



INFORMATIU

DE L'ARXIU I MUSEU

DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

BAIX EMPORDÀ



CATÀLEG DE L'EXPOSICIÓ "Guixolencs a Amèrica, el S. XIX"



CATÀLEG DE L'EXPOSICIÓ "GUIXOLENCs A AMÈRICA, EL SEGLE XIX"

PRESENTACIÓ

La vila de Sant Feliu entre 1800 i 1870, dins la Catalunya del segle XIX, experimentà un gran canvi social i polític. Fou un període de gran inestabilitat, en desaparèixer un vell sistema (L'Antic Règim, l'exponent del qual aquí va ser el monestir benedictí), mentre s'anava bastint a poc a poc i de forma ben complexa un nou estil de viure i de relacions humanes; una nova societat més propera i semblant a la nostra.

El 1837 —tan sols amb 5.662 habitants— representava una forta davallada demogràfica que coincidia amb la crisi de les formes tradicionals de treball a Sant Feliu i amb una voluminosa sortida de guixolencs cap a Amèrica sobretot, però també a altres ciutats portuàries d'Europa i de la Península.

La indústria del suro, tanmateix, continuà latent donant feina als qui no emigraven. I també les drassanes, en la seva tasca, potser de forma més intensa que mai, de construir mitjans i grans velers.

El passeig, les dues rambles, la placidesa d'una badia "sense la nosa del port" (Gaziel), les puntes de Garbí i de Llevant (Molí de les Forques) lliures de construccions, etc. eren l'escenari urbanístic dels ganxons d'aquí i l'espai enyorat dels ganxons d'allà, d'Amèrica.

Els quadres de l'exposició, el d'en Caimó i el d'en Pons Martí, en són un excel·lent testimoni.

1 1857. Quadre de Pere Caimó (M. SFG.)

2 1889. "Vista de Sn. Feliu de Guixols. Tomada del Fortín". Pelegrín. (M. SFG. Donació de Roser Güitó).

3 1889. El port natural de Sant Feliu de Guíxols. Oli de Pons Martí (M.M.B.).
(Fotografies de la badia de Sant Feliu).

2



3



1.— CONSTRUCCIÓ DE VAIXELLS

Tenim documentades les drassanes de Sant Feliu de Guíxols des de l'any 1258, quan l'abat Gerald concedí permís a la vila per a construir-hi unes drassanes.

A finals del s. XVII i durant el XVIII les drassanes eren davant de la rambla del Portalet (Tueda), al mig de l'arenys; també n'hi hagué a l'actual rambla Vidal després de desaparèixer les muralles. Ocupaven un espai sense tancar al sorral de la platja.

Aquestes, a començaments del s.XVIII, aconseguiren més nom amb la construcció de vaixells de guerra —*San Felipe*, *El Catalán* i *Nuestra Señora de Montserrat*— per encàrrec de l'estat espanyol.

La importància del sector continuà fins al darrer terç del segle XIX, malgrat la crisi comercial. El 1832 les drassanes donaven feina a 81 homes; el 1844, a 52 i el 1850, a 49.

De 1824 a 1845 s'hi construïren 264 llaguts, 4 pailebots, 6 bergantins i 6 pollacres (Madoz). Hi havia un mestre d'aixa, responsable i artesà principal, que dirigia la construcció de les embarcacions. El calafat impermeabilitzava el buc. El serrador, el fuster, el ferrer, el corder, l'escultor de figures —mascarons—, eren els altres operaris que, juntament amb els mestres d'aixa i sota el mestratge d'un d'ells, construïen vaixells de gran port.

Per sort, a Sant Feliu, no ha desaparegut del tot aquella destresa manual. Encara avui els mestres d'aixa —en Carré i sobretot en Gay— continuen d'alguna manera aquell tradicional treball.

1

4 Col·lecció d'eines de mestre d'aixa (M. SFG i de Ll.).

5 Estris de calafat (Sr. R. Gay).

6 Model de mig casc de la pollacra *Temeraria* (M.M.B.).

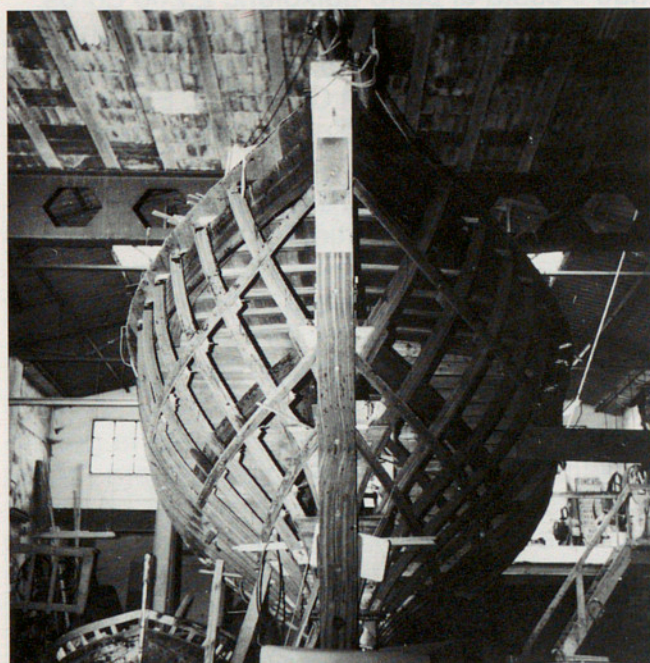
7 Model de mig casc de la pollacra *Conocida* (M.M.B.).

