuscrito de Dn. Antonio de Gaztañeta*, Barcelona, Lunwerg, 2 vols.
- FOURQUIN, Noël; RIGAUD, Philippe (1994); *De la nave au pointu. Glossaire nautique de la langue d'oc (Provence, Languedoc). Des origines à nos jours*, 2 ed. Saint-Tropez – Toló, Capian & Objectif Mer.
- GARDINER, Robert (1992); *The line of battle. The Sailing Warship (1650-1840)*, Londres, Conway Maritime Press.
- GAY, Jacques (1991); "De ce qui conditionne les qualités nautiques des vaisseaux. Évolution de la connaissance du XVII au XIX siècle", *Neptunia*, 182, p. 49-56.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique (2005); "La postguerra oblidada de Catalunya. La Quàdruple Aliança davant el revisionisme d'Utrecht (1719-1720)", *Afers*, 52, p. 623-649.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.; APESTEGUI, CRUZ; PLA, Jorge; ZAMARRÓN, Carmen (2004); *Modelos de Arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*, Barcelona, Lunwerg.
- GOODMAN, David (1997); *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001. Traducció de l'original: *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, University Press.
- GUILLERÉ, Christian (2001); "De Torroella de Montgrí a Tossa: les Catalans et la mer (fin XIIIe-XIVe siècle)", *Quaderns de la Selva*, 13, p. 83-108.
- INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS, *Diccionari de la Llengua Catalana*, Barcelona-Ciutat de Mallorca-València, Edicions 3 i 4, Edicions 62, Moll, Enciclopèdia Catalana, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1995.
- JAIME I PÉREZ, Ricard (2006); *Diccionari de l'aparell i del velam en els grans velers*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.
- JIMÉNEZ, Àngel (1997); *Sant Feliu de Guíxols, una lectura històrica*, Girona, Diputació.
- JIMÉNEZ, Àngel; VIVO, J. (2004); "Època medieval", *El port de Sant Feliu de Guíxols. Recorregut històric amb motiu del seu centenari*, Girona, Diputació – Ajuntament Sant Feliu, p. 29-50.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (1983a); "Notes guixolencs del segle XVIII", *Revista de Girona*, 102, p. 59-63.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (1983b); "Notes guixolencs del segle XVIII (II)", *Revista de Girona*, 105, p. 357-362.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (1984a); "Notes guixolencs del segle XVIII (III)", *Revista de Girona*, 106, p. 67-71.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (1984b); "Notes guixolencs del segle XVIII (IV)", *Revista de Girona*, 108, p. 168-173.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (1985a); "La drassana reial de Sant Feliu de Guíxols", *Revista de Girona*, 111, p. 160-163.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (1985b); "Mariners guixolencs, mestres d'aixa i captius dels moros", *Revista de Girona*, 113, p. 342-344.
- JULIÀ I FIGUERAS, Benet (2000); "Marina guixolenc del segle XVIII (Del desastre a la recuperació)", *Estudis del Baix Empordà*, 19, p. 107-154.
- KAMEN, Henry (1981); *La España de Carlos II*, Barcelona, Crítica.
- KNIGHT, R.J.B. (1998); "Construction et entretien de la flotte anglaise durant les guerres anglo-françaises (1688-1815)", *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2a edició re-