8 Model de mig casc sense identificar (M.M.B.).

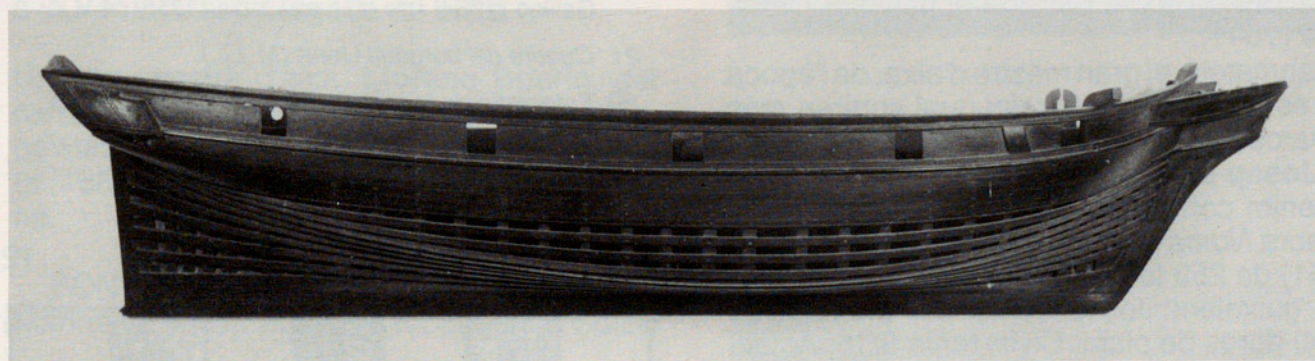
9 Matricula (AHSFG).

10 Fotografia del taller de Ramon Gay.

(Fotografies de construccions navals del Museu de Lloret).

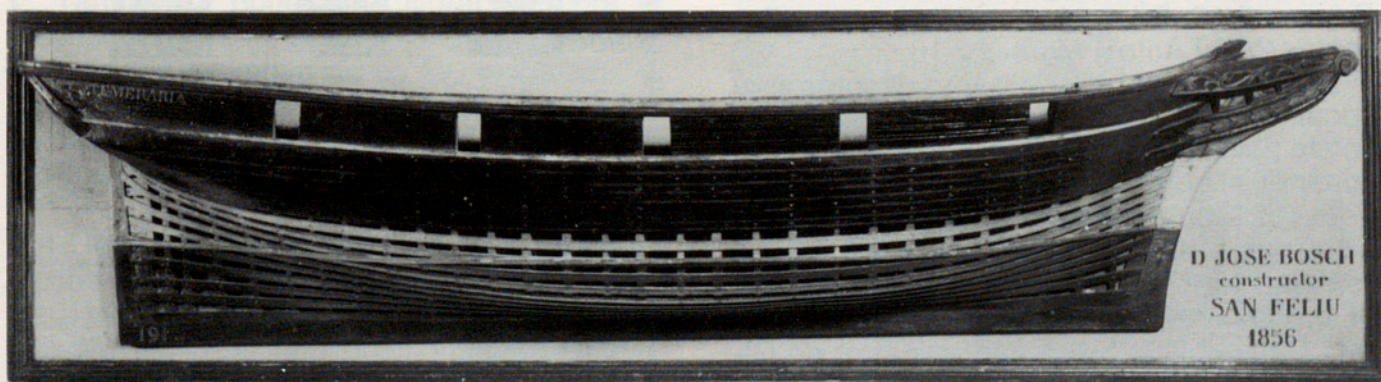


10



7

6



2.— EMBARCACIONS

2

Sense pretenir fer-ne una relació exhaustiva, aportem tan sols dades sobre alguns dels velers que sortiren de les nostres drassanes.

El patró guixolenc Cosme Calsada i Busquets tenia, segons escriptura del 14 de juny de 1831, la pollacra *San Antonio* que naufragà el 2 d'octubre de 1851, com així consta en l'expedient seguit pel Comandant de Marina de l'Havana.

Aquest veler va ser remuntat fins a les drassanes de Sant Feliu i el féu aparellar com a bergantí-pollacra de 112 tones. Li donà el mateix nom *San Antonio* (a) *Daina*. Operació que li costa al patró guixolenc 2.200 duros.

El mestre **Pere Patxot** construí la pollacra *Concepción* de 112 tones, que comandà el patró guixolenc Benet Comadira. El pilot Pere Màrtir Baster i Josep Suñer n'eren copropietaris.

A més de la bombarda *Amnistia*, enregistrada el 1831 i reconvertida més tard en goleta-pollacra, amb Feliu Patxot, Pere dirigí la construcció de la pollacra *San José* de 90 tones per a Josep Bernich per 1.000 duros de plata. Benet Carreras n'era patró i Benet Pla, pilot. Era l'any 1835.

El mestre d'aixa **Josep Rifà** féu la goleta-pollacra *Merced* (1840) que comprà Benet Carreras, i un any després féu el bergantí-pollacra *San Antonio* de 134 tones per al patró Antoni Bascós. I el 1848 construí per a Cosme Calsada la pollacra *Segunda Daina* d'un valor de 3.300 duros.

Mentrestant el mestre Joan Boada havia fet per al patró Rafael Estrada el pailebot *Constante* (1841).

Tanmateix, el gran mestre d'aixa, de l'època que estudiem, del taller del qual sortiren més embarcacions —i les millors segurament—, fou **Josep Bosch i Anglada**.

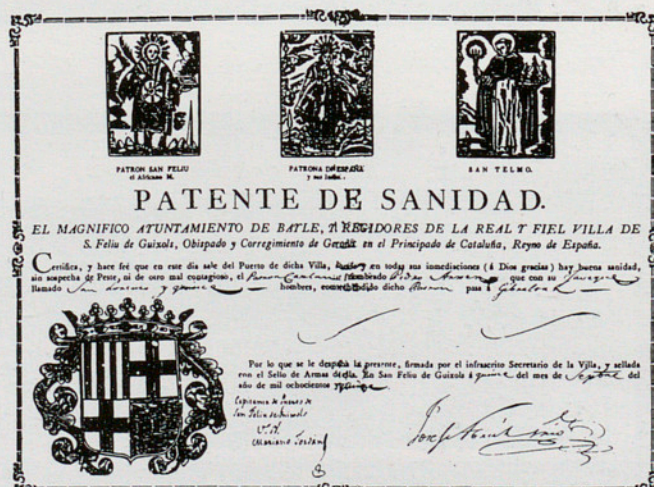
Tenim constància de la construcció de la pollacra *Numa* (1848); de la bricarca *Gesoria* (1851) de 259 tones que fou encarregada pel pilot guixolenc Josep Civils, per un valor de 5.000 duros de plata. Civils tenia 5/16, Agustí Robert 3/16. Srs. Puig, Mir i Cia. de Nova Orleans 2/16, Ponç Morera 2/16, Jaume Reventós 2/16 i Antoni Morera 2/16.

El falutxo *Rita* (1853); set anys després el va adquirir Cosme Calsada, qui el féu aparellar de goleta pel mateix mestre d'aixa Josep Bosch, donant-li el nom de *Churruca*.

El 1853 féu el bergantí *Bravo* d'un valor de 5.000 duros. 101 peus d'eslora; 28 mànega de construcció; 17 d'arqueig i 16 1/4 de puntal. Amb una capacitat de 216 tones. El manà el pilot Daniel Mauri. Naufragà a l'Estret de Gibraltar el 14-XII-1855.

- 11 *Pintura del bergantí-goleta Pepillo* (M.M.B.).
- 12 *Diverses patents de sanitat* (AHSFG).
- 13 *Aquarel·la del bergantí-goleta Lepanto* (M.M.B.).
- 14 *Maqueta del bergantí Galofré d'Emili Alemany* (M.SFG).
- 15 *Quadre de Néstor Sanchiz. Bricbarca Galofré*.
- 16 *Conjunt de la bricarca-goleta Camila* (Sr. Pere Coris de Tossa).
(La corbeta Camila va ser construïda a Tossa l'any 1859 pel mestre d'aixa Joan Boada. Josep Mestres Auger n'era el pilot. El 1868 s'aparellà com a bergantí-goleta; i va ser donat de baixa de la matrícula d'aquí per venda a Buenos Aires el 1885).
- 16.1. *Bricbarca Camila. Maqueta d'E. Colomer*.
- 16.2. *Escriptori portàtil del Camila*.
- 16.3. *Binocles, obsequi del govern anglès. 1882*.
- 16.4. *Agulla nàutica*.
- 16.5. *Sextant*.
- 16.6. *Quadre del Camila* (1861).
- 16.7. *Bergantí-goleta, capitans Gil Gelpí, etc.*
- 16.8. *Fotografia del mascaró del Camila*.
- 16.9. *Fotocòpia del document de construcció del Camila*.
- 17 *1843-1865. Llibres de despeses de la pollacra Lidia, de la corbeta Nueva Lidia i del bergantí Galileo de Lloret de Mar* (Sr. Agustí Vilà).
- 18 *1842. Cost de la construcció de la pollacra Lidia* (A.V.).
- 19 *1856. Cost de la construcció de la corbeta Nueva Lidia* (A.V.).
- 20 *Reproduccions dels quadres del Cristina* (1851), *del Galileo* (1864) i *de la Nueva Lidia* (1858) (A.V.).
- 21 *Quadre del bergantí Lloret* (M. LL.).
- 22 *Fotografia de la corbeta i tripulació de l'Oswaldo* (M.LI.).
- 23 *Maqueta de la Coruñesa, de Macià* (M.LI.).

12



La goleta *Joven Magdalena* (1854). Aquesta va ser comprada per Sebastià Andreu qui, el 1855, la vengué al seu germà Gerard Andreu a l'Havana. El mateix any Josep Bosch construí el bergantí-goleta *Lepanto* de 4.150 duros. El 1858 construí la fragata aparellada de corbeta *Antonio* per un import de 24.500 pesos que Josep Bosch va rebre de mans del pilot Daniel Mauri, capità del vaixell, com a representant del guixolenc Antoni Vidal, resident a Marsella. Feia 154 peus d'eslora i 125 de "manparo a manparo"; 37,5 de mànega de construcció; 35,1 d'arqueig i 22,66 de puntal. Amb una cabuda de 850 tones i 766,8 tones de càrrega. El 1866 va ser venuda a Anglaterra.

La goleta *Culebra* que naufragà a les Bahames (1859); dos llaguts; la goleta *Cigüeña*, venuda a Matanzas; la goleta *Segunda Maria* que comprà el guixolenc Joan Romaguera i venuda després a l'Havana.

El 1864, la pollacra-goleta *Segunda Mercedes* per un import de 76.820 rals de billó.

El 1866 Josep Bosch construí el cèlebre bergantí goleta *Panchito* que comprà, com és sabut, Cosme Calsada i Pons de la llista de pilots de Sant Feliu, per un preu de 10.900 escuts. L'eslora de roda a roda era de 113 peus (uns 37,5 metres), 14,5 de puntal, 28,5 de mànega i d'una cabuda de 267.23 tones. El 17 de maig de 1879 el va vendre a Miquel Compañó i Vergés de Barcelona per 40.000 pessetes.

Finalment, el 1871 va construir la bricarca *Galofré* d'un arqueig de 378,45 tones que, força més tard, es perdé en un viatge de Cuba a la Península, carregada de fusta.

Un altre mestre d'aixa, **Llorenç Boada**, del carrer de la Pilota, construí els bergantins-goletes *Segunda Cantinera* (1864) i el *Isabelita* (1865); ambdós varen ser venuts a l'Havana.

FONT: Llibre de matrícula. [Ajudantia de Marina de SFG]. Buidatge fet per Joan Soler.