- visada i corregida per Martine Acerra i Michel Vergé-Franceschi, p. 47-62.
- LAVERY, Brian (1983); *The Ship of the Line. Volume I: The development of the battle fleet 1650-1850*, Londres, Conway Maritime Press.
- LAVERY, Brian (1998); "La révolution de la tactique maritime de 1588 à 1653", *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2 edició revisada i corregida per Martine Acerra i Michel Vergé-Franceschi, p. 185-92.
- LHULLIER, C.L.; PETIT, C.J. (2005); *Dictionnaire des termes de marine. Français-espagnols*, Paris, Delance et Belin, 1810; reed. Niça, Ancre.
- LYON, D.J. (1998); "Les vaisseaux de guerre britanniques. Modèles et politique de construction (1688-1830)", *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2a edició revisada i corregida per Martine Acerra i Michel Vergé-Franceschi, p. 161-84.
- MANERA REGUEIRA, E.; *et alii* (1999); *El buque en la armada española*, Madrid, Sílex.
- MARQUÉS DE LA VICTORIA (1995); *Album (diccionario demostrativo con la configuración anatómica de toda la arquitectura naval moderna, 1719-1756)*. BMN, ms. 2643, reed. Barcelona-Madrid, Museo Naval-Lunwerg.
- MARQUÈS, J.M. (1992); "Benediccions de barques (1391-1594)", *Estudis del Baix Empordà*, 11, p. 5-11.
- MARTÍN VELASCO, Margarita (2006); "La documentación histórica y la publicística del siglo XVIII. El IV duque de Uceda y su correspondencia con don Félix de la Cruz Aedo", *Documentación de las Ciencias de la Información*, 29, p. 141-164.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (1978); "El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros", *Estudios Históricos i documents dels Arxius de Protocols*, VI, p. 287-310.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José M^a (1977), *Diccionario Náutico*, Barcelona, Garriga.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos; "Constitución y organización de la armada de Felipe V, *Temas de Historia Militar. Ponencias del 1er. Congreso de Historia Militar*, I, Madrid, Estado Mayor del Ejército, p. 263-311.
- MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos (2004); *Los navíos españoles de la Batalla de Trafalgar. Del Astillero a la Mar*, Madrid, Cultural.
- MERCADER I RIBA, Joan (1957); *Els capitans generals. El segle XVIII*, Barcelona, Vicens-Vives.
- MERCADER I RIBA, Joan (1968); *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62 (Estudis i Documents, 9).
- MERCADER I RIBA, Joan (1986); *Els Capitans Generals (segle XVIII)*, Barcelona, Vicens-Vives.
- MERINO NAVARRO, José Patricio (1981a); *Hacienda y Marina en Francia. Siglo XVIII*, Madrid, Fundación Juan March.
- MERINO NAVARRO, José Patricio (1981b); *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española.
- MONJO I PONS, Juan (1990); *Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción de los buques mercantes*, Barcelona, Imprenta de José Tauló, 1856. Reed. Ciutat de Mallorca, Consell Insular de Mallorca, dir: Jaume Ensenyat i Julià.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (2004); "Nacimiento y desarrollo de la armada naval", *Felipe y su tiempo: congreso internacional*, coord. Eliseo Serrano Martín, vol. I, 2004, p. 683-700.
- O'SCANLAN, Timoteo (1974); *Diccionario Marítimo Español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*,

- Madrid, Imprenta Real, 1831. reed. facs. Madrid, Museo Naval.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes (1994); "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)", *Boletín de la RSBAP*, 1, p. 3-41.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes (1997); *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*, Sant Sebastià, Diputación Foral de Guipúzcoa.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes (1999); "La industria de la construcción naval", *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia, Museo Naval.
- OZANAM, Didier (1992); "La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI", *Historia de España Menéndez Pidal*, XXIX, 441-699, dir. J. M^a Jover, Madrid, Espasa Calpe.
- PALACIO RAMOS, Rafael (1998); "Relaciones entre la villa de Santoña y la Armada en los siglos XVII, XVIII y XIX", *Monte Buciero*, 2, p. 183-200.
- PÉREZ SAMPER, María Ángeles (1982); "La familia Alós. Una dinastía catalana al servicio del Estado (siglo XVIII)", *Cuadernos de Investigación Histórica*, Madrid, 6, p. 195-240.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E. (1982); *Política Naval Española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC.
- PULIDO BUENO, Ildefonso (1998); *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, ed. de l'autor, Huelva.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José (2004); "La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca", *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 10, p. 1-12.
- RAQUEJO ALONSO, Antonio (1992); *Historia de la Administración y Fiscalización Económica de las Fuerzas Armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, 22 ed. Madrid, Real Academia Española, 2001.
- RIETH, Éric (2000); "La méthode moderne de conception des carènes du whole moulding, une mémoire des chantiers navals méditerranéens au Moyen Age", *Neptunia*, 220, p. 10-21.
- RODGER, N.A.M. (2006); *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, Margarita Eva (2005); *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)*, Madrid, Banco de España.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio (1882); *Patiño y Campillo. Reseña Histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V. Formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, Sucesores de Ribadeneyra.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A. (1996); *La intendencia en la Armada. Historia de la gestión económica, financiera y de material*, Madrid, Empresa Nacional Bazán de construcciones navales militares.
- SANZ AYÁN, Carmen (1992); "Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la monarquía hispánica durante el siglo XVII", *Hispania. Revista Española de Historia*, LII/3/182, p. 915-45.
- SERRADILLA BALLINAS, Daniel; "Los regimientos de infantería", *Historia de la infantería española. Entre la Ilustración y el Romanticismo*, Madrid, Ministerio de Defensa, p. 285-312.
- TORRAS I RIBÉ, Josep M. (2005); *Felip V contra Catalunya. Testimonis d'una repressió sistemàtica (1713-1715)*, Barcelona, Rafael Dalmau.
- UNGER, Richard W. (1998); "Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVII et XVIII siècles", *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris, Pres-

ses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2a edició revisada i corregida per Martine Acerra i Michel Vergé-Franceschi, p. 29-46.