També als pobles del litoral, propers al nostre, s'hi feren embarcacions importants. A Tossa, per exemple, on es féu la *Camila*, la maqueta de la qual podeu veure en aquesta exposició, junt amb tot l'interessant instrumental que l'acompanya.

De Lloret, les mostres (miniatures, quadres i documentació cedides aquests dies pel Museu i pel Sr. Agustí Vilà) que hi podeu observar palesen l'activitat sens dubte important de les seves drassanes.

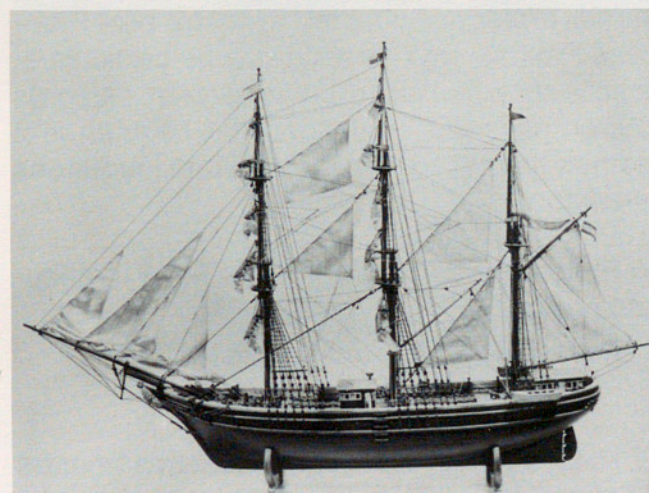


1871. Construcció del *Galofré*.

15



16.1



3.— LA NAVEGACIÓ A AMÈRICA

3

3.1 Escoles Nàutiques

Si bé —tenim notícia— els monjos benedictins, el s. XVIII, havien donat nocions de geografia i navegació, els pilots guixolencs hagueren de formar-se, quant a la teoria de la navegació, a les Escoles Nàutiques del nostre país.

Primer a la de Barcelona, fundada el 1769. En aquesta escola el pilot guixolenc Francesc Patxot Marcillach, el 1773, hi estudiava.

Més tard, en fundar-se a Arenys de Mar l'Estudi dels Pilots, els joves guixolencs amb vocació de pilots hi anaren amb preferència: Ramon Patxot; Feliu, Benet, Francesc i Cosme Calsada; Joaquim Sala i Martí, i etc.

També la vila de Sant Feliu i Girona tingueren, de forma molt més efímera, la seva Acadèmia Nàutica, sota una mateixa direcció. Efectivament, Miquel Pou i de Llustró "Piloto de 2do. de altura de la Real Armada, 1ro. de la carrera de Indias", el 1807, quan encara era director nàutic a la nostra vila, s'adreçà a l'Ajuntament de Girona per a demanar-los el trasllat a Girona de l'Acadèmia Nàutica que tenia establerta a Sant Feliu. Girona hi accedí, però l'experiència fou breu a causa de la guerra del "Francès".

Gràcies a això, podem conèixer avui les matèries que s'hi estudiaven: aritmètica general i correspondència mercant, àlgebra, geometria, trigonometria, astronomia, maneig del globus terrestre i celeste, geografia amb lectura i confecció de plànols, pràctica d'aixecar plànols i mapes de costes, ports, illes, etc.; curs nàutic o de navegació i se seguia el llibre de text oficial de les Escoles Nàutiques d'Espanya de l'autor Gabriel Siscar.

En aquestes escoles els alumnes ingressaven molt joves i, un cop examinats de teòrica i maniobra, havien de passar la part pràctica, navegant. Si feien un sol viatge a Amèrica amb la reial armada —com féu el nostre pilot Francesc Patxot—, o dos viatges amb particulars, ja se'ls concedia el títol de tercer pilot. Després podien ascendir, a mesura que seguien fent viatges i superaven les formalitats i exàmens previstos.

El nombre de pilots de Sant Feliu matriculats eren:

Anys	1832	1844	1850
Pilots	31	38	30

El 1841, Jaume Pou hi figurava com a "mestre de pilots".

3.1.

- 24 *Senyals marítims des de Sant Elm, que s'ensenyen a l'Escola Nàutica de Sant Feliu i de Girona (1807) (A.M.G.).*
- 25 *1862. Problemes del 3r. curs de Nàutica de Jaume Domènech (A.V.).*
- 26 *1701. Dionisio Macarte, Lecciones de Navegación (A-M.C.).*
- 27 *1789. Derrotero de las costas de España..., para inteligencia y uso de las cartas esféricas, de D. Vidente Tofiño (A-M.C.).*
- 28 *1831. Miguel Roldan, Cartilla Marítima (A-M.C.).*
- 29 *1851. Gabriel Siscar. Curso de estudios elementales de Marina (4 volums) A-M.C.).*
Llibre oficial de text de les Escoles Nàutiques.
- 30 *Manuscrit. Proporción, y Medidas de un Barco con la de su Aparejo de Jarcia, Arboladura y Velament (A-M.C.).*
- 31 *Pilots guixolencs de 1844 i 1850. Resums dels guixolencs matriculats (de la gent de mar) (AHMSFG).*

24



3.2 Cosme Calsada i Pons (1836-1898), un pilot guixolenc.

El capità-pilot Cosme Calsada i Pons va néixer a Sant Feliu el 27 de gener de 1836. L'art de navegar el duia a la sang puix que el seu avi i el pare Cosme Calsada i Busquets foren també patrons.

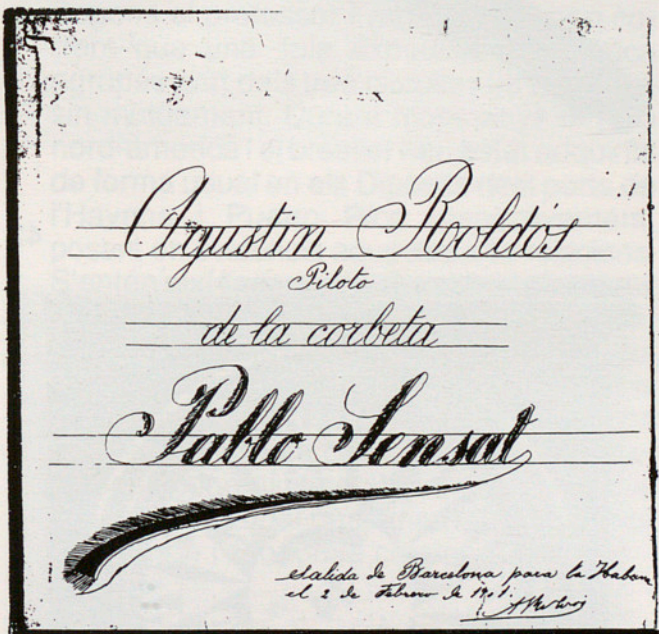
Molt jove encara, ingressà a l'Estudi de Pilots d'Arenys, mentre la seva família—Cosme, el cinquè de sis germans—l'iniciava en la pràctica quotidiana de la navegació d'altura.

Com a armador i patró comandà la pollacra *Sant Antonio*, el bergantí-goleta *Panchito* i la corbeta *Pablo Sensat*.

Ultra la seva projecció política, com a federal, desenvolupada a la vila, Cosme Calsada assolí tanta fama, com a navegant, que esdevingué un mite entre els seus conciutadans. Les seves gestes marineres, esdevingudes en alguns dels viatges al golf de Mèxic per a carregar cotó, a Sant Feliu es contaven com grans aventures no exemptes de llegenda. Com aquella del sant Antoni de fusta que portava a bord del *Sant Antonio*, que l'immergia al fons del mar fins que el sant no feia afluir la tempesta.

La tradició marinera dels Calsada entroncà amb la dels Roldós de Vilassar, en casar-se la filla gran de Cosme i Gertrudis Puig amb Pau Roldós. Llor fill, Agustí Roldós i Calsada, pilotà cap a Amèrica la corbeta *Asunción* i la *Pablo Sensat*.

35



3.2.

32 Retrat de l'armador, capità i pilot guixolenc Cosme Calsada i Pons (1836-1898) (M.M.B.)

33 Pintura del Panchito (Família Roldós-Casellas).

34 Goleta Pablo Sensat que pilotà Pau Roldós. Quadre de C. Riera (M. SFG).

35 Diaris de Navegació d'Agustí Roldós (Família Roldós-Casellas).

32



3.3 Diaris de navegació i altres instruments.

El pilot, a migdia, després d'observar el sol per mitjà del sextant, determinava la latitud i longitud que donaven la situació del veler al mar. Tots aquests càlculs i totes les observacions quant al cel, vent, estat de la mar i del velam eren anotades al quadern de bitàcola.

També s'hi anotaven els fets més importants que s'havien esdevingut durant el dia nàutic, és a dir, des del migdia al migdia següent.

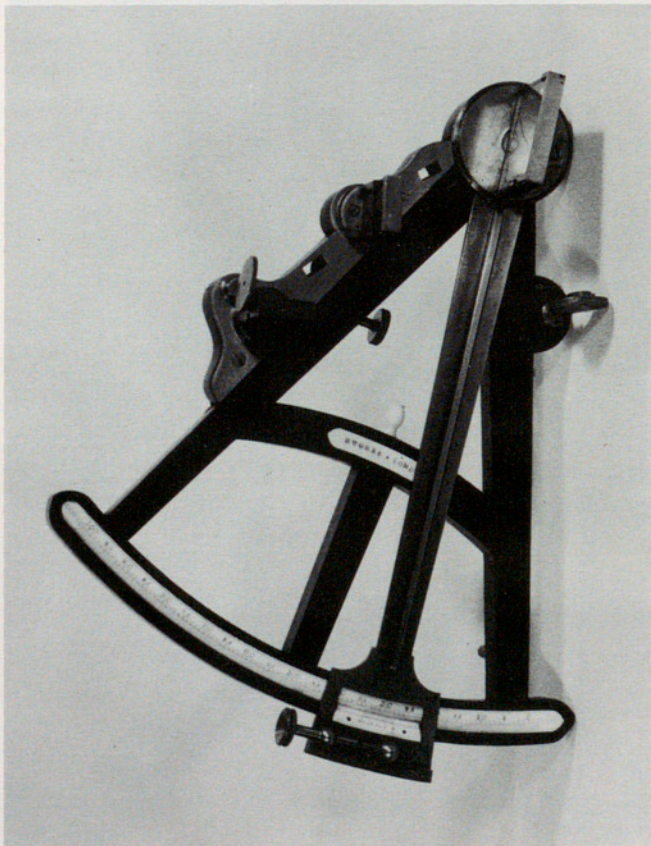
Els mitjans tècnics de què se servien els pilots eren molts. L'agulla nàutica o de rosa mòbil, és a dir l'agulla magnètica amb la rosa dels vents en forma de disc. El sextant, l'octant i el cronòmetre eren els altres instruments indispensables per al pilot.

El sondejador —per a mesurar la profunditat del mar i conèixer el fons marí— i la ullera de llarga vista eren els altres dos instruments necessaris per a la navegació.

El *Panchito* de Cosme Calsada, per exemple, disposava dels següents instruments: dos cronòmetres; dos sextants i un octant; dos agulles de bitàcola i una de marcar; dues correderes; dos sondejadors; un baròmetre; dos termòmetres de Farenheith; tres rellotges de butxaca; ullera de llarga vista, binocles i cartes de navegar.