VERGÉ-FRANCESCHI, M. (2002); *Toulon: Port Royal. 1481-1789*, Paris, Tallandier.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel; RIETH, Eric (2001); *La France Maritime au temps de Louis XIV. Edition critique des deux Albums dits de Jouve et de l'Album de Colbert*, Paris, Layeur.

VIAL DU CLAIRBOIS *et al.* (1987), *Encyclopédie Méthodique Marine*, Paris, Panckouke, 1783-1787; reed. facs. Niça, Omega, 4 vols.

VILÀ, Joan; SARRIÓ, Josep (1992); *El sentit històric de la comarca a Catalunya*, Barcelona, Generalitat.

WALKER, Geoffrey J. (1979); *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel.

ZARAGOZA PASCUAL, Ernesto (1998); *Abaciologi del monestir de Sant Feliu de Guíxols, segles X-XIX*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

Corpus documental. Transcripció dels principals documents d'arxiu utilitzats durant la recerca disponibles a www.guixols.cat, dins l'apartat de l'Arxiu Municipal.



Urània és la musa inspiradora de la ciència segons la mitologia grega. El modernista Alexandre de Riquer la representà a l'ex-libris del guixolenc Rafel Patxot i Jubert, mecenes i protector de la cultura catalana. Com a mostra de reconeixement, la col·lecció Estudis Guixolencs vol ser fidel a la seva llegenda "Per molt que sàpies, és molt més lo que ignores".

COL·LECCIÓ URÀNIA

ESTUDIS GUIXOLENCES

Darrers títols publicats:

JIMÉNEZ, Àngel. Sant Feliu de Guíxols, una lectura històrica. 1997.

JIMÉNEZ, Àngel. Memòria d'un temps. Josep Irla i Sant Feliu de Guíxols. 1998.

BUSSOT, Gerard. Carrers, cases i arquitectes. 2000.

SALA, Pere. L'evolució del paisatge de Sant Feliu de Guíxols. 2001.

DÍAZ, Quim; GAITX, Jordi. Passejades per Sant Feliu. 2002.

SUQUET, M. Àngels; JIMÉNEZ, Àngel. Observant el temps. 2002.

JIMÉNEZ, Àngel. En memòria de Felip Calvet i Costa (1920-1999). 2003.

El port de Sant Feliu de Guíxols. Recorregut amb motiu del seu centenari. 2004.

JIMÉNEZ, Àngel. Memòria de la postguerra (Sant Feliu de Guíxols, 1940-1960). 2005.

Franquisme i repressió a Sant Feliu de Guíxols durant la postguerra. 2006.

Un volt pel Sant Feliu de Gaziel. 2007.

Agustí Calvet Pascual "Gaziel" (1887-1964). 2008.

COL·LECCIÓ EL TRINQUET

QUADERNS DIDÀCTICS

Darrers títols publicats:

SUQUET, M. Àngels; ROURICH, Rosa. De bat a bat. Sant Feliu barri a barri. 2009.

LA REIAL FÀBRICA DE VAIXELLS DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

[1715-1721]

Pablo de la Fuente de Pablo
Marcel Pujol Hamelink

Aquest llibre vol donar a conèixer un aspecte poc conegut de la història de Sant Feliu de Guíxols durant el segle XVIII: la ubicació a la vila d'unes drassanes reials que s'ocuparen de la construcció de diversos vaixells de guerra, entre els quals el *Sant Felip El Reial*, el primer navili de línia de tres ponts al servei de la marina espanyola.

A partir d'una minuciosa recerca portada a terme mitjançant la III Beca Lluís Esteva i Cruaños de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, els autors del present treball ens expliquen –de la mà dels protagonistes de l'època– les raons del naixement d'aquestes drassanes a la platja guixolencina i el perquè de la seva ràpida desaparició.

La implantació d'aquesta important indústria a Sant Feliu de Guíxols tingué importants conseqüències econòmiques, urbanístiques i socials al municipi. Però al mateix temps, i malgrat el seu caràcter efímer com a centre productor naval, el període comprès entre 1715-1721 fa sobresortir Sant Feliu de Guíxols de l'àmbit de la història local convencional per situar-lo a primera línia de la història de Catalunya i d'Espanya.

a **Arxiu Municipal**
Sant Feliu de Guíxols

Cra. de Girona, 45-47
17220 Sant Feliu de Guíxols
Tel. 972 32 25 93
arxiu@guixols.cat www.guixols.cat

 **Ajuntament de**
Sant Feliu de Guíxols

 **Diputació de Girona**
221 municipis



ISBN 978-84-935398-9-4



9 788493 539894