Les cartes nàutiques eren mapes que descrivien les costes i que donaven altres referències d'interès per a la navegació.

40



3.3.

36 *Diari de navegació del guixolenc Francesc Patxot i Marcillach, pilot de la sagetia Purísima Concepción y San José del Capità Josep galup de Calella, de Cadis a Montevideo (1776-1778), en una expedició militar.*

El 1773 estudiava pilotatge a Barcelona (AHSFG).

37 *1873/1875. Dos quaderns de bitàcola de la fragata Jaime Cibils (A.V.).*

38 *1862. Diari de Navegació del bergantí Galileo (A.V.).*

39 *Compàs nàutic (M.M.B.).*

40 *Octant anglès marca Hughes (M.M.B.).*

41 *Ullera de llarga vista decorada amb banderes (M.M.B.).*

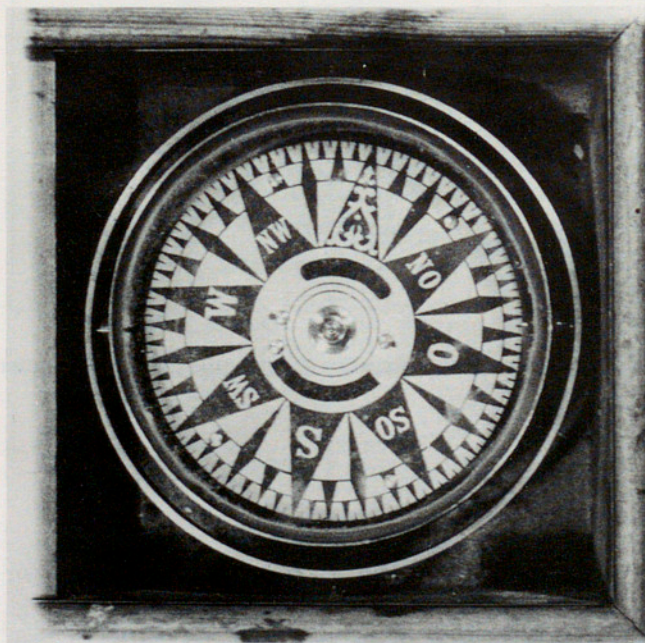
42 *Brúixola (Sr. Joan Dardé).*

43 *Carta Esférica de la Costa de España (M.M.B.).*

41



42



4.— LES RUTES COMERCIALS

Les rutes comercials del s.XIX a Amèrica presentaven diversos itineraris. Els més importants eren el de Montevideo i Buenos Aires, amb retorn a Cuba (l'Havana, Cienfuegos, Santiago de Cuba) i a Amèrica del Nord (Nova Orleans, Charleston).

La ruta del "tasajo" per l'Uruguai i Argentina. Els nostres velers, carregats de sal, la descarregaven a Montevideo. Allí carregaven el "tasajo" —carn de bou salada i seca— que portaven a Cuba com a aliment de la població esclava dels "ingenios". De les Antilles, els velers retornaven a la península amb cafè, sucre i cotó.

En aquesta ruta, a l'Uruguai, el ganxó Jaume Cibils i Puig (1806-1888) creà un autèntic imperi comercial.

El 29 d'abril de 1828 es matriculà, com a pilot, al nostre districte marítim. Amb 18 anys ja havia estat a Montevideo, on s'establiria definitivament el 1831. Fundà el salador de "Punta de Lobos", a la costa del Cerro de Montevideo. Armador i propietari de fragates i velers més petits, mercadejava directament amb Cuba, Brasil i Europa. Fundà el Banc Comercial (1857) i amb el seu gendre Jackson emprengueren empreses econòmiques encara més ambicioses.

El comerç directe amb les possessions antillanes i la ruta del cotó eren els altres dos circuits comercials importants.

Segons el professor Fradera, "era ben corrent que una sola expedició a Amèrica agrupés part dels tres circuits i es reforcessin mútuament. Durant molts anys el cotó nord-americà i el brasiler han estat adquirits de forma usual en els Dipòsits dels ports de l'Havana i Puerto Rico respectivament, posant en evidència aquestes interrelacions. S'entén així l'expressió corrent en els textos de les corporacions econòmiques catalanes, en el sentit que el control sobre Cuba era quelcom irrenunciable. S'entén millor el seu colonialisme i esclavisme profund. Cuba no era només una parcel·la clau dels interessos econòmics catalans, era, també, el pilar sobre el qual descansava tot el sector exterior de l'economia catalana".

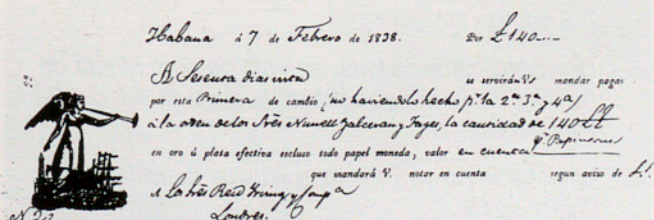
4

- 44 *Badia de Cadis (A-M C.)*.
- 45 1837. Carta General del Oceano Atlántico Septentrional. (M. LI.).
- 46 1794. Plano Geométrico de Puerto Rico (M.LI.).
- 47 1821. Carta esférica... de la Isla de Cuba (M.LI.).
- 48 1810. Carta esférica del Mar de las Antillas (M. LI.).
- 49 1809. Carta esférica de Las Antillas (M.LI.).
- 50 Carta Particular Esférica... de la isla de Puerto Rico (M.LI.).
- 51 *Tub metàl·lic per a cartes nàutiques (M.LI.)*.
- 52 *Talonari de lletres de canvi (1838-1846), Havana (A-M C.)*.
- 53 *Mostra de cotó (A-M C.)*.
- 54 1810. Llista de preus de mercaderies (A-M C.)
- 55 1891-1897. *Diari del capità Agustí Vilà i Conill al dic de Cibils & Jackson i a l'estança de Cambarà, Descalvados (A.V.)*.
- 56 "Coneixements d'embarcació", documents dels mestres de vaixells, pels quals s'obligaven al transport d'una càrrega determinada. (A-M C.)
- 57 *Pòlissa d'assegurança marítima (A-M C.)*.



Jaume Cibils i Puig (1806-1888)

52



5.— L'EMIGRACIÓ GUIXOLENCA A AMÈRICA

Donat que, sobre aquest tema concretament, molt aviat sortirà de la impremta el llibre "*Sortir de casa per anar a casa. Comerç, navegació i estratègies familiars en l'emigració de Sant Feliu a Amèrica, el s.XIX*", pel professor Cèsar Yàñez, aquí ens limitem a dir-ne quelcom en relació només a l'exposició.

Tenim constància que ja al s.XVIII alguns guixolencs es desplaçaven cap a Amèrica. No fou però fins a la tercera dècada del mil vuit-cents quan l'emigració vers el Nou Continent esdevingué voluminosa i travessar l'Atlàntic, una ruta familiar, quotidiana.

Emprengueren aquella aventura prop de dues mil persones de Sant Feliu, els noms dels quals consten en aquesta exposició. No hi figuren absolutament tots els que emigraren. Hi consten tan sols aquells que en deixaren constància documental, i que aquesta ha estat trobada pels investigadors. Hi manquen encara, doncs, els noms dels que no han estat investigats i/o els que no apareixen en la documentació.

L'aportació de qualsevol nom en aquesta llista de l'exposició, per part del visitant que en tingui notícia, serà molt agraïda.

Amb aquest modest esdeveniment voldríem retre un petit homenatge a tots els avantpassats nostres que emprengueren aquell camí. Als pocs que retornaren i esdevingueren benefactors de la vila; als qui també tornaren però en el silenci de la pobresa; als nombrosos guixolencs que s'establiren a Amèrica i no van tornar i a tots aquells que en l'intent moriren o ho feren, prematurament, al poc d'haver-hi arribat.

Per això a l'exposició hi trobaran una llista, no exhaustiva i molt limitada, d'aquests darrers.

6.— ASPECTES CULTURALS, D'ACÍ D'ALLÀ

"La importància artística de la decoració de les velles caixes de mariner és avui com un símbol de la vella vocació popular marinera catalana" (García Sanz, Arcadi).

Obviament, les escenes al·legòric-mitològiques amb què es decoraven sobretot les tapes de les caixes de mariner són el que avui més atreuen el nostre interès i la curiositat per a intuir-hi la mentalitat de la gent de mar.

Tanmateix no podem oblidar que eren uns estris necessaris per a la navegació, per a guardar-hi la roba i els objectes més personals. Podem imaginar-nos, però, la quantitat d'objectes d'arreu del món que s'hi devien barrejar!

Els ex-vots que feien els mariners, per agrair

5

58 Registres de passaports (AHSFG).

59 Passaports (AHSFG).

59



6

60 Caixes de mariner (M. SFG).

61 Caixes de mariner (M.P.).

62 Núm. 1 "El noticioso y Lucero de la Habana" 16-IX-1832. Publicitat amb vendes d'esclaus (A-M C.).

63 1896. "El Guerrillero Español", Buenos Aires (M.LI.). 1897. "El Guerrillero Español", Buenos Aires (Museu de Lloret).

64 Dos bergantins rodons, ex-vots de suro i fusta de l'ermita de Sant Sebastià de la Guarda (M. del Suro, Palafrugell).

65 Miniatures de vaixells dels artistes Izard, Almar, Sanchiz, etc.

quelcom a un seu sant patró, també avui constitueixen un exponent d'aquella manera de viure i una excel.lent font d'informació sobre els vaixells de l'època. D'ex-vots mariners, n'hi havia a l'ermita de Sant Elm i a la del Remei, a la de Sant Sebastià (Palafrugell), a la de Santa Cristina (Lloret de Mar), etc.

Junt als petits vaixells d'ex-vots, ha nascut a casa nostra l'art, gran, de construir velers en miniatura. Excel.lents maquetistes n'han sorgit, dels nostres pobles. Aquí tenim ocasió de gaudir de la fina habilitat dels nostres artesans: Almar, Colomer, Sanchiz, etc.

Setmanaris, cartes, llibres, etc., d'ací i d'allà completen el capítol amb què acaba la nostra exposició sobre els guixolencs a Amèrica el segle XIX.

Àngel Jiménez
Director de l'Arxiu i del
Museu d'Història de la Ciutat.

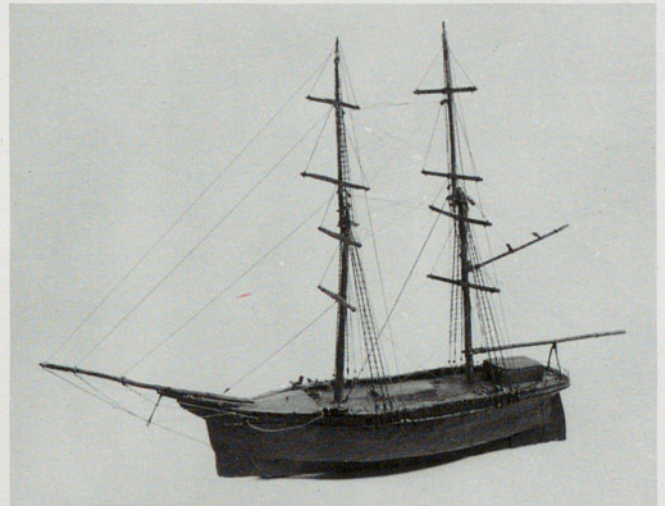
60



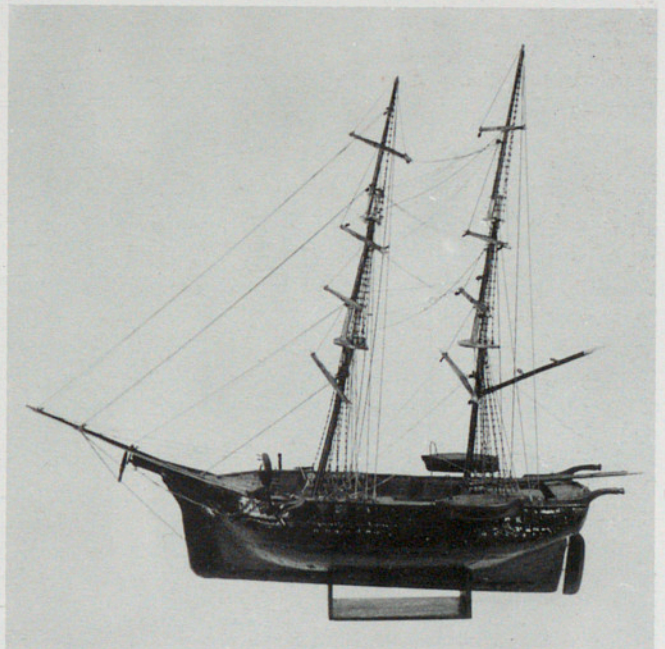
66 Quadre prefilatèlic de Lloret, relacionat amb Amèrica. (M. Ll.).

67 Quadres prefilatèlics de Sant Feliu (Associació Filatèlica de SFG i de J. Bronsoms (Girona).

64



64



62



VOL. 1.º



NUM. 1.º

EL NOTICIOSO Y LUCERO DE LA HABANA.

DOMINGO 16 DE SETIEMBRE DE 1882.

PRECIOS CORRIENTES El precio de los periódicos y de los suplementos de este periódico es el siguiente: En el extranjero: 100 rs. mensuales, 300 rs. trimestrales, 1000 rs. anuales. En el interior: 50 rs. mensuales, 150 rs. trimestrales, 500 rs. anuales. En el exterior: 100 rs. mensuales, 300 rs. trimestrales, 1000 rs. anuales. En el interior: 50 rs. mensuales, 150 rs. trimestrales, 500 rs. anuales.	PRECIOS CORRIENTES El precio de los periódicos y de los suplementos de este periódico es el siguiente: En el extranjero: 100 rs. mensuales, 300 rs. trimestrales, 1000 rs. anuales. En el interior: 50 rs. mensuales, 150 rs. trimestrales, 500 rs. anuales. En el exterior: 100 rs. mensuales, 300 rs. trimestrales, 1000 rs. anuales. En el interior: 50 rs. mensuales, 150 rs. trimestrales, 500 rs. anuales.	PRECIOS CORRIENTES El precio de los periódicos y de los suplementos de este periódico es el siguiente: En el extranjero: 100 rs. mensuales, 300 rs. trimestrales, 1000 rs. anuales. En el interior: 50 rs. mensuales, 150 rs. trimestrales, 500 rs. anuales. En el exterior: 100 rs. mensuales, 300 rs. trimestrales, 1000 rs. anuales. En el interior: 50 rs. mensuales, 150 rs. trimestrales, 500 rs. anuales.
---	---	---

COL.LABORACIONS I AGRAÏMENTS ESPECIALS

MUSEU MARÍTIM (M.M.B.)
MUSEU DE LLORET (M.LI.)
MUSEU DEL SURO DE PALAFRUGELL
ARXIU-MUSEU DE CALELLA (A-M.C.)
MUSEU DE PALAMÓS (M.P.)
ASSOCIACIÓ FILATÈLICA DE S.F.G.
Olga López (M.M.B.)
Joan Doménech (M.LI.)
Josep Espadale (Museu del Suro de Palafrugell)
Miquel Martí (M.P.)
Sr. Pere Coris, de Tossa de Mar
Sr. Agustí Vilà (A.V.), de Lloret de Mar
Srs. Josep M^a Codina i Jesús Rodríguez (A-M. C.)
Família Roldós-Casellas
Sr. Eduard i Josep Almar
Sr. Joan Dardé
Sr. Ramon Gay
Sr. Joaquim Porta
Sra. Margarida Rabasedas
Sra. Carme Casas
Sr. Josep Pont
Sr. Josep Bronsoms

EN AQUESTS "TALLERS D'HISTÒRIA", COM A PEDAGOGS, HI COL.LABOREN:

Mercè Agustí (Col.legi Sant Josep)
Lluís Calverons (Institut de Formació Professional)
Santi Casasblancas (Institut de Batxillerat)
Beatriu Cruset (Col.legi de l'Estació)
Maria De la Peña (Col.legi Cor de Maria)
Valentina Escudero (Col.legi Baldiri Reixach)
Elena Esteva (Col.legi de l'Estació)
Anna Gutiérrez (Col.legi Gaziell)
Isabel Prunés (Col.legi Gaziell)
Adela Rubió (Col.legi Cor de Maria)

FOTOGRAFIA:

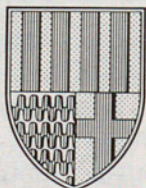
Enric Esterlí - J. Bigas (Portada)

VIDEOS:

Servei de Museus - Ramon Gay

REALITZACIÓ TÈCNICA:

Francesc Aicart - Sílvia Alemany
Angel Jiménez - Nèstor Sanchiz



SERVEI DE PUBLICACIONS I D'ARXIU
JUNTA DEL MUSEU D'HISTÒRIA DE LA CIUTAT
ÀREA DE CULTURA
Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols