

# LA ROCA DE XEIX

Núms. 11-12-13. setembre 1996

Presentació, per Josep Azuara

El transport marítim a través del moviment del port de Barcelona en l'any 1860 i els capitans que hi participaren, per L. Carbonell Relat

Fitxa Tècnica: marcadors de mercaderies, per Palemó Anglés

Addenda d'activitats culturals: 1er Cicle de Conferències sobre El Masnou al llarg de la història.

Presentació, per Eladi Torres



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

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

Direcció i coordinació: Rosa Almuzara  
Difusió: Ajuntament del Masnou (Gabinet de l'Alcaldia i Despatx Central)  
Correcció: Servei Municipal de Català  
Disseny gràfic: Lluís P. Coma  
Imatges: facilitades per L. Carbonell Relat i realitzades per Gerard Poch.

Foto Coberta: Detall superior de la talaia, des d'on s'observava l'arribada dels vaixells al port de Barcelona. (Carrer Sant Francesc).  
Com es pot veure encara és de "gran utilitat" com a suport de les noves tecnologies de la comunicació.

- © Presentació Josep Azuara
- © El transport marítim a través del moviment del port de Barcelona en l'any 1860 i els capitans que hi participaren L. Carbonell Relat
- © Fitxa Tècnica: marcadors de mercaderies Palemó Anglés
- © Presentació Eladi Torres
- © Vestigis de les primeres cultures al Maresme: l'antiguitat a la zona del Masnou David Farell
- © Els orígens de les viles del Maresme en l'època medieval Joaquim Graupera
- © Reflexions entorn a la història del Masnou: des dels inicis fins als nostres dies Rosa Almuzara

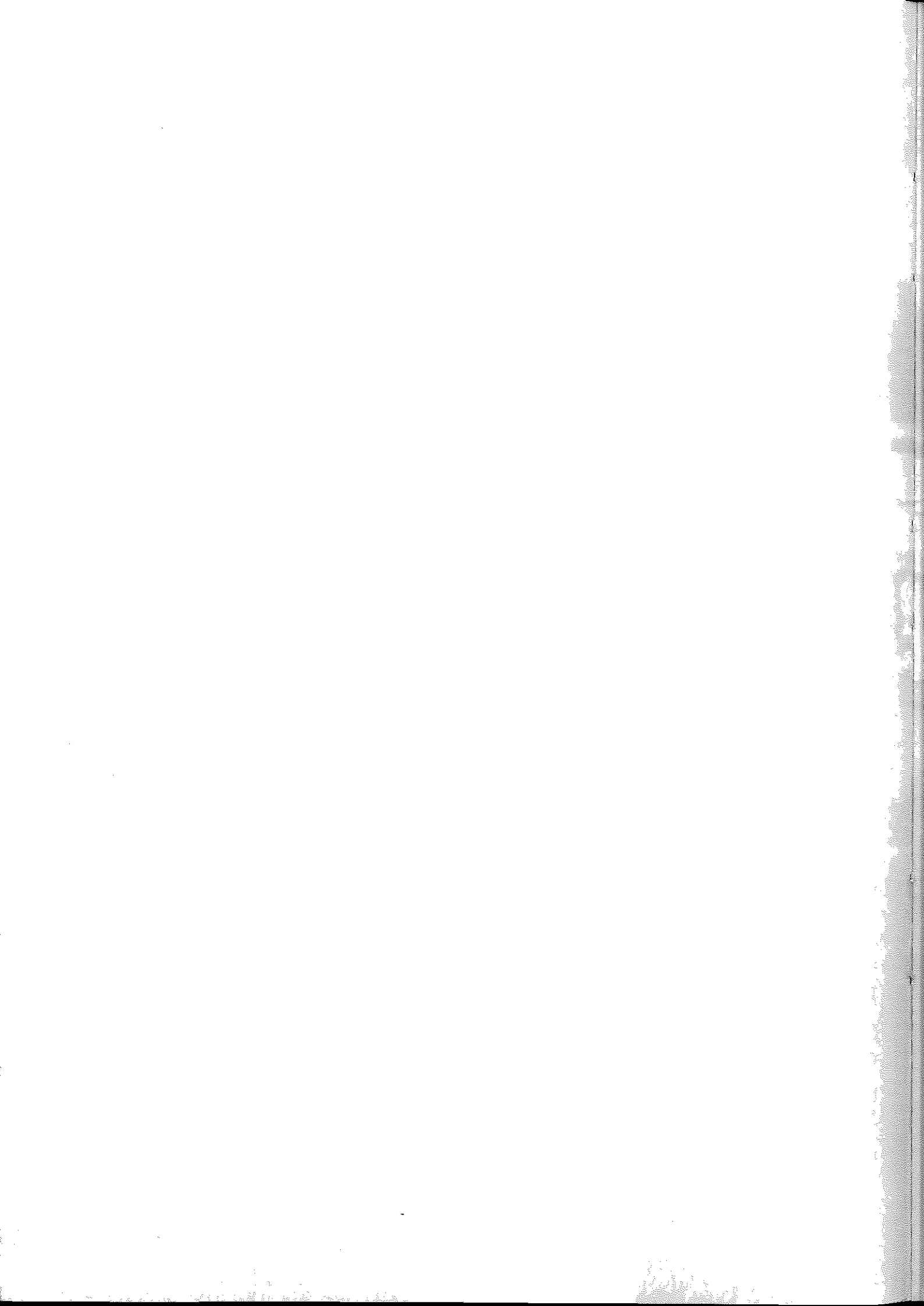
Exemplar gratuït: per a sol·licituds adreceu-vos a l'Ajuntament del Masnou

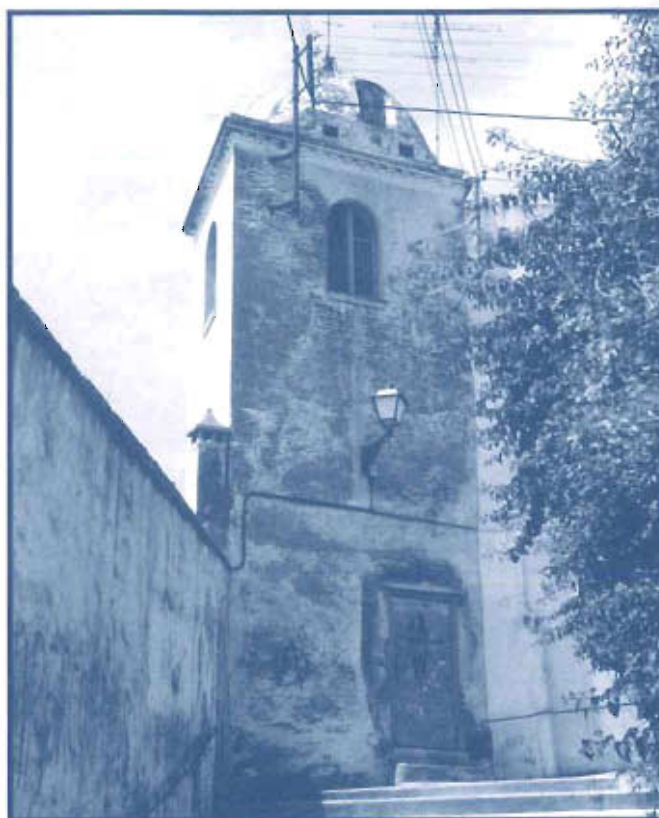
Producció: Ramon Ruiz Bruy  
ISSN: 1130-7935  
Dipòsit Legal: B-45.605-90

# SUMARI

---

• Presentació, per Josep Azuara	5
• El Transport marítim a través del moviment del port de Barcelona en l'any 1860 i els capitans que hi participaren, per L. Carbonell Relat	9
• Fitxa Tècnica: marcadors de mercaderies, per Palemó Anglés	103
• Addenda d'activitats culturals: 1er Cicle de conferències sobre El Masnou al llarg de la història.	107
• Presentació, per Eladi Torres	109
• Vestigis de les primeres cultures al Maresme: l'antiguitat a la zona del Masnou, per David Farell	111
• Els orígens de les viles del Maresme en l'època medieval, per Joaquim Graupera	113
• Reflexions entorn a la història del Masnou: des dels inicis fins als nostres dies, per Rosa Almuzara	115





## PRESENTACIÓ

Foto superior: Vista general de la Talaia. (Foto de Gerard Poch).  
Foto de fons: Vista general de l'antiga fonda de marina, al costat de la Talaia.  
(Foto de Gerard Poch).

Ben segur que els que som lectors d'aquests *Quaderns d'Història Local*, també fruïm a les hemeroteques i més d'un cop no ens hem pogut estar de fullejar alguns opuscles del ja gairebé bicentenari *Diario de Barcelona*.

És curiós endinsar-se en els fets que eren notícies anys enrera, però potser el més sorprenent és veure que hi ha moltes coses que pràcticament no han canviat, com ara la preocupació per als índexs de preus al consum o del PIB. D'aquí ve que aquesta necessitat de donar a conèixer les dades econòmiques hagi esdevingut, amb el temps, una font de gran precisió per a la història econòmica que ha permès fer uns estudis com els que ara presentem.

De fet, els precedents de la premsa diària es troben en fulls volants sobre informació econòmica que es repartien pels ports de la mediterrània occidental i dels Països Baixos ja que eren els dos centres neuràlgics del comerç al segle XVII. Per això no ens ha de sorprendre que el *Diario de Barcelona* fos el primer que es publicà a l'Europa continental i que els dos únics antecedents siguin el *Daily Courant* (1720) i *The Times* (1785) editats a Londres.

Res millor que el treball d'investigació del Dr. L. Carbonell i Relat sobre les entrades i sortides de vaixells del port de Barcelona durant el 1860 i les relacions amb la marina mercant del Masnou per arribar a copsar quin era el brogit d'intercanvis socioeconòmics que es vivia entorn al port, i per tant, a la ciutat de Barcelona.

Però ben mirat, les aportacions que resulten de l'estudi del tràfic del port de Barcelona el 1860 i les dels capitans masnovins són cabdals per a la història del Masnou. Per això aprofito per donar les gràcies al Dr. Carbonell per la dedicació que li ha suposat realitzar aquest estudi, tot afegint que penso que els resultats obtinguts són fruit de la seva formació com a capità de la marina mercant, doctor en Història i actual professor de la Facultat de Nàutica de Barcelona.

Aquestes aportacions se sintetitzen en la durada dels viatges, les derrotes i les escales i en els productes que comercialitzaven. Tres aspectes fonamentals per tal de poder estudiar el comerç de la carrera d'Amèrica.

La necessitat de donar a conèixer els productes que estaven disponibles a Barcelona feia que el *Diario de Barcelona*, precisament subtitulat *Diario de Avisos y Noticias* fes aquesta funció transmissora. Per això coneixem al detall la càrrega que arribava a port i, en canvi, no tenim tanta informació dels productes que s'exportaven. Aquest fet deuria ser per evitar assalts als vaixells ja que fins cap al 1820 encara eren freqüents per part dels nord-africans.

Que s'hagués fundat el *Diario de Barcelona* ha resultat d'un gran interès, ja que en el transcurs de gairebé 200 anys d'edició ha resultat una eina transcendental per Catalunya. Per això vull dedicar un record per al seu fundador Pere Pau Husson de Lapezarán, ja que és una figura a qui li devem un reconeixement a la seva obra iniciada en un llunyà dos d'octubre de mil set-cents noranta-dos. També si parlem de records puc dir que per mi n'hi ha un de molt entranyable relacionat amb l'esmentat *Diario de Barcelona*, ja que el meu avi va ser-ne director tècnic fins a l'any 1961 i gràcies a això puc dir que conec amb certa profunditat aquest món de la premsa perquè hi vaig treballar com a linotipista en la meua època d'estudiant i no cal dir la gran il·lusió que em fa que ara el Dr. Carbonell ens parli d'aquest diari.

Crec que cada un dels quaderns d'història local de *La Roca de Xeix*, mantenen dues característiques comunes, que són: tractar de temàtiques inèdites i d'exposar-les amb rigor científic. La seva aportació no es limita al Masnou sinó a la història del país en general, fet que celebro ja que no hi ha res més eixorc que els localismes tancats en si mateixos.

**JOSEP AZUARA**  
ALCALDE DEL MASNOU





EL TRANSPORT MARÍTIM  
A TRAVÉS DEL MOVIMENT  
DEL PORT DE BARCELONA  
EN L'ANY 1860  
I ELS CAPITANS MASNOVINS  
QUE HI PARTICIPAREN

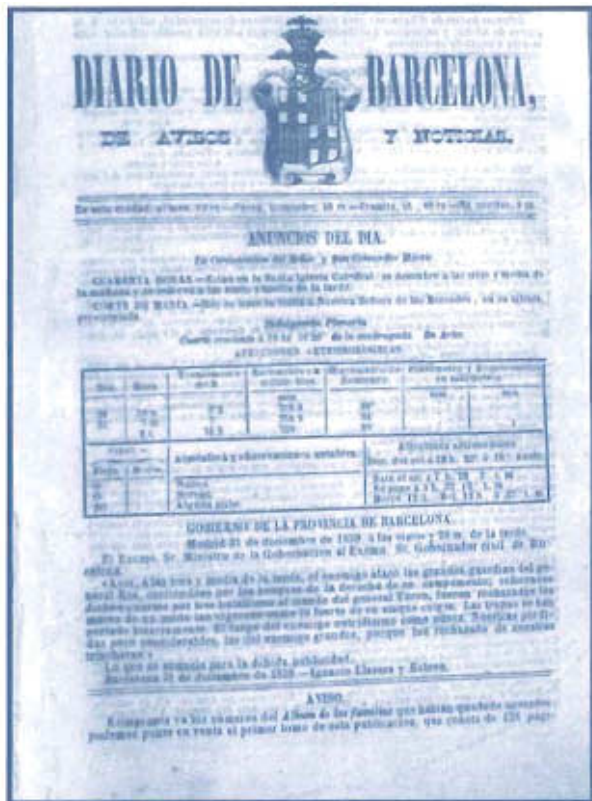
PER

L. CARBONELL RELAT

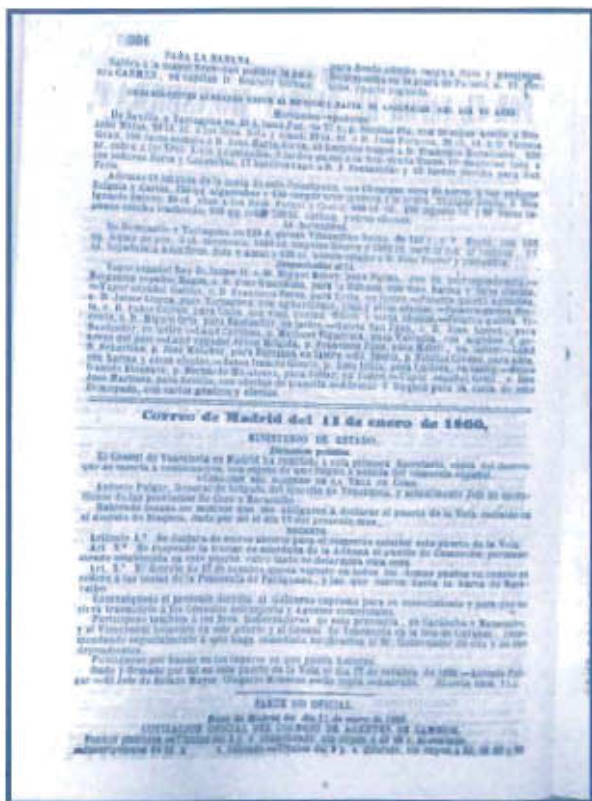
PROF. DE LA FACULTAT DE NÀUTICA  
DE BARCELONA (U.P.C.)

Bergantí *Caupolicán*, del qual en foren capitans tres Millet - Francesc,  
Isidre i Pere-, i un Coll. Aquarel·la de Moix Solé.  
(Foto de l'autor d'una il·lustració del llibret "Festa Major del Masnou", 1993).





Primera plana del *Diario de Barcelona* de l'1 de gener de 1860. (Foto de l'autor d'un original de la Biblioteca del Fomento Nacional del Trabajo).



Pàgina del *Diario de Barcelona* del 15 de gener de 1860 on figuren els vaixells entrats i sortits el dia abans. (Foto de l'autor d'un original de la Biblioteca del Fomento Nacional del Trabajo).

# L'ÀMBIT

## INTRODUCCIÓ

El moviment dels vaixells mercants i de la càrrega al port de Barcelona el 1860 és la millor manifestació de la realitat quotidiana del comerç de la ciutat de l'època. A través d'aquest moviment podem avaluar l'estructura i l'activitat del sector del transport marítim en general, i fins i tot analitzar els detalls més ínfims amb un criteri que ultrapassa l'usual de comparar les dades purament estadístiques, arribant a establir la periodicitat i dinàmica dels viatges, la composició i les particularitats dels carregaments, les característiques i la tipologia dels vaixells, i altres aspectes que donen en conjunt una imatge viva i gairebé desconeguda del món comercial marítim. La base de tot això és un munt de dades que he recollit a propòsit i, després, analitzat amb molta cura i prudència, per extreure'n les conclusions que constitueixen la raó i l'objectiu d'aquest treball.

L'any 1860 no l'he elegit per cap motiu especial. En realitat podria haver estat qualsevol altre, però l'he elegit pels fets següents:

1. El ser l'inici d'una dècada.
2. L'absència d'esdeveniments nacionals o internacionals de pes, susceptibles d'interferir i afectar amb certa consideració el sector del transport marítim. Això no vol dir que el 1860 fos un any realment tranquil per Espanya: l'esclat de la guerra amb Marroc, per una banda, i el pronunciament del general Ortega, per l'altra, creen un ambient de trasbals i de neguit, però la durada dels dos successos va ésser molt curta. El Marroc acabà demanant la pau i la rebel·lió quedà ràpidament controlada.

La situació política d'Itàlia, en plena pugna per la unificació del país, tampoc afectà gairebé gens l'àmbit marítim de les altres nacions.

3. L'existència d'una navegació a vapor, bastant primària en el nostre país, però que a nivell internacional representava ja una forta competència per als velers més ràpids que mai han existit: els legendaris *clippers* de la ruta del te.

# LA FONT DOCUMENTAL

Les dades diàries del moviment del port de Barcelona són fàcils de trobar en la premsa de l'època. Les utilitzades aquí procedeixen del *Diario de Barcelona*, el buidat del qual m'ha exigít la consulta de dues col·leccions. La primera per extreure'n la quasi totalitat de la informació i la segona per suplir els pocs exemplars i una o dues pàgines que hi mancaven, així com per reconstruir les línies de text que havien estat escapçades per la guillotina quan enquadernaren els volums.

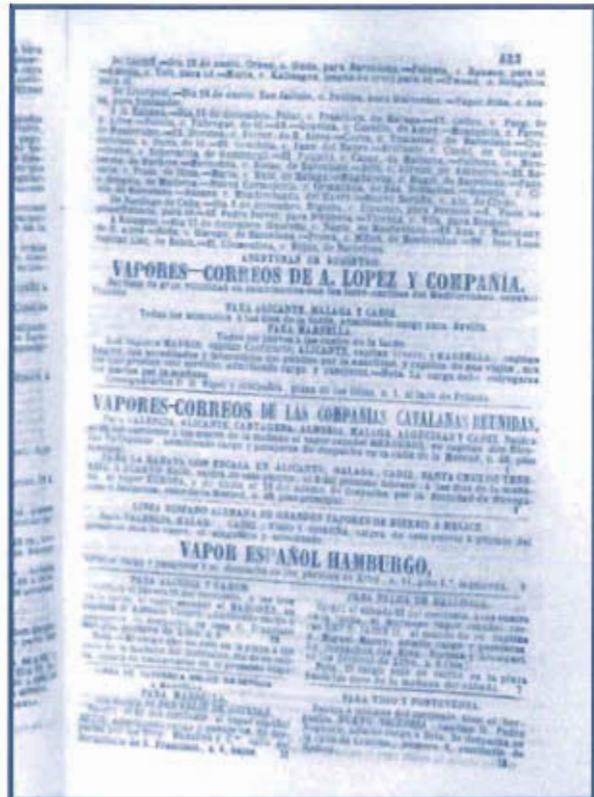
A més, per aclarir o confirmar certs detalls d'interès he consultat alguns exemplars de dos diaris més, anomenats *La Corona* i *El Telégrafo*. Això m'ha permès comparar el contingut dels tres diaris, constatant que la informació relativa al moviment portuari donada per tots ells és gairebé la mateixa, a pesar d'apreciar-se unes lleugeríssimes diferències, mancades d'entitat suficient per justificar el buidat dels altres dos que acabo d'esmentar.

En conjunt, és evident que les dades tretes del *Diario de Barcelona* no reflecteixen la totalitat del moviment del port de Barcelona, com explicaré seguidament, però és ben cert també que encara que les hagués complementat amb la informació addicional obtinguda als altres dos diaris, el resultat no hauria estat gaire millor.

Per altra banda, he consultat també i amb força profit les estadístiques de la Duana (1) i (2). Les dades que proporcionen són valuoses pel rigor amb què estan confeccionades, encara que resulten molt fredes per la manca de la vivesa pròpia de les notícies del diari. Per aquesta raó només les utilitzaré amb caràcter suplementari, per aclarir o ampliar alguns aspectes de major interès.

## ESTRUCTURA DE LA INFORMACIÓ DEL DIARIO DE BARCELONA

L'any 1860 el *Diario de Barcelona* feia, els dies feiners, dos edicions al dia, una al matí i l'altra a la tarda. Els diumenges i festius, en canvi, en publicava només una, seguint el costum usual de l'època. La informació relativa al moviment del port de Barcelona apareix en una secció adient,



Una pàgina del *Diario de Barcelona* del 19 de gener de 1860, amb anuncis de vaixells de càrrega i de passatgers. (Foto de l'autor d'un original de la Biblioteca del Fomento Nacional del Trabajo).

dividida en dos apartats: l'un dedicat a les entrades i l'altre a les sortides de vaixells. L'edició del matí dona normalment la relació dels arribats el dia anterior, des del migdia fins al vespre, i en la de la tarda els que ho han fet el mateix dia, entre l'alba i el migdia. L'apartat d'entrades consta de dues parts, encapçalades per les indicacions *Mercantes españolas* i *Idem extranjeras* (sic), on figura la informació relativa a uns i altres. L'apartat de sortides, que apareix amb l'epígraf *despachados*, porta generalment la indicació de la data a la qual es refereix i la seva publicació és bastant irregular.

A més, la informació relativa als vaixells entrats és sempre molt més completa que la dels vaixells que han sortit del port. En el primer cas hi consten les dades següents:

Procedència, duració del viatge, aparell, bandera, nom del vaixell, tonatge, si el mana capità o patró, el seu nom, pes o volum de la càrrega destinada a cada receptor, i, quan s'escau, el número de passatgers i el nom del consignatari. A més, hi consta també, quan correspon, la mesura preventiva establerta per l'autoritat sanitària en cas de malaltia a bord o de sospita de la seva existència, i, la indicació d'entrada forçosa, si és així, especificant els motius que la justifiquen.

Una mostra de la informació d'un vaixell entrat, en la qual he salvat les abreviatures, és la publicada el 9 de novembre de 1860, en l'edició del matí, tal com ve seguidament:

*"De Guayaquil en 120 días, bergantín Caupolicán, de 258 toneladas, capitán don Francisco Millet, con 4600 quintales de cacao y 19 tercios orchilla a don José Maria Serra".*

L'apartat relatiu als vaixells sortits proporciona unes dades molt més magres i es limiten a les següents:

Destinació, aparell, bandera, nom del vaixell, si el mana un capità o patró, el seu nom, i una indicació molt sintetitzada de la càrrega que porta, sense detallar quantitats ni destinataris i quasi sempre expressada amb genèrics tals com *géneros y efectos, géneros del país*, o d'altres semblants, d'interpretació bastant aleatòria i difícil d'avaluar.

Una mostra és la notícia del dia 28 de juny de 1860, publicada dos dies després, pel matí:

*"Bergantín-goleta español Paco, capitán don Juan Arimón, para Montevideo, con vino, naipes y otros efectos".*

Tant a l'apartat de vaixells entrats com al de sortits la informació dóna la notícia pròpia de cadascun d'ells. Hi figura, a més, un punt on apareix el grup qualificat genèricament com a procedents o destinats a la *costa del Principado*, segons sigui el cas, indicant sempre el número, però sense donar cap nom ni identificació, ni el lloc concret d'on vénen o a on van. L'existència d'aquest grup, del qual en parlaré més endavant, impedeix conèixer amb detall l'activitat d'una part important de les vies comercials relacionades amb el port de Barcelona i la incidència específica de molts indrets i mercaderies. No obstant això hi ha casos, com és el dels vapors procedents de Tarragona, que lògicament haurien de figurar en aquest grup, i, en canvi, apareixen ben individualitzats.

## PROBLEMÀTICA DE LES DADES OBTINGUDES DEL DIARI

El primer inconvenient de les notícies del diari és la irregularitat de la publicació de l'apartat de vaixells sortits, i això es tradueix en un visible desacord entre el nombre d'aquests i el dels entrats a port. La suma d'uns i d'altres al llarg de

l'any 1860 evidencia la desigualtat de tractament de la informació pertinent, amb els resultats següents:

### BALANÇ DE VAIXELLS A BARCELONA EL 1860

Entrats	7.031
Sortits	4.564
Diferència	2.467

Un altre aspecte problemàtic és el poc rigor ortogràfic i tipogràfic amb que estan escrits els noms, tant dels vaixells com de les persones. Sortosament, una bona part dels vaixells entren i sortiren del port de Barcelona en repetides ocasions, la qual cosa permet comparar les grafies i arribar a la versió més probable o considerada gairebé correcta.

De totes maneres no sempre m'ha estat possible fer unes correccions vàlides, com succeeix, per exemple, amb el cas del patró del bateo Deux Cousins, que apareix amb ortografies lleugerament diferents: Juan Isovert, el 10 de febrer; J.B. Isardo, el 7 de maig; i Juan Isoard, el 27 de juny. Un altre cas semblant és el del capità de la pollastra goleta Ninfa: se l'anomena Pablo Cairán, el 14 de gener; Pablo Carrau, l'11 de juny; i Pablo Canals, el 5 de desembre, de manera que és difícil decidir-se per qualsevol d'elles.

D'altra banda és de lamentar que els redactors de la informació publicada pel diari optessin per traduir, en moltes ocasions, els noms de les persones i dels vaixells estrangers, la qual cosa incrementa, sens dubte, la problemàtica de la qüestió i dificulta la possible identificació de les unes i dels altres.



Foto actual del local del carrer Llibreteria núm. 22 de Barcelona, seu de l'administració del *Diario de Barcelona* el 1860. (Foto de l'autor).

# ELS VAIXELLS

## VAIXELLS ENTRATS I VAIXELLS SORTITS

El recompte dels vaixells entrats al port de Barcelona al llarg de 1860 dona, com ja he dit abans, un total 7.031, i inclou 47 vaixells de guerra i 2 iots. Per tant, els vaixells mercants implicats són 6.982. Aquest nombre es distribueix així:

VAIXELLS MERCANTS ENTRATS	
Vaixells unitaris:	4.141
Vaixells agrupats:	2.841
TOTAL 6.982	
Mitja diària: 20 vaixells aprox.	

Els vaixells unitaris són els que apareixen en el *Diario de Barcelona* amb les dades pròpies de cadascun d'ells. Els vaixells agrupats, en canvi, vénen en 344 registres, 343 dels quals estan inclosos en el genèric procedents de la costa del Principat, amb un total de 2.831 vaixells, i una freqüència mitja d'aparició de gairebé d'un per dia. Aquests registres contenen un mínim d'un vaixell, el 19 de maig, un màxim de 26, el 29 de març, i una mitjana de 8. El grup restant, qualificat de procedents de la costa d'Àfrica, correspon al 14 d'agost i conté 10 vaixells, dels quals en parlaré més endavant.

Seguint el mateix criteri, l'estadística dels vaixells mercants sortits és la que ve a continuació:

VAIXELLS MERCANTS SORTITS	
Vaixells unitaris:	2.063
Vaixells agrupats:	2.501
TOTAL 4.564	

La comparació del nombre total de vaixells de tota mena entrats, 6.982, amb el de sortits, 4.564, reflecteix el diferent tractament que mereixen tals apartats al *Diario de Barcelona* i aquesta disparitat s'explica fàcilment per la publicació irregular del darrer, tal i com ja he dit uns paràgrafs més amunt. Amb rigor matemàtic el nombre dels vaixells d'ambdós epígrafs no ha de coincidir necessàriament, ja que els vaixells existents l'1 de gener al port no es comptabilitzen com a entrats, per haver-ho fet l'any anterior, i que alguns dels que entren a finals de desembre no ho seran com a sortits, ja que ho faran l'any vinent. Això és cert, però també és cert que amb

alguna mesura uns i altres es compensen i encara que podem acceptar una diferència de 10, 100 o més unitats, en cap cas és possible admetre com a vàlida la dels 2.467 vaixells que donen les xifres, els quals representen gairebé el 35% dels entrats.

Així doncs, l'estudi sobre el moviment del port de Barcelona el faré basant-me fonamentalment en els vaixells entrats.

Les estadístiques de la Duana proporcionen uns valors comptats amb uns criteris molt diferents, però que tot i que no coincideixen amb els que acabo de reflectir, sí al menys són més coherents (3).

## CARACTERÍSTIQUES DELS VAIXELLS MERCANTS

L'anàlisi de les dades dels vaixells obtingudes al *Diario de Barcelona* detecta un detall que crida fortament l'atenció: el tonatge. Acostumats com estem a les magnituds dels superpetrolers actuals, que arriben a les 500.000 tones, les unitats del 1860 semblen ridícules. No n'hi ha cap que ultrapassi les 1.000 tones. De fet el vaixell més gran entrat al port de Barcelona en aquell any fou la fragata nord-americana Danube, de 908 t., el 28 de setembre. Després, i per ordre decreixent, la corbeta anglesa Clarendon, de 885 t., el 15 de juliol; la fragata espanyola Primera de Alicante, de 815 t., el 21 de desembre; i el vapor francès Vigilant, de 793 t., el 16 de juny.

A l'altre extrem de la llista de dimensions tenim també el més petit: el llagut San Antonio, procedent de Vinaròs, amb només 1 t., entrat el 21 de maig. El segueixen, per ordre creixent, el seu homònim, de 2 t., arribat de Ceuta i Peníscola, el 20 de juny; el San Sebastián, de 2 t., de Màlaga, el 14 d'agost; el San Juan, de Torrox, de 3 t., el 25 de març; el Rosario, de Gandia, de 3 t., el 4 de juliol; i el Remedio, de Vélez Màlaga, de 4 t., el 25 de març. Cal dir que entre els de 3 i de 4 t. hi ha bastants llaguts més, però com a mostra m'he limitat a seleccionar els procedents de ports més llunyans.

Com a aclariment cal dir que el tonatge al qual ens referim és l'anomenat d'arqueig o de registre, i representa el volum útil del buc, obtingut d'acord amb el reglament vigent en aquell temps i que, a més, serveix de base per a l'aplicació de taxes i de tota mena d'impostos.

## TIPOLOGIA DELS VAIXELLS ENTRATS

La tipologia dels vaixells mercants entrats a Barcelona el 1860 respon a un ampli mostrari on són representats la majoria dels aparells de difusió internacional en ús a l'època i també els autòctons o característics de l'occident de la Mediterrània. A partir dels vaixells unitaris és possible calcular el nombre dels corresponents a cada aparell, el resultat del qual queda sintetitzat en el quadre estadístic que ve a continuació:

ESTADÍSTICA DE LA TIPOLOGIA DELS VAIXELLS  
MERCANTS ENTRATS A BARCELONA EL 1860

Tipus	Núm.	%	Tonatge		
			Mínim	Màxim	Mig
Llaüt o llagut	1.758	42,45	1	125	34
Vapor	700	16,91	32	793	185
Corbeta	294	7,10	87	885	335
Bergantí	293	7,08	60	612	207
Pollacra	204	4,93	51	392	169
Pollacra goleta	202	4,88	39	360	101
Goleta	170	4,11	39	250	104
Bergantí goleta	133	3,21	48	407	118
Pailebot	124	2,99	24	144	62
Bateo	63	1,52	16	90	47
Fragata	47	1,14	134	908	492
Místic	42	1,01	36	89	65
Xabec	42	1,01	24	80	48
Balandra	23	0,56	19	98	48
Quetx	17	0,41	42	102	65
Galeas	12	0,29	81	148	112
Místic goleta	10	0,24	50	75	62
Tartana	5	0,12	28	80	55
Bergantí pollacra	1	0,02	158	158	158
Lugre	1	0,02	63	63	63
<b>Total</b>	<b>4.141</b>	<b>100,-</b>	<b>1</b>	<b>908</b>	<b>126</b>

L'aparell més comú dels vaixells entrats, com podem comprovar, és el llaüt o llagut, amb 1.758 unitats, el 42,45% del total. En tonatge, el ventall dels llaüts comptabilitzats va des d'1 a 125 tones, essent la mitja de 34 t. En la pràctica, un llaüt de 34 t. deuria tenir una eslora d'uns 35 a 40 peus (10,5 a 12 m.), una mànega de 12 a 14 peus (3,60 a 4,20 m.) i un puntal de 4 a 7 peus (1,20 a 2,10 m.). Totes aquestes mesures són només aproximades. Des del punt de vista tècnic el llaüt és un vaixell de vela llatina, la vela que arribà a convertir-se en típica de la Mediterrània seguint un procés força interessant i que aquí no és el context més

adient per esbrinar-ho. Normalment el llaüt arborava un sol pal, però això no impedeix que n'existissin de dos pals, principalment quan es tractava dels qualificats de tràfic, per distingir els mercants dedicats al transport i al comerç, dels que s'empraven per a la pesca. Els llaüts grans i de dos pals se'ls anomenava molt sovint barques de mitjana, i per influència de fora, falutxos. Com es desprèn de les estadístiques, que tindrem ocasió d'analitzar més endavant, els llaüts eren gairebé els que realitzaven la major part del transport entre les localitats de la costa catalana, anomenada costa del Principat en aquella època, i la resta de províncies mediterrànies espanyoles. El llaüt més petit, el d'1 tona, com deia ara mateix, fou el San Antonio, procedent de Vinaròs, entrat el 21 de maig; el més gran, el Santa Isabel, de 125 t., arribat també de Vinaròs, l'11 de novembre. El segon més gran fou el Carmen, de 93 t., vingut de Sevilla el 8 de novembre.

Als llaüts els segueixen en importància els vapors, amb 700 unitats i un tonatge comprès entre un mínim de 32 t. i un màxim de 793 t.; la mitja dels vapors és de 185 t. És curiós destacar, que el vapor més petit era el Tarraconense, de només 32 t. Aquest vaixell, que portava passatgers entre Barcelona i Tarragona, havia estat construït a Barcelona per Alexander y Hnos., el 1857, i fou el primer fet per aquesta empresa. Les estadístiques indiquen que el Tarraconense entrà 42 vegades a Barcelona al llarg de 1860. El vapor més gran va ésser el francès Vigilant, de 793 t., que arribà el 16 de juny. Per la seva part, l'espanyol més gran fou l'anomenat Europa, de 630 t., pertanyent a Bofill, Martorell y Cía.; aquest va fer escala a Barcelona el 23 de setembre i en altres tres ocasions.

Seguint l'ordre d'importància, i en tercer lloc, vénen les corbetes, amb 294 unitats. Anomenades també bricarques, el seu aparell consta de tres pals, el trinquet i el major aparellats amb veles rodones i el de messana amb una vela cangrea i escandaloses. La corbeta més petita entrada a Barcelona el 1860 fou l'espanyola anomenada Neptuno, de 87 t., el 15 de juny; i la més gran l'anglesa Clarendon, de 885 t., el 15 de juliol; la seguia la noruega Meteor, de 600 t., el 26 de novembre.

A continuació, el lloc número quatre i amb 293 vaixells l'ocupen els bergantins. Un bergantí és un vaixell de dos pals, amb veles rodones a tots dos. El més petit entrat a Barcelona va ésser l'Alvaro, de 60 t., el 26 de desembre; i el més gran el Destino, de 612 t., el 29 de novembre, ambdós espanyols.

El cinquè lloc està ocupat per les pollacres, que són uns vaixells gairebé iguals als bergantins, però que es distingeixen per portar els pals piols, és a dir, tot sencers i fets d'un sol tronc o peça, mentre que en els altres eren de dos o tres trosos. El vaixell més petit dels 204 amb aquest aparell entrats a Barcelona el 1860 va ser el sard Independencia, de 51 t., el 29 d'abril; i el més gran el napolità San Juan, de 392 t., l'1 de novembre.

A continuació, tenim, en sisè lloc per ordre d'entrades, les pollacres goletes, amb 202, la més petita de les quals va ésser l'anomenada Joven Pepita, de 39 t., el 26 de desembre; i la més gran la grega Moska, de 360 t., el 23 de setembre. Una pollacra goleta és, com el seu nom permet deduir, una barreja de pollacra i de goleta, o sia, un vaixell el trinquet del qual, piol, porta velam rodó i el messana, una vela cangrea.

Seguidament, en el lloc número set, amb 170, trobem les goletes. Com a goleta es coneix un vaixell de dos o tres pals amb veles cangrees. La més petita va ser la de nom Fortuna, amb 39 t., entrada l'1 i el 25 de novembre; i la més gran l'anglesa Trimandra, de 250 t., el 14 d'agost.

El vuitè lloc l'ocupen, amb 133 unitats, els bergantins goletes. L'aparell és l'equivalent al de les



Retrat del capità Joan Mirambell i Bertran. (Foto de l'autor d'una il·lustració del llibre "Festa Major del Masnou", 1983).

pollacres goletes, però portant el pal trinquet de tres peces. Cal dir també que hi havien bergantins goletes de dos i de tres pals. En aquest darrer cas tant al pal major com al de messana portaven veles cangrees. El més petit del qual en tenim constància d'haver entrat a Barcelona el 1860 és el Desiderio, de 48 t., el 27 de juliol; i el més gran el Basilia, de 407 t., el 22 d'abril.

Després d'aquests i en novè lloc vénen els pailebots. Un pailebot és una goleta petita, que porta només veles majors cangrees i sense cap escandalosa ni vela de gàbia. El més petit d'aquest tipus dels 124 entrats al port de Barcelona fou el Tres Hermanos, de 24 t., el 20 de maig; i el més gran el portuguès Rival, de 144 t., el 7 de maig. Curiosament Portugal és el país de la bandera del major percentatge de pailebots entrats a Barcelona, amb 11, que representen el 91,67% del total dels vaixells d'aquesta nacionalitat.

En el lloc número deu vénen els que als diaris anomenen bateo, terme que només trobem aplicat a alguns vaixells de bandera francesa. Curiosament aquest nom apareix solament en català medieval, en la forma bateu, i en el context que ens ocupa és un contagi o adaptació del mateix mot usat al segle passat pels provençals, i que per raó de l'àmbit i de les seves característiques correspon al que aquí coneixem per llagut o llaüt. El bateo més petit va ésser l'Elise, de 16 t., entrat el 16 de març; i els més grans el Cerf, el 2 de gener, i el Phorcis, aquest darrer entrat tres vegades, els dies 6 de març, 22 de juliol i 23 d'octubre, els dos de 90 t. De bateos n'entraren 63 unitats a Barcelona al llarg de 1860.

El lloc onzè l'ocupen les fragates. Un vaixell d'aquest tipus porta un aparell de tres pals, tots tres amb veles rodones, encara que la verga major del messana sol ésser seca, o sia, sense vela, amb la finalitat de no causar interferències a la cangrea del mateix pal. La fragata més petita de les 47 que van fer escala a Barcelona fou la San José, de 134 t., el 12 de maig, i la més gran la nord-americana Danube, de 908 t., el 28 de setembre, esmentada ja abans.

Seguidament i en el lloc dotzè, empatat amb el que ocupa el lloc tretzè, vénen els místics. Es tracta de vaixells d'aparell llatí, el propi de la Mediterrània i, per tant, semblant al dels llaguts, però que se'n diferencien per la forma de la part de proa de la vela, que no sol acabar en angle sinó en un curt caient vertical, anomenat martell. El més petit vist a Barcelona el 1860, dels 42 entrats, fou el Veloz, de 36 t., el 30 de maig, i el més gran el San José, de 89 t., el 24 d'abril.



Retrat del capità Jaume Maristany i Alsina. (Foto de l'autor d'una il·lustració del llibret "Festa Major del Masnou", 1983).

En el lloc tretzè vénen els xabecs. És aquest un aparell molt interessant i típic, ja que és el més gran dels autòctons de la mar Mediterrània. Porta tres pals amb veles llatines i gairebé tots els mercants de bandera espanyola estaven fets a les illes Balears, ja que eren els navegants d'aquella part els més afeccionats i quasi els únics que els empraven encara en l'època que ens ocupa. El més petit del qual en tenim notícies és el Caballo, de 24 t., entrat el 2 de maig, i el més gran el Tercera Dolores, de 80 t., el 16 d'octubre. El nombre dels entrats fou de 42.

Seguidament, en el lloc número catorzè, trobem les balandres. Són embarcacions d'un sol pal i vela cangrea, que de manera molt simplista podríem definir com a goletes d'un sol pal. La més petita vista a Barcelona el 1860 és la Carmen, de 19 t., el 24 de juny, i la més gran la Sagrario, de 98 t., el 8 d'octubre. D'aquest aparell n'entraren 23.

A continuació i en el quinzè lloc vénen els quetxs. Es tracta d'una mena de balandra pròpia del nord d'Europa. El més petit dels 17 entrats a Barcelona és el Ramoncito, de 42 t., el 19 d'agost, i el més gran, el Faraón, de 102 t., que entrà en tres ocasions a Barcelona el 1860: els dies 31 de gener, 4 de juny i 26 de setembre.

El lloc setzè l'ocupen uns vaixells coneguts per

galeas, nom amb el qual es designa un tipus d'origen holandès, de fons pla i d'un sol pal amb veiam rodó o al terç, que representa el 81,82% dels d'aquesta nacionalitat entrats a Barcelona. La seva difusió, però, ultrapassa les fronteres del país, ja que entre els vaixells alemanys n'hi ha tres, repartits entre Hamburg, Hanover i Mecklemburg, i un de dinamarqués. La galea més petita de les 12 arribades a Barcelona el 1860 és la Marie Jeanette, de 81 t., el 25 de novembre, i la més gran la Vibiandina Reina, de 148 t., el 14 de gener.

Els místics goleta ocupen el dissetè lloc. L'aparell és de tipus mixt, és a dir, amb el trinquet de místic i el major de goleta. El més petit, d'entre els 10 entrats a Barcelona, va ésser el Catalina, de 50 t., el 3 d'abril, i el més gran el Mulato, de 75 t., el 12 de juliol.

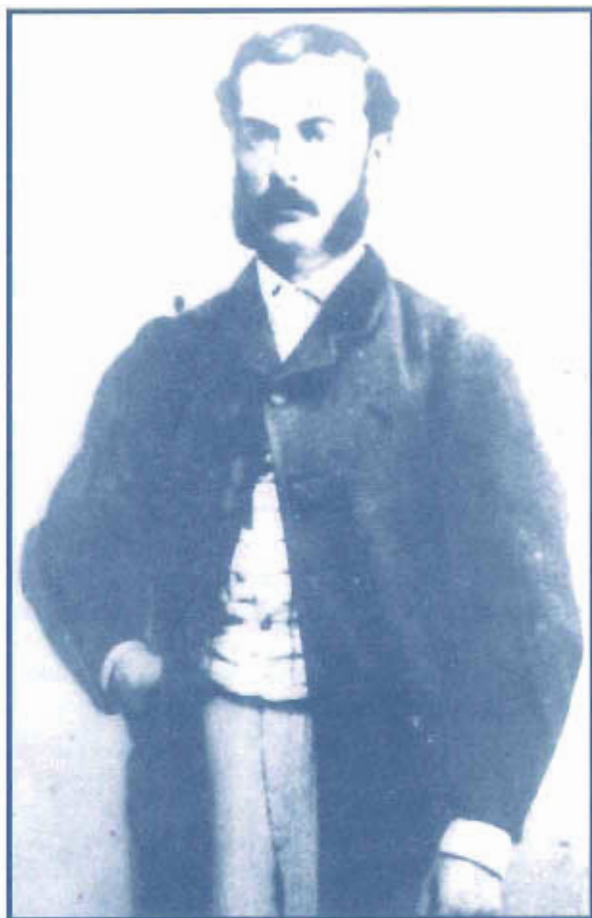
El lloc divuitè l'ocupen les tartanes. Es tracta d'un aparell semblant al dels llaguts, però que es diferencia per portar el pal perfectament vertical, sense cap caient o inclinació. La més petita de les 5 entrades a Barcelona el 1860 va ésser la sarda San Martín, de 28 t., el 27 de maig, i la més gran la toscana Due Sorelle, de 80 t., el 9 de maig.

En dinovè lloc tenim un bergantí pollacra, l'aparell del qual és òbviament una barreja dels dos tipus que li donen nom. La seva arboradura es compon d'un pal de tres peces i l'altre piol. L'únic entrat a Barcelona el 1860 porta per nom Prócer, és de 158 t. i arribà el 9 de febrer.

Per últim, en el lloc vintè ve un lugre. És un vaixell de tres pals amb veles al terç i l'únic entrat, el dia 24 de setembre de 1860, porta el nom de Luis. És de 63 t.

## VAIXELLS ESTRANGERS ENTRATS, PER BANDERES

L'anàlisi dels vaixells estrangers ens permet establir un ordre entre els països més vinculats al transport marítim que passava pel port de Barcelona, i ensems, veure quins són els aparells més usuals de cadascun. El total de vaixells estrangers entrats a Barcelona el 1860 és de 708 (4). Aquesta quantitat, referida als 4.141 mercants unitaris, representa un 17,10%. Per banderes, ocupa el primer lloc el Regne Unit, amb 166. Això no té res d'estrany, si tenim en compte que en aquella època tenia la marina mercant més important del món, amb uns tres milions de tones. El seguien els Estats Units, amb prop d'un



Retrat del capità Gerard Maristany i Truch.  
(Cedit pel Museu Municipal del Masnou).

milió i mig, i França, amb unes 715.000 tones. Els vaixells britànics arribats a Barcelona eren, la majoria, goletes, corbetes i bergantins, amb 51, 50 i 49 unitats, que representen, respectivament, el 30,72%, 30,12% i 29,51% del total de 166 que acabo de dir. El segon lloc, pel nombre de vaixells entrats a Barcelona l'ocupa França, amb 149 unitats, repartides així: un 42,28% del tipus bateo, amb 63 unitats; un 19,46% de bergantins, amb 29; el 10,74% de vapors, amb 16; un 10,07% de corbetes, amb 15; un altre 9,40% de goletes, amb 14; i la resta de 12, entre balandres, bergantins goletes, pollacres i pollacres goletes. Itàlia fou el tercer país pel nombre de vaixells entrats a Barcelona, amb 147 unitats. Els italians estaven distribuïts de la manera següent: 35 sota la denominació d'Itàlia pròpiament dita, 51 de Toscana, 36 de Sardenya, 19 de Nàpols, i 6 de Roma, és a dir, dels Estats Pontificis. És notori observar que el 58,50% dels vaixells italians esmentats eren pollacres, i el 25,17% pollacres goletes, amb 86 i 37 unitats, respectivament. El lloc número quatre l'ocupava Noruega, amb 59 vaixells, dels quals el 67,80% eren corbetes i el 25,42% bergantins, amb 40 i 15. Suècia, en cinquè lloc, amb 46, repartits majorment entre 27 corbetes, un 58,70%, i 12 bergan-

tins, un 26,09%. Els segueix Alemanya, en sisè lloc, amb 45, distribuïts així: 24 de Prússia, 12 de Mecklemburg, 7 d'Hanover, 1 d'Oldemburg i 1 també d'Hamburg. El conjunt estava repartit entre 23 corbetes, amb un 51,11% i 16 bergantins, amb un altre 35,56%, que són els aparells més ben representats. Per sota d'Alemanya hi figuren Rússia, el setè, amb 21, un 71,43% dels quals són corbetes i un 23,81% bergantins, 15 i 5, respectivament. El vuitè i novè lloc l'ocupaven Dinamarca i Portugal amb 13 i 12 unitats; del primer, 9, un 69,23%, són goletes i, del segon, 11, un 91,67%, pailebots, com ja he dit abans. A continuació, en desè i onzè lloc, tots ells amb 11 vaixells, vénen Grècia, amb 9 pollacres, un 81,82%; i Holanda, amb un 81,82% de galeas, és a dir, 8. A continuació, i en dotzè lloc, vénen els Estats Units, amb 10, un 60,-% dels quals, és a dir, 6, són corbetes; en el lloc tretzè segueix Àustria, amb 9, dels quals 6, un 66,67%, són bergantins; a continuació ve Bèlgica, en catorzè lloc, amb 5, el 60% corbetes i el 40% bergantins, amb 3 i 2 respectivament; i per acabar, els llocs quinzè, setzè i dissetè, els ocupen Xile, amb 2; i Mèxic i Perú, amb 1.

## VAIXELLS ESPANYOLS ENTRATS

Lògicament la bandera espanyola és la que onejava en la majoria dels vaixells entrats. Limitant-nos als vaixells individualitzats el total és de 3.433, o sia, el 82,90%. És indubtable també que la major part dels comptabilitzats com a vaixells agrupats serien igualment de bandera espanyola, encara que la informació del *Diario de Barcelona* no proporcioni cap evidència que permeti demostrar-ho.

Dissortadament no disposem de dades exactes sobre la importància la flota mercant espanyola de l'any 1860, encara que P. Estasén (5) ens dona les estadístiques dels vaixells destinats a la navegació d'altura d'aquell any, la qual cosa si més no representa un bon punt de referència. Les dades concretes són les del quadre següent:

### VAIXELLS ESPANYOLS D'ALTURA L'ANY 1860

Velers		Vapors		Totals	
Núm.	Tones	Núm.	Tones	Núm.	Tones
1.352	271.125	28	8.797	1.380	279.922

Com que en les esmentades xifres no es té en compte el tonatge dedicat a la navegació costanera, incloc seguidament els valors que ens proporciona J. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano corresponents a 1845 i 1875, relatius als vaixells majors de 20 t. i sense, però, els de les possessions d'Ultramar (6).



VAIXELLS ESPANYOLS MAJORS DE 20 T  
(SENSE ULTRAMAR)

Any	Núm. de vaixells	Tones
1845	2.742	186.500
1875	3.483	433.000

De les 433 mil tones de 1875, 351.200 corresponen a vaixells de vela i les 81.800 restants, a vapors. Ricart i Giralt (7), per la seva part, ens dóna les dades de l'any 1876 que vénen a continuació:

MARINA MERCANT ESPANYOLA L'ANY 1876

Velers		Vapors		Totals	
Núm.	Tones	Núm.	Tones	Núm.	Tones
2.915	557.230	230	176.250	3.145	733.480

PORT D'ON VÉVEN  
ELS VAIXELLS

Abans d'entrar de ple en el tema vull establir el que considero com a port de procedència dels vaixells. Com és lògic interessa fer-ho perquè, a part dels que vénen de la costa del Principat, dels quals no coneixem pel *Diario de Barcelona* de quin port concret es tracta, n'hi ha d'altres, principalment els que cobreixen una línia regular, que si bé sabem on han començat el viatge no està gens clar, de vegades, les escales que han fet entre el port de sortida i l'arribada a Barcelona. I això és així perquè el diari no les detalla. Com a exemple podem veure el cas dels vapors *Barcino* i *Vifredo*, entrats a Barcelona el 20 i 21 d'octubre de 1860, procedent el primer de Cadis i carrera, mentre el segon ve de Corunya, Cadis i carrera. Aquesta carrera és una manera d'englobar els ports existents entre Cadis i Barcelona, sense especificar-los ni proporcionar mitjans de saber quins són en realitat, per variar d'un viatge a l'altre. De vegades el diari detalla tots els ports, com succeeix amb el llaut *San José*, procedent de Garrucha, Aguiñas i Palma de Maiorca, que arribà a Barcelona el 9 de juny de 1860. Per aquesta raó i a l'objecte de simplificar la qüestió, l'anàlisi el realitzaré en funció del port des d'on emprèn el viatge de sortida i menyspreant, per tant, tots els altres, encara que siguin coneguts, utilitzant-los només quan les circumstàncies ho requereixin. El port capdavanter pel nombre de vaixells sortits cap a Barcelona el 1860 és València, amb un total de 449 velers i 57 vapors. El segon port en importància és Alacant, amb 407 velers i 74 vapors; després, en tercer lloc, ve Marsella, amb 117 velers i 123 vapors. La llista

dels ports de procedència és molt llarga i figura en el quadre I de l'Apèndix (9).

DURADA DEL VIATGE

La durada del viatge és, sens dubte, una de les dades més interessants de quantes ens proporciona la informació del *Diario de Barcelona*. Com a referència és excel·lent i, al mateix temps, la més adient, per avaluar les possibilitats d'exploració de cada vaixell, en relació amb els trajectes més usuals. Per altra part, ens permet constatar les llargues singiades que podia requerir als velers l'anada entre dos ports, per molt a prop que fossin, quan el vent no era propici. En el cas dels vapors, el fet de no dependre directament de la direcció i la intensitat del vent tenia com a conseqüència que la durada dels mateixos viatges fos més uniforme, encara que, lògicament, l'existència de mal temps podia reduir sensiblement la seva velocitat i, per tant, allargar el temps de navegació, però sempre en una proporció molt més reduïda que en els velers.

Uns exemples de tot el que acabo de dir i com mostra dels pitjors casos, puc esmentar el viatge del llaut *Joven Francisco*, procedent d'Alacant, que necessità 26 dies per arribar a Barcelona el 26 de setembre, quan un altre vaixell amb igual aparell, *el Remedio*, ho havia fet el 10 de juny amb només 2 dies, temps que igualaria també la



Retrat del capità Francesc Millet i Sust.  
(Cedit pel Museu Municipal de Masnou).

pollacra goleta Rafaela el 10 de setembre. Versemblantment el bergantí goleta José María invertí 21 dies des de Cadis, per arribar el 4 de novembre, davant els 3 dies emprats per la corbeta San José que ho va fer el 26 de desembre. Les mateixes diferències es troben en els velers procedents d'ultramar. Així es pot veure com el bergantí Cecilia arribava de Charleston en 26 dies el 7 de desembre, i la corbeta Fraternidad ho feia el 18 de gener, després d'un viatge de 67 dies. Semblantment, hi ha el cas del bergantí Remedios, que vingué de l'Havana en 22 dies i arribava el 17 de novembre, mentre el bergantí San José, que havia arribat el 6 del mateix mes de novembre, n'havia necessitat 72 en idèntic trajecte.

Com a exemple de vapors tenim el cas del viatge d'Alacant a Barcelona, realitzat pel Marsella en 19 hores, el 27 de setembre, en tant que el Barcelona, el 29 de juliol, i el Menorca, arribat el 29 de juny, l'havien fet en 36 hores. Un altre exemple, amb diferència menys acusada, la proporciona el vapor Pelayo, arribat de Cadis el 2 de juny, després de 80 hores de viatge, mentre que el de més durada, des del mateix port, l'havia fet el vapor Indio en 84 hores, el 25 de març.

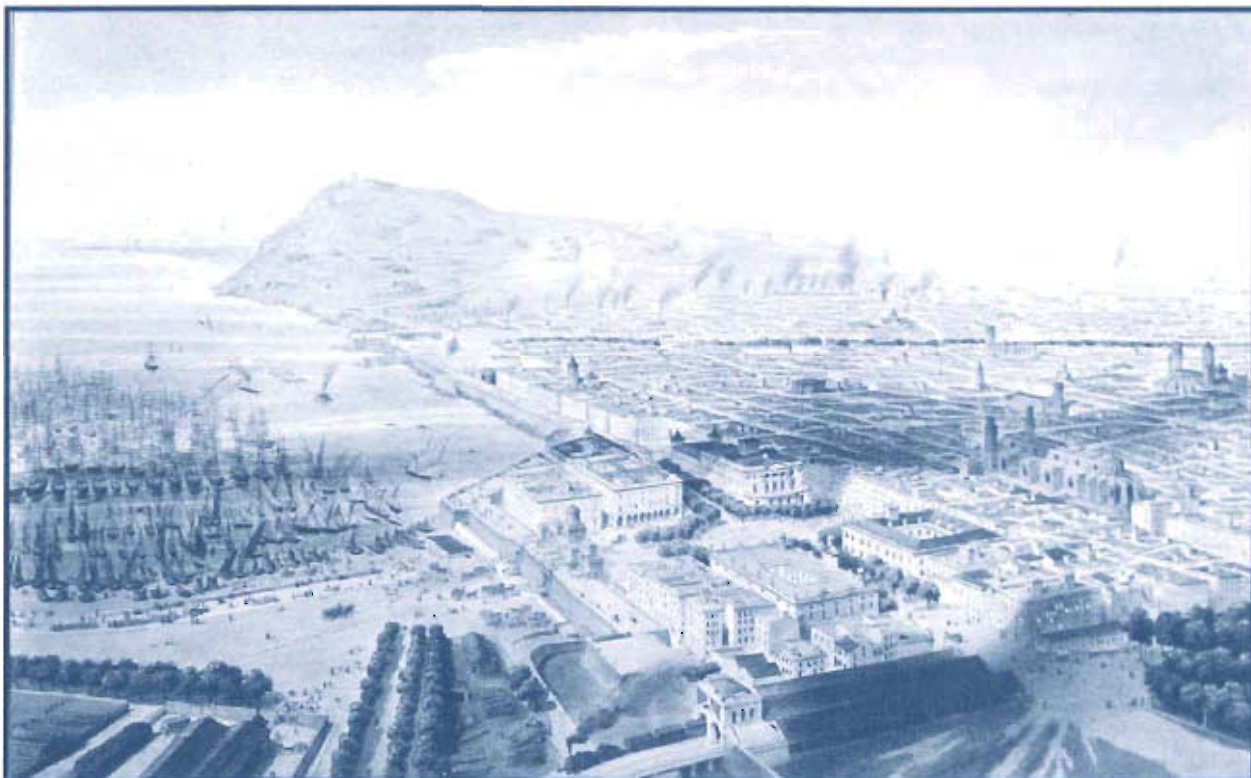
La durada dels viatges dels vapors i dels velers, resumida en forma de mínima i màxima, acompanyada de la mitjana, calculada a partir del

número de dades utilitzades i que indico també, és la reflectida en el quadre II de l'Apèndix.

La informació del *Diario de Barcelona* permet estudiar a més la durada dels viatges amb escales, ja que els valors que dona, exceptuant alguns casos molt concrets, es refereixen al port inicial de sortida. En aquest cas però, el temps de navegació es barreja i queda dissolt amb l'estada en cada port, de manera que el valor obtingut, tot i essent un bon indicador de caire econòmic, i fonamental per analitzar l'explotació de cada vaixell, no serveix per establir la rapidesa o dificultat de la travessia. Per no allargar excessivament aquesta part em limitaré a reflectir aquells casos en què hi ha cinc o més viatges, i que figuren resumits en el quadre III de l'Apèndix.

## QUALIFICACIÓ DEL QUI MANA EL VAIXELL

En tot vaixell hi ha un home que el comana. La seva missió consisteix, a més d'organitzar i distribuir el treball de la tripulació, en dirigir i portar la navegació del vaixell, elegint en tot moment la derrota més adient, en relació amb les característiques geogràfiques de cada indret i les condicions atmosfèriques existents o previsibles. Ultra això, té també un important paper en la gestió comercial del vaixell, molt destacat encara en l'època que



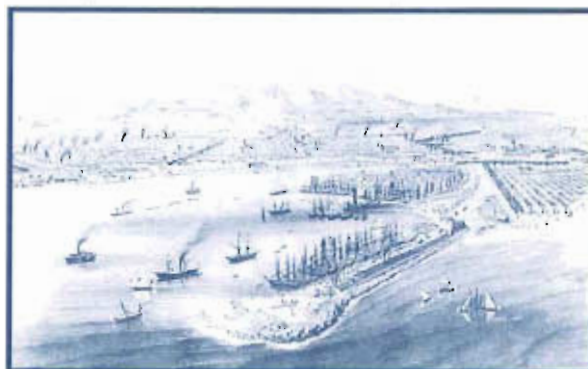
Vista parcial del port de Barcelona, l'any 1856. (Foto de l'autor).

ens ocupa, ja que la manca de mitjans ràpids de comunicació feia impossible realitzar-la des de la seu de l'empresa armadora, com succeeix avui en dia. Encara que el 1860 pertany ja a l'inici de l'època d'expansió de les comunicacions telegràfiques submarines, la xarxa existent no era suficient per permetre la supressió d'aquella pràctica comercial tan ben arrelada, consistent en la compra i venda de mercaderies per part del capità, o en el seu cas, de fer la contractació del seu transport a canvi d'un nòlit o preu establert. S'ha de tenir en compte que el qui manava el vaixell solia ser encara propietari o particip de la propietat i en qualsevol cas actuava com a comerciant en nom propi o dels seus associats, i en el pitjor dels casos, en condició de comanditari -recordem les famoses comandes comercials de l'edat mitjana- d'un negociant aliè i que no anava personalment a bord.

D'acord amb la classe de vaixell, el qui el mana se'l designa de dues maneres diferents: patró i capità. Aquesta terminologia segueix vigent encara, i implica una diferència de notable, ja que el primer té una capacitat de comandament limitada, tant pel que fa referència a l'àmbit geogràfic de la navegació com al tonatge del vaixell, mentre que el segon no està afectat per cap d'elles.

Segons es desprèn de l'estudi del tràfic portuari de Barcelona del 1860, i referit només als vaixells de bandera espanyola, hi ha uns tipus manats gairebé sempre per patrons, mentre que contràriament d'altres els manen capitans. Entre els primers, i pel seu número, sobresurten els llaguts, amb 1.755 casos, davant de dos només que els comanden capitans. Aquestes xifres, i semblantment, les que veurem a la resta d'aquest paràgraf i en el que ve a continuació, donen uns totals lleugerament diferents als que apareixen en el quadre "Estadística de la tipologia dels vaixells entrats a Barcelona el 1860" d'unes pàgines més amunt, ja que hi falten els que el *Diario de Barcelona* no especifica la categoria de qui els mana. El dos llaguts que deia suara són els anomenats *Capricho*, procedent de Charleston, i *Galgo*, de Màlaga i València entrats el 6 i el 7 de maig, respectivament, els capitans dels quals són uns tals Josep Bonet i Vicenç Dalmau. Amb patró exclusivament són els xabecs, amb 42 casos, i les tartanes, amb dues unitats. Els tipus on dominen clarament els patrons sobre els capitans són els pailebots, amb 98 i 14; els místics, amb 36 i 5; els místics goletes, amb 8 i 2; els quetxs, amb 11 i 6; i les balandres, amb 19 i 3.

En sentit contrari, he trobat que estan manats exclusivament per capitans tots els vapors, que sumen un total de 677 casos; les fragates, amb 33 unitats; els bergantins, amb 146; els bergantins goletes, amb 116; les corbetes, amb 109; i les pollacres, amb 103. El mateix succeeix amb els bergantins pollacres i els lugres, però essent les unitats comptabilitzades només una de cada, el resultat no és suficientment representatiu per donar-lo per vàlid. Els capitans són majoria en les pollacres goletes, amb 153 i 5. Aquestes darreres són les anomenades *Paquita*, patró Pedro Bertra, entrada el 8 de gener; *Unión*, patró Antonio Baeza, el 5 d'abril; *Rafaela*, patró Vicens Baldó, el 10 de setembre; i *Virgen de las Nieves*, patró Joan Mayans, el 2 de setembre i 12 d'octubre, encara que en una altra ocasió, el 27 de novembre, apareix ell mateix com a capità.



El port de Barcelona al voltant de l'any 1860. (Foto de l'autor).

## UNITATS I EMBALATGES

### UNITATS DE MESURA

Les càrregues dels vaixells arribats a Barcelona el 1860 mostren la varietat de sistemes de mesures emprats als indrets de procedència de les mercaderies, la qual denominació castellana he mantingut en alguns casos entre parèntesi, com es veu als apartats següents:

### UNITATS DE PES

En pesos, una unitat molt freqüent és l'arrova, equivalent a 25 lliures o uns 11,5 kg. La trobem en partides de garrofes, el 15 de gener; de figues i tomàquets, el 21 de gener; de canya de sucre,



Una imatge retrospectiva diferent del port de Barcelona.  
(Foto de l'autor).

el 18 de maig; de tomàquets i pebrots, l'1 de juliol; de patates, el 25 de juliol; i de cansalada, el 8 de febrer, entre d'altres.

Una altra mesura és el quintar, que és el pes de 4 arroves, o sia, 100 lliures o uns 46 kg. La trobem en partides de garrofes, el 8 de febrer; de panses i figues, el mateix dia de l'anterior; de draps, també el 8 de febrer; d'aram, el 6 de febrer; de carbó vegetal, el 5 i 6 de febrer; de llenya, el 3 de febrer; de ciment, el 8 de febrer; de ferro, el 14 de febrer; de formatges, el 9 de febrer; de suro, de fusta, de guano, de sofre i de pell de magrana, totes elles el 27 de febrer; d'escorça de pi i de pell d'alzina, el 2 de març; de plom, el 5 de març; i de llonganisses, el 14 de juny; entre d'altres moltes.

La lliura és una unitat de pes que a Espanya se solia dividir entre 12 i 20 unces, d'uns 29 grams cadascuna. La trobem en una partida de garres de cuir, el 4 de juny; en una altra d'aram vell, el 18 d'agost i en una de cera, el 14 d'agost, per mencionar-ne només algunes.

També és molt corrent la tona. La trobem associada principalment al carbó de pedra, el 22 de febrer; al marbre, el 5 de febrer; així com a una partida de segó, procedent de França, el 7 de febrer. No s'ha de confondre amb la unitat d'igual nom emprada per designar l'anomenat tonatge de registre del vaixell, i que té la seva principal aplicació en qüestions fiscals. Aquest tonatge és el que dona el diari com a referència de les dimensions dels vaixells.

Una altra unitat emprada, és la càrrega. El seu valor varia molt d'un lloc a altre, però el més usual està comprès entre les 8 i 12 arroves, o entre 3 i 4 fanecas. Normalment es defineix com a mesura de llenya i carbó, entre d'altres productes, però en el context d'aquest estudi apareix sempre associada a trameses de terrissa (*loza*,

que en un lloc anomena terralla, el 13 de maig, i en un altre *obra de barro*, el 25 de juliol); en partides de palma, el 9 de juny; d'obra de palma, el 24 d'abril, i d'escombres, el 14 d'abril. Hi ha també uns casos singulars: un lliurament de tabac, el 12 de juliol; un altre de maquinària, el 27 de febrer; un tercer de llimones, el 18 de maig; un més de fusta, el 28 d'agost i finalment un d'anelles de fusta, el 21 de febrer. Una variant de la càrrega és el que podríem traduir per tercerola (tercia), que representa la meitat de la que pot portar un animal al llom, la qual trobem associada a una partida de carnassa, el 15 d'agost.

En carbó també, i en particular el procedent d'Itàlia, se sol comptar en *somes*. Es tracte de la unitat anomenada *soma*, que representa el pes de la càrrega que un animal transporta al llom. El valor varia considerablement d'un lloc a altre, però comprès entre els 66 i els 188 litres (10). L'exemple és la partida arribada el 12 de juny en una pollacra sarda.

El bacallà i peixopalo procedent de l'estranger ve comptat en una unitat anomenada *vâg*, que el diari transcriu com a *voghs*, *vochs*, *bogs* o *wogs*, equivalent a 39,5 lliures, com veiem el 16 de juny (11), i també en la que es coneix per *skipfund*, transcrita *chipons*, i d'un pes de 350 lliures o 160 kg., que el 18 de setembre trobem associada al bacallà (12).

## UNITATS DE VOLUM, PER GRA

Una mesura de Castella és la faneca, que consta de 12 celemins o 55,5 litres. En el cas que ens ocupa la trobem associada a trameses de gra, principalment blat, el 27 de maig i el 25 de juliol, i d'ordi, el 18 de maig, procedents de diferents ports de l'antic regne de València. S'empra, a més, per exemple, en partides d'escaiola i de segó, el 9 de febrer; de mongetes, el 8 de febrer; i de cigrons i de faves, el 27 de febrer.

Una altra mesura castellana és el cafís, que val 12 fanèques o uns 666 litres. La trobem associada gairebé sempre a partides de gra, com són el blat, el 25 de juliol; la civada, el 24 de juliol; i el blat de moro i els favots, el 5 de març; entre d'altres.

De Galícia arriben bastants carregaments de gra, els quals vénen donats en ferrats, una unitat pròpia d'aquella regió i d'equivalent aproximat a 1/4 de faneca. Hi han exemples de partides de blat de moro, el 21 de maig; de blat, l'11 de juny; i de mongetes seques, l'1 de març.

A Catalunya s'usa bastant, per mesurar gra i àrids, la quartera, de 12 quartals, cadascun de 4 picotins, que val uns 70 litres. Els exemples són una partida de blat, el 7 de febrer; una de mongetes, el 27 de febrer; una de tramussos, el 27 d'abril; una altra de faves i una de guixes, ambdues el 28 d'abril.

## UNITATS DE COMPTE

El paper té una unitat específica, la resma, equivalent a 20 mans, éssent cada mà igual a 5 quaderns, i cadascun d'aquests a 5 plecs. La trobem en partides de paper, el 10 de gener.

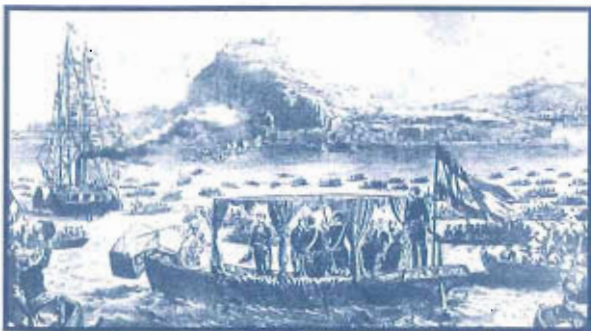
Els alls és molt usual que vinguin comptats per forcs, segons es pot apreciar en algunes partides, com les arribades el 5 de setembre i l'11 d'octubre.

Alguns productes es compten per unitats, com podem veure en un lot de 1.800 lloses de marbre, el 23 d'abril.

Les dotzenes o grups de dotze unitats les trobem emprades en partides de pinzells, el 4 de febrer; d'esponges, l'11 de juny; de barrets de palla, el 10 de juliol; de melons, el 25 d'agost; de taulons de fusta, el 5 de novembre; i de síndries, el 23 de juliol, entre d'altres.

La fruita, entre d'altres productes, se sol comptar per mils o milers d'unitats, com succeeix en les taronges, el 9 i el 15 de febrer; l'espart, el 27 de febrer; i les llimones, el 17 de novembre i el 7 de desembre, segons es desprèn de la informació recollida.

Hi ha també moltes mercaderies que es compten per peces. Així es constata, per exemple, en els elements de l'arboradura, el 6 de març; la caoba, el 22 de març; les dogues, el 17 d'abril; la caoba i una altra fusta que anomena *aceitillo*, el 15 d'abril; els rams, el 9 de maig, etcètera.



Inauguració de les obres d'ampliació del port de Barcelona per Isabel II en ocasió de la seva visita a la ciutat el setembre de 1860. (Foto de l'autor).

Els metalls se solen comptar i comercialitzar en forma de barres (barras), segons es pot comprovar amb el plom, el 5 de gener i el 24 de març; el ferro, el 23 de gener; i l'estany, el 24 d'agost; o de lingots, com és el cas del zinc, el 8 de març, entre molts més. Altres presentacions són en rotlles (rollos), com el filferro, el 28 de juny; en planxes (planchas), com el ferro, el mateix 28 de juny; en torats (torales), com veiem en l'aram, el 31 de maig; en pans (panes), com l'estany, el 31 d'octubre i l'1 de novembre. N'hi ha d'altres que vénen en lingots (lingotes), com el zinc, el 8 de març; i en fulls (hojas), com el ferro, el 26 de febrer.

Alguns productes vénen en trossos (trozos), com el pal de llima, el 16 de juny; i la fusta de xiranda, el 21 de juliol. En alguna ocasió, i possiblement per error tipogràfic, els trossos vénen designats en castellà per *tosas*, com les de caoba, el 14 d'agost. Hi ha alguns productes que apareixen en forma de tirants (tirantes), com la caoba, el 12 de juny; i finalment d'altres en vares (varas), com el sulfat de llima i la resina, el 18 de març i l'1 de maig, respectivament, la qual cosa no deixa de ser estrany.

Hi ha denominacions de productes elaborats o quasi elaborats ben conegudes, encara que la seva aplicació ultrapassa la pràctica usual. Així veiem les taules (tablas), que normalment s'entenen com a tals les de fusta, però que aquí les trobem de marbre, el 25 de juny; un cas semblant succeeix amb uns taulers (tableros), que a més dels de fusta els veiem igualment de marbre, el 7 de juny; per finalitzar hi ha també taulons (tablones), ara sí, però, només de fusta, el 3 de juny.

La fusta se sol comptar per peus, com succeeix en les partides del 18 de gener i el 5 de febrer, entre d'altres.

## EMBALATGES I CONTENIDORS

Els envasos de la major part de mercaderies són de formes i característiques molt variades, tota vegada que estan concebuts per protegir-les i, al mateix temps, facilitar la seva manipulació. Entre la informació recollida se n'hi troba una gran diversitat de noms, i com que m'ha semblat molt curiosa, he optat per analitzar-la aquí. En aquest sentit és de destacar l'abundància de diminutius i augmentatius emprats per designar les diferents grandàries d'un mateix tipus d'envàs, que he procurat classificar per afinitat i semblança. L'ordre en què els exposaré no guarda cap relació amb la seva importància i, per no

perdre el sabor del lèxic original, he deixat, entre parèntesi, la denominació castellana, tal i com ve a la premsa utilitzada.

Un dels contenidors usuals és la sàrria (sera), com podem veure en una partida de pells de magrana, el 12 de juliol. Com a derivats apareixen el sarrió (serón), que serveix d'envàs a llimones, el 30 d'abril; a l'alum, el 13 de maig; i la sarrieta (sereta), que porta figues, el 19 d'octubre.

Un embalatge de molta difusió és el sac (saco), com veiem, per exemple en una partida d'arròs, el 28 d'abril; i en una altra de farina, el 12 d'agost. La versió femenina, anomenada saca (saca), apareix emprada per la llana de be, el 3 de maig; semblantment al que succeeix amb els diminutius saqueta (saqueta) i saquet (saquito), tots els dos també amb llana, el 6 de maig i el 8 de març, respectivament. Una variant és el sac d'espart (herpill), amb retalls de paper, el 14 de juny. Hi ha constància també d'uns sacs de pita (churlos o churlas) amb canyella, el 29 de juliol. Amb certa freqüència apareixen les bosses, possiblement de pell, anomenades sarrons (macutos) amb cera, el 16 d'agost, i igualment sarrons (zurrones), les que porten l'anyil, el 18 de juny.

La caixa (caja) té múltiples aplicacions i la trobem associada a una gran varietat de productes, que van des de les drogues, el 21 de març, a les rajoles, el 29 d'abril. Hi ha, a més, la caixeta (cajita), amb banyes, el 4 de juny; i el caixó (cajón) amb fruites, el 29 de maig.

En botam hi ha una gran varietat de denominacions, que responen a un gran assortit de models i de cabudes, un exemple de l'ús de cadascun dels quals dono a continuació. Així es troben el tonell (tonel), emprat de vegades pel segó, com veiem el 24 d'abril en dues ocasions; la pipa (pipa), principalment per vi, el 28 d'abril; la mitja pipa (media pipa) amb tonyina, l'1 d'agost; els dos terços de pipa (dos tercios de pipa) amb arengades, el 26 de desembre; la bóta (bota) amb drogues, el 29 de juny; el barril (barril) amb ciment, el 28 d'abril; el barrilet (barrilito) amb sal d'estany, el 4 d'agost; la botilla (botijuela) amb oli, el 29 de maig; el bocoi (bocoy) amb carbonat de sosa, el 9 de juny; la boteta (barrica) amb drogues, el 26 de maig; la bordalera (bordalera) amb oli, el 23 d'octubre; i el casc (casco) amb sardines salades, també conegudes per arengades, el 3 de gener.

Una altra forma d'empaquetat és la bala (bala), que trobem amb paper, el 27 d'abril; i pells, el 13



Pesatge de mercaderies al port de Barcelona. (Foto de l'autor).

d'agost; el balot (balote) amb seda, el 13 d'agost; i la paca (paca), amb cotó, el 6 de maig.

Els envasos de vidre apareixen sota la denominació de bombones (bombones, així, amb e en castellà, en lloc de a), amb àcid, el 27 de juny; els garrafons (garrafones) amb ametllons (almen-drón), el 16 d'agost; i les garrafetes (garrafoncitos), amb oli, el 7 d'agost.

Hi ha també recipients de terrissa, com les gerres (tinajas), emprades per al blat, el 8 d'octubre.

En cistelleria apareixen el cistell (cesto), amb formatge de Rochefort, l'1 de novembre; la canastra (canasta), amb el que fins no fa gaire s'anomenava xampany (champaña) i avui cava, el 21 de juliol; el cubilet (cubilete) i la cubeta (cubeta), ambdós amb figues, el 2 de gener i el 28 de desembre, respectivament; i les paneres (paneras), amb vi, el 18 de juliol.

Altres envasos més genèrics són el cofre (cofre), amb sabates, el 29 de maig; els estojos (estuches), amb tabac, el 29 d'octubre; el bagul (baúl), amb sabates, el 29 de maig; i els paquets (paquetes), de trena, el 16 d'agost.

Hi ha productes que vénen en feixos (haces), com els vimets, el 19 d'agost; altres en lligats (atados), com el ferro, el 9 de juliol.

Alguns productes vénen en gàbies (jaulas) i en particular les gallines i els ous, ambdós l'1 d'agost.

En alguna ocasió el blat ve en barceïles (barchillas), com succeeix el 19 d'octubre.

Els envasos metàl·lics els trobem sota de denominació de llaunes (latas), amb oli, el 26 de febrer; de pots (botes), amb betum, el 4 de març; i de flascons (frascos), amb mercuri, el 8 d'agost.

Hi ha també galledes (cubos), amb carmí, el 23 d'octubre i amb sangoneres, el 31 d'octubre.

En denominacions molt genèriques, trobem embalum (bulto), amb draps, el 21 de març, i amb puntes d'aram, el 2 de maig; embalum petit (bultito), amb efectes, el 12 d'agost; farcell o fardell (fardo), amb baietes, el 2 de maig; i els farcellets o fardellets (farditos), el 17 d'agost. Hi han lligalls (líos), amb draps, el 9 de juny, i fins i tot partides (partidas), de cocos, el 14 d'abril i de maquinària, el 23 d'abril.

# EL COMERÇ D'ENTRADA A BARCELONA

## MERCADERIES ARRIBADES AL PORT DE BARCELONA EL 1860

La varietat de les mercaderies arribades al port de Barcelona el 1860 és molt gran i procedeix d'un ample ventall de ports. El seu anàlisi ens obliga a agrupar-les prèviament de manera selectiva, lògica i coherent. Per començar diré que l'estudi que segueix està fet sobre la base de la càrrega portada pels vaixells individualitzats, tant nacionals com estrangers, però que han fet viatge directe entre el port de sortida i el de Barcelona, sense escales. D'aquesta manera s'evita la possibilitat de confondre la procedència de les mercaderies embarcades en els ports d'escala, encara que en alguns casos podria resultar fàcil esbrinar-la. En realitat, fent-ho així hi ha material suficient per aquest estudi i no cal trencar-se el cap en anàlisis més profunds i susceptibles d'introduir errors de tota mena. Com a exemples puc indicar que l'arròs procedeix bàsicament de la regió valenciana, com és lògic, però les dades ens demostren l'arribada d'algunes partides del port de Gènova. Semblantment, trobem també pal campetx vingut de Marsella, quan tots sabem que procedeix del mar Carib. Tampoc s'han inclòs en aquest apartat, les mercaderies portades pels vaixells agrupats, és a dir, en els procedents de la costa del Principat.

D'altra banda, la major part de les mercaderies arribades són les pròpies del comerç normal de la ciutat, encara que n'hi ha algunes que podríem qualificar de més específiques, pel fet de constituir el que avui en diríem bens d'equip. Són bàsi-

cament les destinades a la instal·lació de la xarxa ferroviària que està en plena etapa de formació i de la maquinària usada per la nova indústria, com tindrem ocasió de parlar-ne més endavant.

D'entrada cal remarcar que en conjunt els productes entrats són els usuals a l'època, observant-se algunes manques i diferències molt notables amb els que trobaríem en una llista dels nostres dies. Com a mostra puc dir que no hi consta cap partida de petroli, ja que no servia encara de combustible, no obstant es comercialitzessin alguns dels productes que ara incloem entre els seus derivats, com són el quitrà i el betum.

En sentit contrari, hi ha d'altres productes de molt consum en aquella època, cosa que ara no succeeix. Uns bons exemples són les garrofes, el segó i la palla, entre d'altres, que tenien aleshores molta demanda per a l'alimentació del bestiar, i en particular dels animals de tir, motor bàsic de tota mena de transport terrestre.

Com és obvi, hi ha mercaderies que procedeixen bàsicament d'un port o d'un nombre molt restringit de ports, encara que sempre és possible trobar alguna partida vinguda del lloc més impen-sable. Alguns productes solen assolir la condició de carregaments complets, per quan el vaixell

**INSTRUCCIONES Y CONDICIONES**

**REMOLCADOR,**

de 1000 a 2000 toneladas	6 días
de 500 a 1000	7
de 200 a 500	8
de 100 a 200	9

Toda carga de feno que haya la altura de la jornada... 4 días.  
Toda carga de feno que haya la altura de... 5 días.

**INSTRUCCIONES.**

- 1.º Toda carga para salir el vapor, deberá hacerse con una fuerza de suficiente potencia...
- 2.º Se pagará una cantidad determinada según los vapores como si los vapores fueran...
- 3.º Para pagar el vapor habrá de hacerse como de costumbre, en el momento de salir el vapor...
- 4.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedará en el puerto, quedando...
- 5.º No se pagará por el vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...
- 6.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...
- 7.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...

**CONDICIONES.**

- 1.º El remolcador será pagado independientemente que los vapores que el vapor de feno...
- 2.º Por la tracción y la fuerza, quedará la responsabilidad de los vapores que el vapor...
- 3.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...
- 4.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...
- 5.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...
- 6.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...
- 7.º El vapor que el remolcador debe salir al vapor, quedando...

Tarifes i directrius de servei del Remolcador a la dècada de 1850. (Foto de l'autor).

només en porta un. La llista és molt més ampla que en l'actualitat, per raó de la petitesa dels bucs, que obligaven a fer el transport a base de partides o quantitats molt reduïdes. Tomàquets, síndries, arengades, i d'altres productes cauen dintre d'aquesta categoria, cosa que avui en dia ens sorprèn bastant. De totes maneres, són els productes destinats a la indústria els que més solen arribar en carrègues completes, com succeeix amb el cotó i el carbó mineral. El detall dels productes més corrents és el dels que, per ordre alfabètic, apareixen als apartats següents:

## BESTIAR

El bestiar viu és un producte amb bon mercat a Barcelona. El que arribava amb més quantitat era el porcí i l'oví, així com també l'avícola, encara que limitat aquest darrer a les gallines i galls dindi. Els porcs, i alguns garrinets, procedien en gran proporció de Mallorca, i la resta, de València. D'aquesta darrera ciutat arribaven, en canvi, la major part dels moltons. Seta, pel contrari, era la principal subministradora de gallines i d'ous. De galls dindi només n'hi ha notícia d'una partida de 200 portats des de Maó i Alcúdia pel vapor Mahonés, i destinats a un tal Felip Oliver. L'arribada tingué lloc el 24 de desembre, possiblement una mica massa tard per menjar-los per Nadal. Hi ha dades de l'arribada d'ases, bous, mules, matxos, cavalls i eugues, encara que en un nombre molt reduït. Els porcs solien venir en partides petites i generalment acompanyats de moltes altes mercaderies. Un exemple ens el proporciona el vapor Mahonés, de 87 t., que el 28 d'agost en portà 36 de Maó i Alcúdia. Un altre és el del vapor Rey D. Jaime II, de 332 t., que el 15 de març en desembarcà una partida de 80 procedents de Palma. De València, en portà 99 en una ocasió el llagut Patrocinio, de 36 t., arribat el 13 de març. En canvi, els moltons solien venir en forma de carregaments complets, com podem veure en el llagut Pelayo, de 69 t., que entrà procedent de València el 10 de juliol, amb 600. De vegades, amb un sol vaixell no n'hi havia prou per



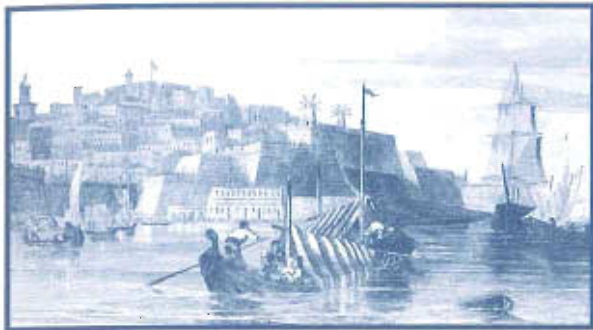
El port xilè de Valparaíso, en un gravat d'època. (Foto de l'autor).

transportar tota la partida i tenim l'exemple de casos en què n'arribaren dos el mateix dia i per a un sol destinatari, com succeeix amb els llaguts Carmen i Celia, de 28 i 29 t. respectivament, que navegant en comboi i després de dos dies de viatge, entraren el 7 de juliol, procedents també de València, portant-ne 350 cadascun per a un tal Gil Martí. Més notable és el cas dels llaguts Carmelita, de 28 t., Gravina, de 39 t., Europeo, de 40 t., i Santo Cristo, de 52 t., arribats tots quatre de València el 6 de maig, amb 360, 400, 530 i 500 moltons, respectivament, destinats a un tal Fèlix Guardiola. I per major sorpresa, aquest mateix 6 de maig arribaven també el Luisita i el Noé, ambdós de 36 t., amb 400 i 420 moltons, per a un tal José Ventura. Possiblement la càrrega més gran de moltons la portà el llagut Acela, de 69 t., arribat de València el 24 de juny, amb 980 animals, però el més curiós és que encara li restà espai a bord per transportar 10 pipes de vi i 400 sacs de guano. No tot el bestiar oví venia del país, ja que de Marsella, el llagut Juanita, portà el 30 d'abril 500 moltons pel ja anomenat Fèlix Guardiola.

## CARBÓ MINERAL

El carbó mineral és un altre producte d'importància, per la seva aplicació a la nova indústria, essent les fàbriques, els ferrocarrils i els vaixells que funcionen amb vapor els consumidors més destacats. Els principals ports de procedència d'aquest combustible són anglesos, destacant els de Cardiff, amb 204 vaixells; Newcastle, amb 52; Swansea, amb 31; Newport, amb 15; Sunderland, amb 7; Glasgow, amb 5 i Leith amb 1. A més cal afegir-hi un parell de partides d'Arle, una de Savannah i algunes de Seta, Marsella i de Bouc o Port de Bouc. De Gijón n'arribà només una de 295 t., que curiosament portà el bergantí anglès Progreseur, de 187 t., en 20 dies. De Palma de Mallorca en vingué una altra de 1.100 quintars, portada pel llagut San Francisco, de 67 t., que entrà el 6 de novembre, després de dos dies de viatge. El llagut Antonia María, de 47 t., arribat de Cadis el 29 de juny, fou el portador de 500 quintars. Normalment tot el carbó és d'origen mineral, encara que hi ha algunes partides de carbó de coc. Entre els destinataris de les dues classes en són majoria els principals homes i indústries de la revolució industrial catalana, com podem comprovar seguidament, sia pel nom, com és el cas dels Girona, Güell, Martorell i Bofill, Muntadas i Serra, sia per la raó social, com són La España Industrial, la Industrial Algodonera, Navegación e Industria, Sociedad Catalana de Alumbrado por Gas i La Maquinista Terrestre y Marítima, així com les empreses dels ferrocarrils





El Port de La Valette, a l'illa de Malta, segons un gravat antic.  
(Foto de l'autor).

de Saragossa, Granollers i del Centre, que es troben en plena etapa d'instal·lació de les línies, entre d'altres. Curiosament, la premsa es queixa del preu elevat del carbó anglès, i informa també de la prova del procedent de Sant Joan de les Abadesses, amb la conclusió de considerar-lo igual de bo, cosa que aprofita per despertar el neguit pel termini en què la xarxa ferroviària arribaria a aquella localitat i que permetria transportar i utilitzar un producte d'un preu més competitiu. És notori també que la major part del transport de carbó mineral d'importació es realitzava en vaixells de pavelló estranger, essent la participació de naus espanyoles gairebé nul·la.

### CARBÓ VEGETAL

El carbó vegetal ve de molts ports, i juntament amb la llenya apareix gairebé sempre en el detall de les mercaderies portades pels vaixells del grup de procedents de la costa del Principat. No obstant això, hi ha també una corrua de ports, majorment italians, que l'exporten a Barcelona, i entre els quals destaquen els de Talamone, Montalto o Torre Montalto, Longone o Porto Longone, Civi-tavecchia, San Rocco, Rio Marina, Portoferraio, Portofino, Porto Ercole, Longosardo, Isla Madalena, Terranova, Terracina, Saline o Torre Saline, Oneglia, Isla d'Elba i Follonica. N'arribava també d'Alcúdia, Andratx, Palma i Sóller, entre d'altres espanyols.

### COTÓ

El cotó en floca, per la seva part, arriba fonamentalment dels Estats Units: Charleston, Nova Orleans, Mòbila, Savannah i Nova York són els ports on s'embarca, encara que de vegades el carregament sigui incomplet i les bodegues s'acabin d'omplir amb fusta, dogues, cuirs, banyes, maquinària, brea, resina, medicines i eines, entre d'altres. De Boston arribà només un vaixell, però sense gens de cotó, sinó amb una càrrega de fusta de tenyir i de brea. De Brasil venien algunes

partides de cotó, embarcades a Marañón i Paraiba, així com també d'Aguadilla, a Puerto Rico. Però no tot el cotó arribava a Barcelona directament des d'Amèrica: una part ho feia a través d'algun altre port de la península, on deuria ser transbordat al vaixell que el portava a Barcelona. Les dades que disposem no ens permeten assegurar que tal vaixell procedís del Nou Món. En aquest sentit trobem transports de cotó des de Cadis, com, per exemple, en el bergantí Pedro Antonio, de 209 t., arribat el 28 de setembre; de Palma, en el vapor Rey D. Jaime II, el 9 de febrer; de Màlaga i d'altres indrets també n'arribava.

### DEIXALLES

És el conjunt de matèries que evidencien l'antiguitat de la idea de l'aprofitament i reelaboració dels productes, de forma que puguin entrar de nou en l'àmbit del consum, sense necessitat d'utilitzar matèries primeres, sempre més cares. Aquesta pràctica, segons es constata aquí, en línia amb el criteri i la dinàmica actual sobre el particular, estava ja ben arrelada aleshores i era una pràctica molt corrent en l'època d'aquest estudi. A través del moviment del port de Barcelona s'observa l'arribada de moltes partides de coses velles, principalment d'articles de fibra i de metall. En primer lloc destaquen, sens dubte, els draps, segons es pot comprovar en la relació alfabetitzada dels ports de procedència següents: Aguilas, Alcúdia, Almeria, Cadis, Cartagena, Charleston, Eivissa, Garrucha, Liorna, Maó, Màlaga, Palma, Sevilla, Tarragona i València. Queda clar que no tots els draps vells venien de la península Ibèrica, ja que fins i tot n'hi ha d'Itàlia i dels Estats Units. De València arribà una partida de deixalles de seda.

Tenim constància de l'arribada de bastants partides d'espardenyes velles, però gairebé totes procedeixen de les regions murciana i andalusa: Adra, Almeria, Cartagena i de Màlaga són alguns dels principals ports detectats.

El paper, i més pròpiament els retalls de paper o de cartolina, són bastant corrents, i he observat arribades de Sevilla, Cadis i Màlaga.

Les deixalles o retalls de pell i de cuir figuren entre les mercaderies destinades a ésser aprofitades. En el context que ens ocupa els de pell arribaren de Lisboa i de Palma, mentre que els de cuir venien d'aquella capital portuguesa i de Marsella.

En deixalles de metalls destaquen les d'aram i



Visió del port d'Hamburg, en un gravat del segle XIX. (Foto de l'autor).

de ferro. D'aram vell n'arribava d'Alacant, Cadis, Cienfuegos, Cuba, Charleston, Eivissa, Havana, Maó, Matanzas, Nuevitas, Palma, Trinidad i Vinaròs. En canvi, el ferro vell venia d'Alcúdia, Andratx, Cuba, Garrucha, Havana, Màlaga, Palma, Rio de Janeiro, Tarragona i València. El plom vell, en canvi, és de procedència més limitada i el troben reduït al procedent d'Almeria i Cadis, mentre que el zinc vell arribava només de Ciutadella i Màlaga. Hi ha alguna arribada de metall vell de Cuba i Nova Orleans, així com una única partida de bronze vell, procedent de Vinaròs.

El vidre en trossos és un altre producte que entrava en el circuit de la reutilització i tot el que va arribar a Barcelona el 1860 procedia de Cadis.

De Port-Vendres arribà també una partida de maquinària vella de vapor, acompanyada dels seus accessoris. Això fa sospitar que no devia venir per a ésser desballestada, sinó per instal·lar-la i posar-la en funcionament. La portà el llagut San Joaquín, de 48 t., entrat el 2 de febrer. D'aquí que podem suposar que la maquinària de segona mà degué jugar un cert paper en la revolució industrial catalana.

Hi ha constància de l'entrada a Barcelona, per la seva utilització, d'algunes partides de pipes buides, procedents de Santander, Viareggio i Vigo, així com d'unes quantes de sacs buits, de Tarragona i València.

De Liorna arribà una partida de roba d'ús, destinada probablement al mercat de segona mà.

Finalment, d'Aguilas i de Torrevieja vingué sal inutilitzada. És presumible que no devia ésser apta per a l'alimentació, sinó destinada a l'ús de la indústria de l'adoberia, entre d'altres.

## FARINA I BLAT

La farina, com a tal, o en gra, és a dir el blat, procedeix de moltíssims ports, però els més actius són indubtablement els de Santander, Bilbao i Alacant. En proporció molt més petita i gairebé sempre en gra, n'arribava a Barcelona des d'Aguilas, Cadis, Castelló, Ciutadella, Cullera, Eivissa, Gijón, La Nouvelle, Màlaga, Maó, Marsella, Oporto, Palma de Mallorca, Ribadeo, Sevilla, Tarragona, Torreblanca, Tortosa, València i Vinaròs, entre d'altres.

## FERRO

El ferro ve majorment dels mateixos ports anglesos que el carbó mineral, a més del de Middlesbrough, amb 1 vaixell. En gran part arribava en forma de *rails*, les vies clàssiques de la xarxa ferroviària en construcció o en explotació, de manera que a les empreses esmentades en l'apartat del carbó mineral cal afegir-hi la del ferrocarril de Mataró. De Màlaga, Gijón, Maó i de Bilbao també en venia.

## FUSTA

Un producte que es desembarcava en gran quantitat i de procedències molt diferents és la fusta. Les dades del diari no són gaire explícites, però de totes maneres permeten diferenciar aquella que ve com a tal, sense indicació d'espècie, de les altres. En el primers cas, podem establir que la fusta, com a genèric, en forma de taulles, taulons, bigues o fins i tot de llistons i cabirons, ve dels ports següents:

Aguadilla, Alacant, Arendal, Bjorneborg, Christianestad, Danzig, Elsinore, Gefle, Gibraltar, Gotemburg, Grimstad, Hernosand, Karlshamn, Marsella, Mòbila, Nordmaling, Oporto, Palma, Puerto Rico, Ruà, Savannah, Seta, Skelleftea, Stettin, Sundsvall, Trieste, Uleaborg, Umea i Vestervik.

De totes maneres, és possible endevinar que tota la fusta procedent dels ports del nord d'Europa era sens dubte la que coneixem com a Flandes, força preuada i de gran utilització per l'escassetesa de nusos que conté.

De l'Amèrica del Nord venia bona part de les dogues emprades per a la indústria del botam.

He trobat, a més algunes partides de fusta destinada a la construcció naval. Tal és el cas dels pals per arboradures, desembarcats de Bouc, Seta i Skelleftea.

D'ús evidentment nàutic són alguns lots de remos procedents de Trieste.

La relació de fustes nobles és bastant àmplia i se'n desprèn que molts tipus, tot i essent propis de les antigues colònies espanyoles del Carib, arriben a Barcelona des de ports tant de la península com de l'estranger, principalment els de Marsella i Gènova. A aquelles fustes precioses, i per afinitat d'origen, he considerat adient afegir-



El port noruec de Christiania en el passat, segons un gravat d'època. (Foto de l'autor).

hi les d'arbres, matolls i productes vegetals emprats en tintoreria, mantenint separades, en qual-sevol cas, totes les denominacions trobades, tot i que algunes són sinònimes. La relació alfabètica és la que ve en el quadre a continuació:

### FUSTES NOBLES I TINTÒREES

Classe de fusta	Port de procedència o de transbordament	Aplicació
<i>aceitillo</i>	Gènova.	Medicina.
anyil	Guayaquil, Marsella, Puerto Cabello i Tabasco.	Tintoreria
blau d'Ultramar	Marsella.	Tintoreria.
caoba	Aguadilla, Cadis, Cienfuegos, Cuba, Gènova, Havana, Isla del Carmen, Manzanillo, Palma, Puerto Cabello, Santander, Trinidad.	Ebenisteria.
caobeta	Puerto Cabello.	Ebenisteria.
fustet	Cadis, Cuba, Nuevitas.	Tintoreria.
guaiac	Cadis, Cuba, Nova York, Puerto Cabello.	Pensaes-topes
orxella	Guayaquil, Marsella.	Tintoreria.
pal brasilet	Gènova.	Tintoreria.
pal campetx	Cadis, Campeche, Cuba, Charleston, Havana, Isla del Carmen, Marsella, Nova York i Puerto Princepe.	Tintoreria.
pal de tenyir	Alacant, Boston, Calamata, Gènova, Havana, Isla del Carmen i Tabasco.	Tintoreria.
pal de llima	Gènova, Londres.	(?)
pal de Santa Marta	Marsella	(?)
pal libucau	Cadis.	(?)
pal mora	Carril, Corunya, Gènova, Havana, Palma, Puerto Cabello, Vigo.	Ebenisteria.
palissandre o xicranda	Gènova, Pernambuco, Rio de Janeiro.	Ebenisteria.
roja	Alacant, Marsella i València.	Tintoreria.
sabonera	Garrucha.	Higiene.

A la llista del quadre anterior caldria afegir-hi els productes que arriben sota la denominació de: color, colorants, pastel i verd, però no ho he

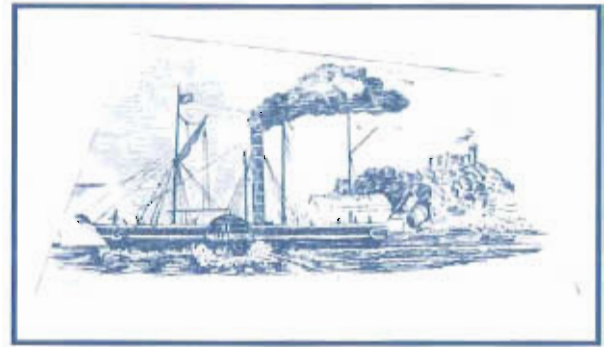
fet perquè la notícia no dona cap més indicació. El mateix es podria dir de la cotxinilla, d'origen animal, i del carmí, que és el tint que se n'obté. També hi entraria aquí l'alum, per la seva aplicació en la indústria de la tintoreria.

## MAQUINÀRIA

La maquinària és objecte d'un intens transport cap a Barcelona, com a conseqüència de la industrialització del país. Els exemples més explicits els ofereixen les locomotores, vagons, -caruatges, segons el text-, grues, i giratoris destinats a les xarxes ferroviàries que es troben en plena etapa d'expansió. Bona part d'aquest material venia de Liverpool, com és el cas del portat per les corbetes angleses Ellen, de 535 t., arribada el 23 d'abril, i Adventure, de 420 t., que entrà el 25 de juliol. Alguna maquinària i efectes pel ferrocarril arribava, a més, de Bristol, transportada per la goleta Mystery, de 178 t., entrada el 26 de desembre, portant quatre locomotores; també en venia de Sunderland, com el portat per la corbeta noruega James White, de 481 t., entrada el 4 de maig; i de Cardiff, en les goletes angleses Sarah Ann, de 164 t., que entrà el 18 de maig, i Arrow, -Arrou diu el diari-, de 118 t., que ho feu el 22 de maig. Ultra això, arribà altra maquinària, en gran part sense especificar, destinada presumiblement a la indústria tèxtil. Les procedències principals eren el mateix Liverpool, Londres, Marsella, Ruà, Seta i fins i tot els llunyans Charleston i Nova Orleans. De València en portà en una ocasió el vapor Catalán, de 55 t., que entrà el 3 de juny. De Port-Vendres n'arribà també alguna partida, destacant-se'n dues de maquinària vella de vapor, portada pel llagut San Joaquin, de 48 t., entrat el 2 de febrer, i de la qual ja n'he fet esment abans. Cadis fou també el port de sortida d'un lot de maquinària destinada a Barcelona.

## MONEDA I METALLS PRECIOSOS

Com a curiositat mencionaré també el transport de cabals. Els més grans vénen tots de Marsella: l'11 de gener, el vapor Marsella entrà portant un total de 503.000 francs, destinats a B. Fiol, Vidal i Quadras, Casas i Nebot, i J. Fabra. Altres 165.000 francs per a Vidal i Quadras portà el vapor abans esmentat l'1 de febrer. El 29 de febrer, el mateix vapor en portà 30.000 a J. Fabra. El vapor Cid entrà el 30 de juny amb 250.000 francs per a J. Fiol; el vapor Alicante, que entrà el 25 de juliol, en portava 242.000 destinats a 6 receptors diferents; el 6 d'agost el vapor Tharsis feu escala amb 432.000 francs per uns



Vapor El Mallorquin, de sortida del port de Palma. Fou el primer vapor d'armadors balears i en el qual arribaren Frederic Chopin i George Sand a la Mallorca el 8 de novembre de 1838. Fou desguassat el 1861. (Foto de l'autor).

destinataris que la notícia no individualitza; el vapor Alicante, de nou, el 15 d'agost, descarregà un total de 248.000 francs per a Vidal i Quadras, Narcís Torrellas i Baradat Hermanos. I finalment el vapor Berenguer, el 20 d'agost, en portà 50.000 més per a Vidal i Quadras.

De la pròpia Espanya i principalment de València arribaren diners a Barcelona, quasi sempre per uns imports més petits i comptats moltes vegades de forma fins i tot barroera: el vapor Montserrat, que entrà l'1 de gener, portava 30 sacs de xavalla per a Jaume Vall; el 8 de gener, el mateix vapor suara esmentat portava 20.000 rals per al mateix Jaume Vall i 90.000 més per a Amat Germans; el 14 de març, el llagut Mercedes, portà 21 sacs de xavalla per a P. Bohigas; el 5 d'octubre, el vapor Catalán desembarcà 9 sacs de xavalla destinats a F. Parcet i Bofarull; el 20 de desembre, el vapor Negrilo portava 34 sacs més de xavalla a Ramón Batalla. De Tarragona arribà només una partida de 3.000 duros, per diferents receptors que no esmenta. La transportà el vapor Dertosense, entrat el 27 de gener.

Tenim constància, també, de l'arribada el 26 de maig, d'un lingot d'or, portat pel vapor Europa des de Marsella, per a Vidal i Quadras, així com d'un altre, portat pel vapor Cid, des del mateix port i per al mateix destinatari el 29 de juny; el 27 de febrer, el llagut anomenat Mercedes, diferent de l'esmentat al paràgraf anterior i que venia d'Aguilas i Cartagena portà 255 lliures de plata per a un tal Joan Corominas. El 7 de març, el vapor Alicante, que venia de Marsella, portà alguns paquets de joieria a Solà i Monner, sense que sigui possible determinar el número, tota vegada que formaven part d'una partida de 36, barrejats amb altres mercaderies. De Santander arribà, en el vapor Hamburgo, una caixa de joies, el 12 de maig. Per acabar, el 31 de maig, el vapor

Catalán novament, desembarcà dues caixes d'articles de plata destinades a la Vda. Tucht.

## OLI

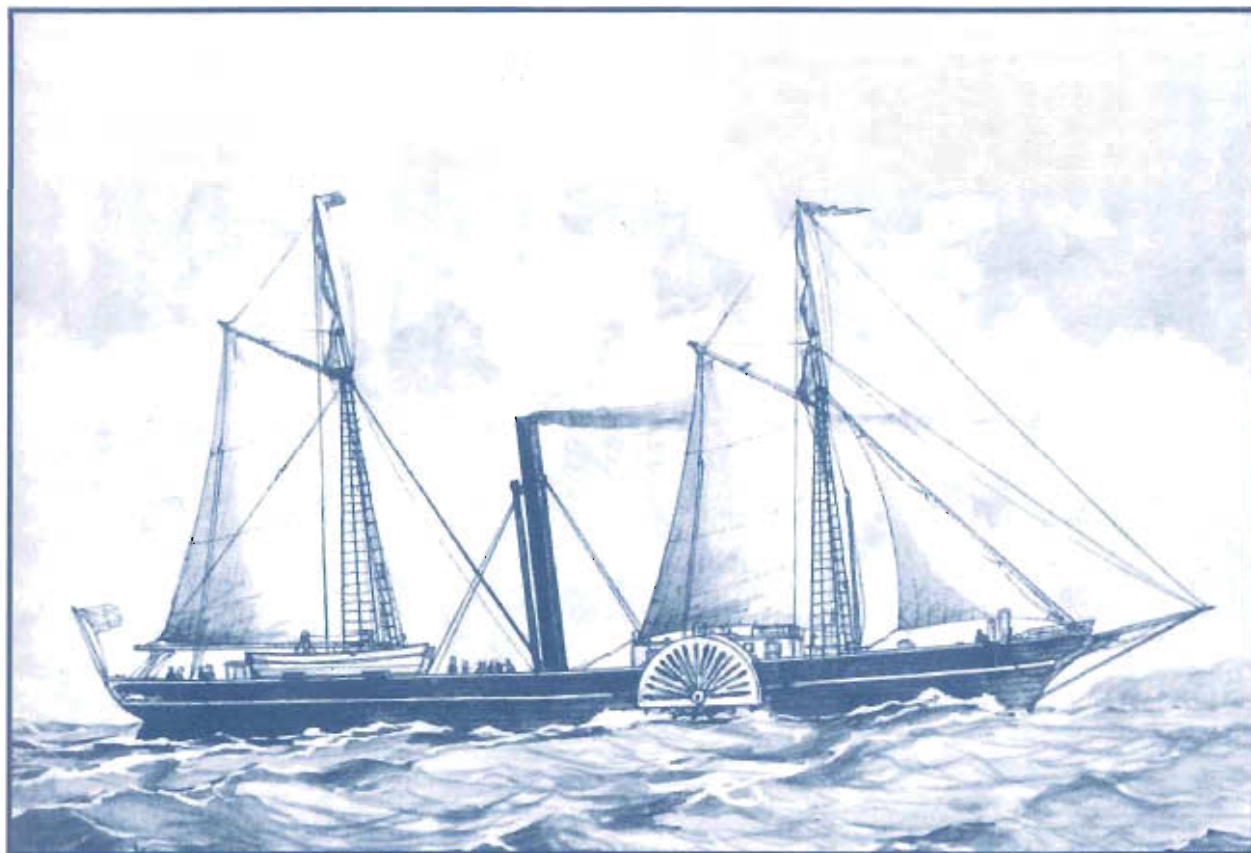
Molt freqüents són les partides d'oli registrades a Barcelona. El principal port de procedència era Sevilla, però en venia molt sovint també d'Alacant, Benicarló, Cadis, Castelló, Eivissa, Màlaga, Marsella, Motril, Palma, Seta, Tarragona, Tortosa i Vinaròs. Lògicament, es tracta d'oli d'oliva, i faig aquest aclariment obvi perquè de Palma arribaren també algunes partides d'oli d'ametlles; d'Alacant unes d'oli de sardines i d'oli de peix; de Marsella unes d'oli de sèsam i de llinosa; d'Oporto, una d'oli de copaiba; i, de Seta, una d'oli de resina.

## PEIX

El peix és un producte molt ben representat entre les mercaderies entrades a Barcelona l'any 1860. La major part en forma de salaó. Per espècies ocupen el primer lloc el bacallà, el peixopalo i les arengades. Tant el bacallà com el peixopalo vénen principalment del nord: Alesund, Bergen, Christiansand, Havnefjord, Isefjord, Ramsgate i Reykjavík, són els principals ports de procedèn-

cia. De vegades, ve acompanyat de tripes, segons trobem en la càrrega procedent de Havnefjord i de Reykjavík, o de greix de bacallà, vingut d'Alesund. L'única referència de bacallà procedent d'Espanya es troba en el llaüt San José, arribat de Màlaga el 28 de novembre. Les arengades venien d'Alacant, Carril, Corunya, Isla Cristina, Marín, Marsella, Muros, Noia, Puebla del Caramiñal, Santander, Tarragona, València, Vigo i Vivero. A més, d'Alacant vénen anchoves; de la Isla Cristina i Vigo, congre; de Santander i Isla Cristina, tonyina; i també tripes (buches) de l'últim port esmentat. Sota la denominació genèrica de salaó, trobem algun lot procedent de Marsella; de forma semblant, amb el nom de peix salat n'arriba certa quantitat d'Alacant.

De productes de la pesca en fresc també n'arribaven, encara que les notícies no són molt abundoses. El més usual eren les llagostes, portades de Ciutadella. Hi ha també una tramesa de cinc caixes de marisc, vinguda de Savannah, en el bergantí Antonio, el 18 de gener, i un parell de partides de calamarsons menorquins, transportats pel vapor Mahonés, la primera, el 20 de febrer, procedent de Maó, Alcúdia i Ciutadella, i la segona pel mateix vapor el 10 d'octubre, quan venia de Maó i Alcúdia.



Vapor *Barcelonés*, construït per Josep Vieta a Blanes el 1848, segons una aquarel·la de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Vapores de las Islas Baleares", Palma, 1988).

## PRODUCTES SUMPTUARIS

Els productes sumptuaris no són molt freqüents, però n'hi ha alguns desembarcats a Barcelona. Un exemple són els 4 fardells de pells de cigne i 3 embalums de plomes d'estruç portades des del port argentí de Gualeguay, pel bergantí goleta Paco, el 2 d'abril. De Gènova, el llagut Buen Amigo, el 20 de maig, portà una caixa de vorí a Antoni Iglesias i Companyia, i el 16 d'octubre, el vapor Cid, procedent de Marsella, desembarcà 5 balots també de vorí destinats a Martínez i Viniegra. El corall és un altre producte que arribava en poca quantitat. Hi ha constància del que procedia de Màlaga, formant part d'una partida de 7 arroves on hi havia també estris de pesca, que portà el llagut San Sebastián el 14 d'agost; de dues caixes de Maó, en el vapor Mahonés, el 10 d'octubre i d'un nombre indeterminat d'embalums en el vapor Ter, de Marsella, el 17 d'octubre. De Cadis, vingué també una partida de carei.

## VI

El vi era un altre producte que se'n portava molt cap a Barcelona. Procedia bàsicament d'Alacant, Altea, Benicarló, Castelló, Cullera, Gandia, Marsella, Palma, Seta, Tarragona, Torreblanca, València, Vila Joiosa i Vinaròs. De Marsella arribava també vi de cava, al qual denominava clarament *champaña* i *champagne*, segons es pot comprovar entre la càrrega dels vapors espanyols Hamburgo, de 430 t., entrat a Barcelona el 21 de juliol de 1860; i en la del Cid, de 212 t., que ho feu el 24 de desembre.

## ALTRES PRODUCTES

Els fruits que arribaven a Barcelona destaquen per la seva varietat. A més del genèric fruites trobem: ametlles, ametllons, avellanes, cacau, cacauets, castanyes, cocos, dàtils, figues, llimones, magranes, melons, nous, panses, pinyons, pomes, prunes, raïm, sidres, síndries, taronges i xufles. Hi manquen, en canvi, les cireres, mandarines, peres i serves, entre d'altres.

Els productes de l'horta formen un ample ventall i entre els quals hi ha: alls, arròs, cebes, cigrons, faves, favots, llegums, mongetes, moniatos, olives, patates, pebrots, sagú, sèmola, sucre, te, tàperes i tomàquets.

La resta de comestibles i deixant a part el blat i la farina, dels quals ja n'he parlat abans, són: cafè, conserves, dolç, fècula, fideus, formatge, galeta i la mel. Hi ha també alguns productes derivats del

porc, com: cansalada, llard, mantega, pernills, llonganisses i xoriços.

Les espècies i condiments formen part també de les mercaderies arribades a Barcelona, amb la particularitat que una bona part d'aquests productes ve de ports de la pròpia península. Així, veiem com la canyella arriba d'Alacant, i la qualificada com de Xina i de Ceilan, de Cadis. El clavell i el comí procedeixen d'Alacant i de Marsella; la cùrcuma, de Seta; la mostassa, de Marsella; el pebre, de Tabasco; i el safrà, d'Alacant i de València.

Dintre de l'apartat de begudes consta que arribaven a Barcelona, a més de vi, l'aiguarent, alcohol o esperit de vi, anís, ginebra, licors, rom, xampany i sarsaparella.

Un bon complement de tot bon àpat és, encara que avui està bastant mal vist per alguns, el fumar. Per tal motiu no falten les partides de tabac, cigars, cigarretes, picadura, rapè i paper de fumar que arriben a Barcelona per la via del port.

Per al bestiar, el pinso que més arribava eren les garrofes i la palla, seguit del blat de moro, el segó, la civada, l'ordi i el sègol, encara que alguns d'ells els podria haver inclòs també a l'apartat de begudes, per l'ús que se'n fa en la fabricació de la cervesa.

Els teixits arriben a Barcelona amb aquest nom o en els més específics de: baietes, cotonina, feltes, llana, llaneria, mantellines, mantes, mantes de cotó, mantes de llana, mitges, mitjons, roba, roba de llana, roba de seda, seda, sederies, terç i vestuari. Per la seva aplicació en la indústria tèxtil afegeixo a aquesta llista les cardes, el fil, el fil de goma, els filats, la borra i la borra de llana, així com els articles qualificats amb el genèric de merceria, destinats òbviament a la confecció.

Els productes de l'adoberia formen un capítol a part. Els adobs, badanes, carnasses, corretges, cuirs, garres, pells, sola, sumac i xaró són els d'aparició més freqüent a la llista de mercaderies descarregades al port de Barcelona. Aquí cal afegir-hi les banyes i altres deixalles de la matança.

Els productes confeccionats o elaborats formen una llista molt llarga i s'hi poden incloure, a més dels esmentats anteriorment, les pintures i esmalts, on sobresurt el negre en pols -de fum, de peix i de resina-; les drogues i productes de drogueria -àcids, cerussa, alum, cola, cera, bugies, fòsfor i mistos, entre d'altres-; la ceràmica; la cistelleria -cistells, trena, barrets de palla-; els pro-

ductes medicinals -medicines, cató o catecú groc i negre, entre alguns més-; la perfumeria, etc., etc. La relació és prou extensa i com a simplificació envio el lector als quadres IV i V de l'Apèndix, on trobarà la llista de les mercaderies ordenades per ports de procedència i per productes.

## EL COMERÇ AMB AMÈRICA EL 1860

Els articles més coneguts de procedència americana són el cafè, el tabac, el sucre, el rom i les fustes precioses i tintòries. No obstant això, d'allà venien també en quantitat: cuirs i altres subproductes de la matança, guano, cera, així com alguna partida de mineral d'aram i també de ferro i aram vells. Si ampliem els límits a totes les antigues colònies espanyoles, independents ja aleshores, a l'esmentada llista cal afegir-hi el cotó, encara que la procedència principal d'aquest producte eren els ports nord-americans de la costa del golf de Mèxic.

Concretament, el 1860 arribaren a Barcelona, procedents de Cuba i Puerto Rico un total de 114 vaixells, el que representa gairebé una mitjana d'un cada tres dies. De Cuba, i per ordre d'importància, va en primer lloc l'Havana, amb 56 vaixells; el segueix Matanzas, amb 23; a continuació Cuba, sense cap més precisió, amb 12; després Nuevitas, amb 6; Cienfuegos, amb 4; 3 de

Manzanillo i altres 3 de Trinidad. Això dona un total de 107 vaixells arribats de la Perla del Carib. Els set restants vingueren de Puerto Rico, 5 d'ells d'Aguadilla i els altres 2 de la illa, sense especificar el port.

De les antigues colònies espanyoles, independentitzades ja el 1860, arribaren a Barcelona 31 vaixells, dels quals 12 procedien de Veneçuela, -10 de Puerto Cabello, 1 de La Guaira i 1 de Nova Barcelona-; 6 de l'actual Equador, -tots de Guayaquil-; 4 venien de l'Argentina, -3 de Buenos Aires i 1 de Gualeguay-; 4 de Mèxic, -Campeche, Isla del Carmen, La Puebla i Tabasco-; 2 de l'Uruguai, -de Montevideo-; altres 2 del que avui és Perú, -1 de Callao i l'altre de Lima-; i 1 vaixell, el restant, d'Haití -Puerto Príncipe-.

Els Estats Units fou el lloc de sortida de 164 vaixells. Aquesta quantitat és la més gran de procedència americana, de la qual 59 venien de Charleston, 57 de Nova Orleans, 39 de Mòbila, 7 de Savannah, 1 de Nova York i 1 de Boston. Això representa que a Barcelona arribava un vaixell d'aquell àmbit cada 2,25 dies, aproximadament.

Finalment, de Brasil arribaren a Barcelona, el 1860, un total de 17 vaixells, -6 de Paraiba, 5 de Rio de Janeiro, 3 de Rio Grande, 2 de Bahia, i 1 de Pernambuco-.



Vapor *Rey D. Jaime I*, de construcció anglesa, fet el 1856 i primer vaixell mallonquí de buc de ferro. Aquarel·la de Ramon Sempol Isern. (De la seva obra "Vapores de las Islas Baleares", Palma, 1988).

# EL COMERÇ DE SORTIDA DE BARCELONA

## VAIXELLS SORTITS DEL PORT DE BARCELONA EL 1860

Els vaixells que sortiren de Barcelona tenien com a destinació un gran nombre de ports, encara que dins d'un àmbit geogràfic no massa ampli. Segons les notícies publicades en el *Diario de Barcelona* els ports de destinació són majorment de la península, i la resta es distribueixen entre Europa i Amèrica, a excepció d'un curt nombre d'unitats que es dirigiren a la costa africana del Mediterrani. Cal recordar, però, que no s'han tingut en compte els destinats a la costa del Principat, per la manca de detalls a l'esmentat *Diario de Barcelona* (13). De tots els ports, el capdavanter fou València, amb 316 vaixells, seguit d'Alacant, amb 151. El tercer lloc l'ocupa l'Havana, amb 109; a continuació ve Santander, amb 105 i Vinaròs, amb 103. La relació completa és la que figura al quadre VI de l'Apèndix (14).

## EL COMERÇ AMB AMÈRICA EL 1860

Encara que la relació de la càrrega dels vaixells que surten de Barcelona és molt genèrica i gairebé sense cap detall ni especificació, hom pot esbrinar els principals productes que se'n porten a Amèrica. Són, bàsicament, els productes agrícoles propis d'Espanya i que arriben a Barcelona a bord d'una munió de vaixells. Entre els productes d'exportació més usuals a Amèrica, per ordre d'importància, hi han el vi, l'oli i la farina. Ultra aquests hi han també llegums -cigrans-, fruites-ametlles, avellanes i olives-, begudes -licors i aiguardent-, a més de rajoles i terrissa, alls, sabó, pells, sabates, arròs, patates, cànem, espart, taps de suro, paper, jocs de baralles i llibres, entre d'altres. A més, però, n'hi ha un que hi figura molt sovint: els fideus. Però no solament el mercat americà era l'afecionat a la menja d'aquesta pasta, ja que un dels carregaments més grans, 150 arroves, el portà el llagut San Sebastián cap a Vinaròs, el 7 d'agost. Moltes de les mercaderies procedien, sens dubte, de ports de la resta de la península i una vegada arribades a Barcelona, per via marítima, eren comercialitzades arreu. El tractament superficial que fa el diari de les mercaderies sorti-

des -no recordo cap cas que indiqui pesos o quantitats- impossibilita el poder fer un balanç, encara que està molt clar que la majoria de vaixells de la península que havien arribat carregats a Barcelona feien el viatge de retorn en llast, és a dir, sense càrrega, com es pot comprovar a la columna pertinent del quadre VII de l'Apèndix, on estan registrats el nombre de vaixells que surten en aquella condició. Allà mateix hi figura una segona columna, designada com a 1/2 llast, en la qual he comptabilitzat els vaixells que el diari indica com a sortits amb càrrega i llast. Més endavant tornaré a tocar aquest aspecte amb més profunditat.

De totes maneres els vaixells que anaven cap a Amèrica sortien gairebé sempre carregats -només hi ha un cas en llast i un altre en mig llast, i és probable que ambdós anessin a buscar la mercaderia a un altre port, que podríem suposar que eren rajoles, a València, o farina, a Santander -. El fet que els vaixells sortissin ben plens de Barcelona és la millor prova de l'excel·lència del negoci amb Amèrica, que produïa bons beneficis tant en el viatge d'anada com en el de tornada.

Per països, el destinatari de més vaixells era Cuba, amb 147 unitats -109 a l'Havana, 11 a Santiago de Cuba, 7 a Matanzas, 5 a Cárdenas, 4 a Cienfuegos, 3 a Cuba, sense més especificació, 3 a Trinidad i 1 a Nuevitas-. A més n'hi ha altres 4 que marxaren cap a l'Havana via Santander: és probable que anessin a aquella ciutat del Cantàbric a buscar farina. El segon país més visitat era l'Argentina, amb 61 vaixells, -56 a Buenos Aires, 4 a Río de la Plata i 1 a Río de Santa Fe-. El seguia Brasil, amb 19, -10 a Río de Janeiro; 6 a Río Grande; 2 a Marañón i 1 a Pernambuco-. A continuació venien els Estats Units, amb 14 vaixells, -9 a Nova Orleans, 4 a Charleston i 1 a Mòbila. Seguidament l'Uruguai, amb 12, tots destinats a Montevideo; després Puerto Rico, amb 8, -5 per Puerto Rico, sense més detall, 2 a Mayagüez i 1 a Puerto Rico i Puerto Cabello-. A Veneçuela n'anaren 7, -5 a La Guaira, 1 a Puerto Cabello, a més del que féu escala primerament a Puerto Rico i que acabo d'esmentar, i 1 a Paria-. Al Canadà foren també 7, -6 a Quebec i 1 a Canadà-. A Mèxic hi marxaren 3 vaixells, -2 a La Puebla i 1 a Tabasco-. A Xile, -Valparaíso-, 2. Finalment, a l'Equador, -Guayaquil-, i a Haití, -Puerto Príncipe-, n'hi anaren només un a cada lloc.

Si es deixa de banda qualsevol suposició que es pugui fer davant de les formes ambigües del diari -com diversos gèneres o altres efectes-, que tot i essent molt pomposes en realitat no diuen res, la càrrega de la qual hi ha constància que els vaixells



portaven al Nou Món era la següent:

A l'Argentina: Vi, cànem, terrissa, ametlles, oli, paper, cigrons, aiguardent, fideus, fruites, licors, taps de suro, jocs de baralles, paper, farina, pipes buides, alls, llibres i tonyina. Hi hagué un vaixell que hi anà en llast, és a dir, de buit, sense cap càrrega.

Al Brasil: Vi, alls, dolços, ametlles, aiguardent, vinagre, cànem i jocs de baralles.

Al Canadà: Tots els vaixells que hi anaren eren estrangers i no s'emportaren cap càrrega, a excepció d'un que hi anà ple de palla. Òbviament és ben segur que ben poca en menjarien els burros exportats a Charleston, els quals esmentaré més avall.

A Cuba: Alls, paper, arròs, avellanes, cigrons, perdigons, pells, sabates, farina, vi, rajoles, fideus, oli, resina, sabó, aiguardent, oli, olives i licors. Hi anaren també dos vaixells estrangers en llast, l'un de bandera nord-americana i l'altre noruega.

A l'Equador: Vi i paper.

Als Estats Units: Vi, aiguardent, oli, ametlles, alls, taps de suro i licors. 5 vaixells hi anaren en llast, i 2 més a mig llast. La partida més curiosa va ésser un lot de 30 burros per a Charleston.

A Haití: Vi, fruites i oli.

A Mèxic: Vi, aiguardent, paper, espart i fil.

A Puerto Rico: Oli, vi, farina, aiguardent, sabó, paper i sabates.

A Uruguai: Vi, oli, licors, aiguardent, cànem, jocs de baralles, i rajoles.

A Veneçuela: Vi, aiguardent, cigrons, vidre, alls, sabó i oli.

A Xile: Vi, ametlles i sucre.



Vapor *Rey D. Jaime II*, fet a Anglaterra el 1858. Aquarel·la de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Vapores de las Islas Baleares", Palma, 1988).

# MODALITATS DEL TRANSPORT MARÍTIM: LES LÍNIES REGULARS

## ELS VAIXELLS DE LÍNIA REGULAR ENTRATS A BARCELONA EL 1860

Al parlar de línies regulars tots associem immediatament l'expressió als vapors, per ésser lògicament els que més s'adaptaven a aquesta modalitat de navegació, ja que la seva regularitat els permet mantenir un calendari i uns horaris de tota garantia, o almenys molt superior a la de qualsevol veler. De totes maneres hi ha també, principalment en navegació costanera, molts vaixells, gairebé sempre llaguts, que limiten la major part de la seva activitat al transport entre dos ports concrets. En aquest sentit, he fet la selecció dels ports d'origen més corrents, i que per ordre alfabètic són els següents:

Adra, amb 1; Aguilas, 1; Alacant, 12; Alcúdia, 2; Almeria, 2; Andratx, 1; Benicarló, 6; Borriana, 1; Bouc i Marsella, 1; Cadis, 1; Castelló, 3; Ciutadella, 3; Cullera, 3; Eivissa, 6; Gandia, 1; La Nouvelle, 2; Màlaga, 1; Maó, 1; Motril, 1; Oporto, 1; Palma, 4; Santander, 2; Sevilla, 4; València, 32; Villagarcía, 1; Vinaròs, 7. El detall figura al quadre VIII de l'Apèndix.

En el que respecta a vapors són 39 els que feien escala normalment al port de Barcelona. L'agrupació per línies, disposades alfabèticament pel port de sortida dóna el següent:

Línia d'Alacant i Marsella: Els de nom Alicante, Madrid i Marsella.

Línia de Cadis i Marsella: Els anomenats América, Balear, Barcino, Cid, Duero, Menorca i Mercurio.

Línia de Corunya: El Vifredo, que solia anar també a Marsella, i Santander.

Línia de l'Havana: Almogávar, Berenguer, Europa i Ter. Tots ells feien escala també a Cadis, i de vegades a Vigo i Marsella.

Línia de Liverpool: El Cervantes, Gaditana, Ríta, Tajo i Turia.

Línia de Londres: El Jovellanos.

Línia de Maó i Alcúdia: El Mahonés.

Línia de Marsella: A més dels esmentats anteriorment, el Barcelona, amb algun viatge esporàdic a Alacant i Maó. També la cobria el Cataluña, encara que era molt poc usual a Barcelona.

Línia de Palma: El Rey D. Jaime I i Rey D. Jaime II.

Línia de Santander: L'Hamburgo i Tharsis.

Línia de Seta: El Gallito.

Línia de Sevilla i Marsella: Betis, Darro i Genil.

Línia de Tarragona: L'Ebro, que de vegades anava fins a Liverpool i Cadis; Indio, amb algun viatge a Cadis, València i Roses; Negrito i Tarraconense.

Línia de Tortosa: El Dertosense, encara que el diari el dona quasi sempre com a procedent de Tarragona, on feia escala. Sovint anava fins a Marsella.

Línia de València: El Montserrat, i el Catalán. Aquest darrer solia anar també, en alguna ocasió, a Marsella, Cadis i Alacant.

En relació als esmentats vapors cal fer menció que el *Diario de Barcelona* indica molt rarament les sortides. En el cas del vapor Alicante en concret, la proporció és d'una per cada cinc entrades i escaig.

Algunes de les línies esmentades les servien les empreses el nom de les quals, o referència explicativa del seu àmbit i composició, segons apareix als anuncis del *Diario de Barcelona*, indi-co seguidament:

- Vapores Correos de A. López y Cía.
- Bofill, Martorell y Cía.
- Navegación e Industria.

- Compañía de Transportes en el Ebro.
- Línea de Vapores a Hélice de Sevilla a Marsella.
- Línea Hispano-inglesa.
- Vapores-correos de las Compañías Catalanas Reunidas.
- Vapores Españoles Correos Trasatlánticos de las Compañías Catalanas Unidas.
- Línea Hispano-alemana de Grandes Vapores de Hierro a Hélice.

L'activitat de les línies que acabo d'esmentar la reflecteix perfectament el nombre d'entrades a Barcelona dels vaixells que les serveixen. Per ordre, són les següents:

#### ENTRADES DE VAPORS DE LÍNIA REGULAR A BARCELONA EL 1860

1. Línia de Tarragona	146
2. Línia d'Alacant i Marsella	121
3. Línia de Cadis i Marsella	77
4. Línia de Palma	53
5. Línia de València	50
6. Línia de Sevilla i Marsella	50
7. Línia de Maó i Alcúdia	44
8. Línia de Tortosa	39
9. Línia de Seta	36
10. Línia de Liverpool	19
11. Línia de Santander	13
12. Línia de l'Havana	12
13. Línia de Corunya	8
14. Línia de Marsella	6
15. Línia de Londres	3
Total	677

Totes aquestes dades dels vapors de línia regular, juntament amb el tonatge dels vaixells i noms dels capitans, apareixen ben detallades al quadre IX de l'Apèndix.

Curiosament, no sempre els vapors es limitaven a servir la línia regular. Un exemple ben evident el proporciona el vapor Catalán, que organitzà el que l'anunci del diari, publicat en l'edició del matí del dia 17 de juny, titula:

"Viaje de Recreo a Mahón".

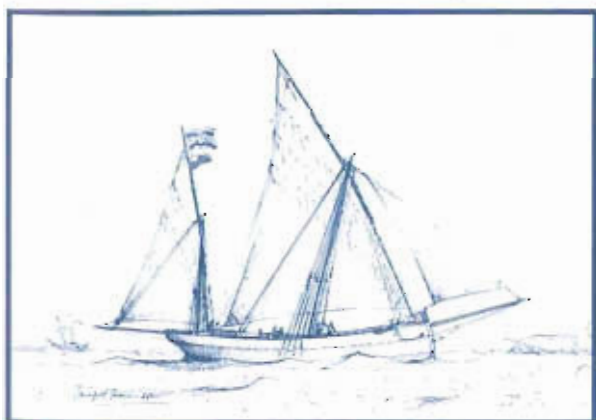
Segons aquest anunci, el vapor sortia el mateix dia, que era diumenge, a les 8 hores del vespre i tornava el dijous vinent dia 21.

# EXPLOTACIÓ DELS VAIXELLS

## CAPACITAT DE CÀRREGA I CONDICIÓ DE CÀRREGA

Aquests dos conceptes són fonamentals per a comprendre les possibilitats d'utilització i els rendiments de l'explotació de qualsevol vaixell dedicat al transport de mercaderies. La capacitat de càrrega és la quantitat de pes que pot portar i està relacionada amb l'anomenat tonatge del vaixell, tenint en compte, però, que les tones que dona la informació del diari són les anomenades d'arqueig o de registre. Explicat d'una forma senzilla, la tona d'arqueig és el volum susceptible d'ésser utilitzat per portar càrrega. Es calcula mitjançant una fórmula reglamentària, a partir de les mesures reals preses al propi vaixell, i serveix bàsicament com a unitat de caràcter fiscal per a l'aplicació de taxes i impostos. Cada tona d'arqueig equival a 8 colzes cúbics, uns 1,52 m<sup>3</sup>, en l'època que estem analitzant, encara que avui en dia és igual a 2,832 m<sup>3</sup>.

La capacitat real de càrrega del vaixell, des del punt de vista físic, està limitada per la necessitat que suri i pugui navegar amb certa seguretat. En altres paraules, que la coberta del vaixell es trobi a una certa altura per damunt de la superfície de l'aigua del mar, suficient perquè les onades no la inundin constantment i impedeixin el seu govern. A l'època que ens ocupa no estava vigent encara la reglamentació relativa a la càrrega màxima,



Llagut o llaut de tràfic, conegut més pròpiament per barca de mitjana, encara que se l'anomenava també falutx, molt típic del comerç costaner. Dibuix de Ramon Sampol Isern.  
(De la seva obra "Vefers de les Balears", Palma, 1986).

que s'imposà en el Regne Unit l'any 1876, gràcies a la llarga tasca de conscienciació duta a terme pel polític britànic Samuel Plimsoll (1824-1898), estenent-se ràpidament als altres països. Fins aleshores, l'elecció de l'altura de la coberta sobre l'aigua, o reserva de flotabilitat, depenia en cada cas del criteri del capità. Si el capità era prudent carregava menys el vaixell, en benefici de la seguretat de la navegació i d'una major garantia d'arribar a port. En canvi, el poc prudent, feia tot el contrari i assolía uns riscos molt més grans.

De totes maneres, en la capacitat de càrrega del vaixell intervé un altre factor: la densitat de la mercaderia. Quan la densitat és molt alta, resulta que el vaixell pot embarcar tota la quantitat de càrrega que pot portar i la bodega queda mig buida. Inversament, si la densitat és baixa, el vaixell, una vegada ple del tot, ha embarcat un pes molt inferior al que podria portar. Algú gosarà pensar que la solució és embarcar càrrega a coberta, però això ja es fa, i també té la seva limitació: Com més alt és el munt més reduïda és l'estabilitat del vaixell, i pot arribar a l'extrem d'ésser tan escassa que el més petit moviment del buc és suficient per a fer-lo bolcar.

Tot el que acabo de dir és fonamental per parlar de la condició de càrrega del vaixell, entenent com a tal la quantitat de càrrega que porta a bord, que en el cas concret d'aquest treball ens limitem a la que duu a l'entrar al port de Barcelona, ja que les dades disponibles així ens ho permeten, al contrari del que succeeix a la sortida, les dades dels quals, com ja he dit tantes vegades, són molt generals i no inclouen cap indicació de quantitat.

La condició de càrrega d'un vaixell quan no porta cap mercaderia a bord té un nom particular. Se la designa com en llast, i això vol dir que va de buit. D'altra banda, el coneixement del nombre o proporció dels vaixells que entren o surten de port en llast és un excel·lent indicador no solament de les possibilitats d'explotació de cada unitat en concret, sinó que és una bona referència de l'activitat comercial del port. Les dades relatives al port de Barcelona de l'any 1860 són les següents:

### MOVIMENT DE VAIXELLS EN LLAST AL PORT DE BARCELONA EL 1860

	vapors	velers	total
Entrats	129	34	163
Sortits	34	943	977

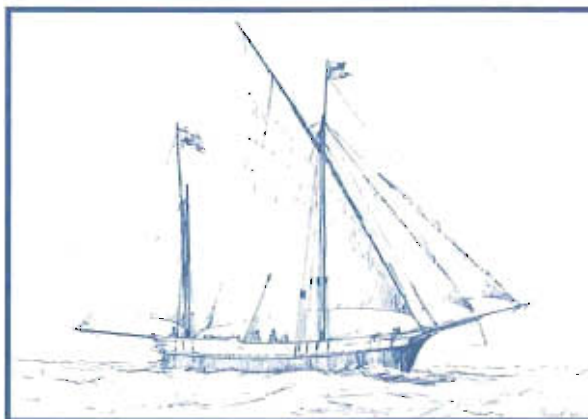
Les xifres del quadre anterior requereixen una matisació. Entre els entrats en llast sobresurten els vapors, i en realitat no és així. Aquests vapors en concret són els de línia regular de passatge, que, tot i duent passatgers a Barcelona, el *Diario de Barcelona* els compte d'aquella manera. Per aquesta raó podem suprimir-los com a tals, restant com a entrats en llast només 34 vaixells. D'aquests també, si els analitzéssim un per un, en podríem suprimir una bona part, per tractar-se de vaixells que han entrat a port en busca de refugi pel mal temps, a causa d'avaries, o fins i tot d'unitats de nova construcció que han arribat amb el propòsit de completar el seu aparell. Per aquesta raó és admissible considerar com a zero el nombre de vaixells entrats en llast, ja que en el pitjor dels casos, aquells 34 representen només que el 0,82% dels 4.141 que són el total de vaixells unitaris que feren escala a Barcelona el 1860.

Per semblant raó podem suprimir els 34 vapors sortits en llast, quedant-nos només amb els 943 velers. Si comparem aquesta quantitat amb els 2.063 que sortiren de Barcelona al llarg de 1860, el percentatge és del 45,71%. Això representa que gairebé la meitat dels vaixells entrats a Barcelona van sortir de buit. El detall dels ports de destinació consta a la columna pertinent del quadre VII de l'Apèndix -Mercaderies sortides de Barcelona l'any 1860-. Al costat d'aquella columna hi ha les de llast i la de 1/2 llast. A aquesta darrera apareixen els vaixells que el *Diario de Barcelona* dona que porten càrrega i llast de forma simultània. Encara que sembli una incongruència cal tenir en compte que el llast en sí era sorra, la majoria de les vegades, i s'embarcava amb el propòsit de millorar l'estabilitat i el govern del vaixell.

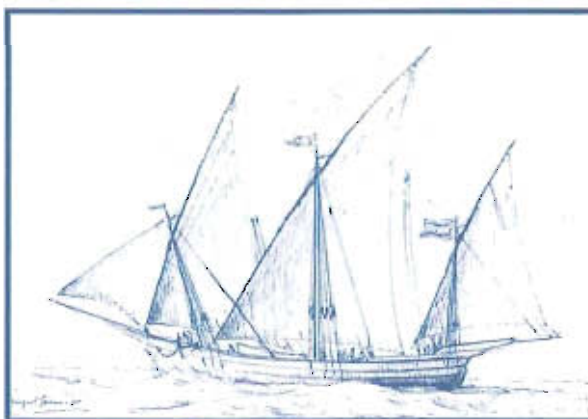
La comparació de la condició de càrrega de cada vaixell en els viatges d'anada i tornada és el millor element per avaluar la rendibilitat d'una línia de transport. Podríem fer aquí una anàlisi detallada port per port, però em sembla excessiu. De totes maners i com a aclariment cal esmentar que el desequilibri entre la càrrega dels viatges d'anada i de tornada és una constant molt generalitzada, que persisteix encara avui i afecta a tota mena de transport. En tot cas si vull destacar que la sortida de vaixells en llast cap a les antigues colònies espanyoles d'Amèrica era el 1860 gairebé nul·la, la qual cosa demostra clarament que aquella línia era molt beneficiosa. L'etapa d'or de la marina de vela catalana que ens recorda Ricard i Giral està plenament justificada (15). El negoci no el feien només amb la venda dels

productes que portaven del Nou Món, sinó també amb els que embarcaven a Barcelona o a altre port de la península per vendre'ls allà.

L'anàlisi dels carregaments portats pels vaixells a Barcelona ens permet, a més, calcular la capacitat de càrrega en aquells casos en que la mercaderia transportada és homogènia, tant pel que fa referència al producte en sí mateix, com al recipient on va envasat. Seleccionats els vaixells que satisfan aquesta condició, i dividint en cada cas la quantitat de càrrega que transporta pel tonatge del propi vaixell s'obté un valor que, comparat amb l'obtingut amb altres vaixells que porten la mateixa càrrega, permet conèixer si el buc va ple i la quantitat de càrrega que pot embarcar per cada tona d'arqueig o de registre. És a dir, calculem una mena de factor d'estiba emprant la tona d'arqueig o de registre en lloc del m<sup>3</sup>, que és la forma més usual, a partir dels valors obtinguts més adients, després de rebutjar els clarament discordants, propis de vaixells que no van a plena càrrega. De totes maneres cal dir que no hi ha cap certesa que els vaixells estudiats anessin carregats del tot, i per aquesta raó, les dades obtingudes han d'utilitzar-se amb certa precau-



Tartana emprada en el transport de cabotatge. Ploma de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).



Xabec mercant de mitjan del segle XIX. Dibuix a la ploma de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

ció. El resultat és el que apareix a la taula que ve a continuació:

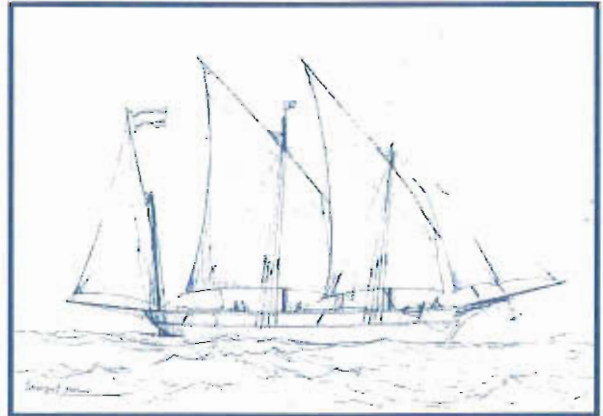
CABUDA A BORD DELS PRODUCTES MÉS

CORRENTS PER TONA D'ARQUEIG O DE REGISTRE.

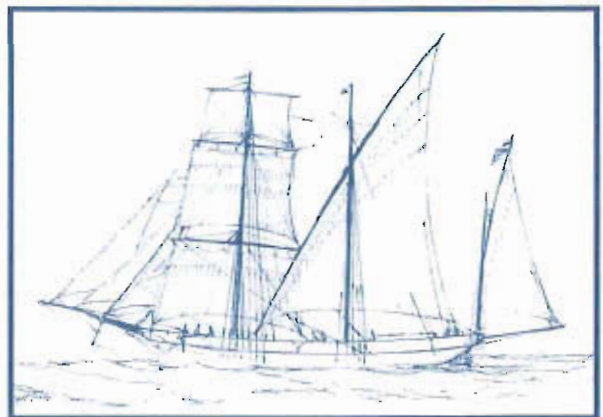
Producte	Vaixells de mostra	Unitats	Mitjana d'unitats per tona de registre
àcid	8	bombona	11,50
aiguardent	3	pipa	1,47
arengada	12	casac	1,84
arròs	30	sac	14,86
bacallà	5	skippund	7,89
"	10	våg	70,16
blat	236	faneca	31,07
" de moro	10	ferrat	83,16
" " "	3	faneca	21,17
carbó	53	quintar	20,45
c. de pedra	10	quintar	28,56
" " "	261	tona	1,50
c. vegetal	24	quintar	20,12
cigró	3	faneca	14,59
cotó	12	bala	2,68
"	40	paca	2,30
dogues	19	peça	307,27
farina	130	sac	13,68
fava	5	faneca	20,19
ferro	11	quintar	25,25
"	57	tona	1,56
fusta	16	tauló	29,46
"	28	dotzena de taulons	2,21
garrofa	20	quintar	20,06
"	121	arrova	81,16
guano	7	sac	26,27
"	2	tona	1,82
llenya	4	quintar	14,30
meló	23	dotzena	14,90
moltó	55	animal viu	11,87
oli	9	pipa	2,91
pal de tenyir	7	uintar	12,74
palma	4	quintar	5,97
pipes buides	8	pipa	1,82
sal	6	quintar	37,01
segó	3	sac	11,82
"	48	tona	0,64
sucre	16	caixa	4,20
taronja	33	mil	3,82
tomàquet	50	arrova	16,69
vi	103	pipa	2,39

DIES D'ESTADA DELS VAIXELLS AL PORT DE BARCELONA, DESCÀRREGA MITJANA DIÀRIA I DURADA DEL VIATGE RODÓ.

Mitjançant la relació dels registres d'entrada i sortida d'un mateix vaixell del port de Barcelona al llarg de l'any 1860 és possible establir el temps que cadascun ha estat en port i els dies que inverteix a la sortida en el viatge rodó, és a dir, en anar al port de destinació i tornar a Barcelona. Però hi ha més encara. Si fem l'estudi en relació als vaixells que porten una càrrega homogènia a Barcelona i després surten en llast podem obtenir una dada molt important: la quantitat de mercaderia que es descarrega cada dia. Per això cal només dividir la que descarrega pel nombre de dies d'estada. El detall del que acabo de dir està tabulat al quadre X de l'Apèndix. D'aquest he separat els valors màxims i mínims de les principals mercaderies i calculat també la mitjana. He mantingut les fraccions, que en els casos dels moltons i les pipes de vi, per exemple, són realment un absurd. En tots els càlculs he considerat cada data o dia de calendari com un dia d'estada



Un mistic del segle XIX, segons un dibuix a la ploma de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).



Velatxer, un híbrid de pollacra i berganti, de certa difusió a les costes de la mediterrània occidental, encara que en les dades del *Diario de Barcelona* de 1860 no hi consti. Dibuix a la ploma de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

a port, ja que de no ésser així resultaria que un vaixell que entri i surti el mateix dia tindria una estada nul·la, la qual cosa és incongruent. D'altra banda no he descomptat cap festiu, ja que hi pot haver dubte de si treballaven o no, ni tampoc he fet cap deducció pels dies de pluja, en què, lògicament, la descàrrega devia estar paralitzada. El resultat de tot això és el que s'aprecia en el quadre següent:

#### DESCÀRREGA DIÀRIA EN UNITATS

##### DE CADA PRODUCTE

Producte	unitat	mínim	màxim	mitjana	núm.
					de dades
arròs	sac	4,44	72,-	46,86	6
bacallà	skippond	38,48	46,78	42,63	2
"	våg	147,17	230,94	207,60	4
blat	faneca	11,11	350,-	138,63	67
" de moro	ferrat	346,15	437,50	396,44	4
carbó	quintar	61,77	200,-	131,99	9
" de pedra	tona	8,75	122,75	28,01	64
" vegetal	quintar	20,-	23,08	21,54	2
civada	faneca	121,43	141,67	143,25	3
dogues	peça	141,18	333,33	227,71	6
farina	sac	1,49	19,29	13,55	28
faves	faneca	80,-	142,86	121,16	3
ferro	quintar	100,-	465,09	236,83	7
"	tona	11,25	62,86	21,46	18
garrofa	quintar	19,23	114,29	58,38	4
"	arrova	92,86	833,33	216,26	20
meló	dotzena	9,38	35,71	22,59	3
moltons	unitat	116,67	500,-	238,62	23
segó	tona	0,71	8,25	4,49	13
taronges	miler	3,75	30,-	11,80	7
taulons	dotzena	12,76	48,-	31,29	6
tomàquets	arrova	9,20	83,33	29,87	11
vi	pipa	6,57	40,-	18,02	14

De tots els valors continguts en la taula precedent, els que ofereixen més confiança són els relatius al carbó de pedra en tones. La raó és ben senzilla: es tracte d'un producte que normalment se sol transportar en carregaments complets i per aquesta raó els valors parcials obtinguts es mantenen en una franja molt més estreta que en els altres, i això és la major garantia de la seva validesa.

És ben sabut, que els vaixells estrangers que venien a descarregar a Espanya solien anar després a Torrevieja a carregar sal per al viatge de retorn, com és el cas dels que participaven en el

tràfic del carbó i del ferro, i així succeeix amb la majoria dels que sortien en llast de Barcelona. D'altres, principalment els de pavelló britànic, sortits de Barcelona igualment en llast, anaven a Constantinoble, i uns quants a Marsella. Els italians, en canvi, es dirigien a Civitavecchia. Curiosament la presència espanyola en la importació de les matèries primeres esmentades és ben migrada: només hi ha constància de tres vaixells que portaren carbó de pedra de Marsella.

La carrera d'Amèrica, la més interessant per ésser gairebé l'única amb càrrega d'anada i de tornada, com ja he dit abans, mereix que li dediquem una mica més d'atenció. Les dades més significatives d'aquest tràfic estan reflectides a l'Apèndix, en els quadres XI -vaixells que porten un carregament de composició homogènia d'Amèrica- i XII -per aquells en què tal carregament està format per mercaderies de diversa mena-. El fet de no tenir cap evidència del moment en què cada vaixell finalitza la descàrrega i comença la càrrega, ni tampoc la més petita indicació del pes o quantitat implicat en d'aquesta darrera operació m'obliga a prescindir de calcular la mitjana desembarcada o embarcada cada dia, com havia fet anteriorment amb els vaixells que sortien en llast, encara que permet l'opció d'obtenir una dada ben transcendent: la durada total de l'estada a port del vaixell, comptada des del moment en què el vaixell arriba a Barcelona, on realitza la descàrrega i càrrega de mercaderies, fins a l'instant de la sortida cap a Amèrica. Si comprovem els valors tabulats a la columna Dies del quadre XI de l'Apèndix, veurem que tal durada varia des d'un mínim de 7 dies, cas del bergantí *Solitario*, a un màxim de 200 dies, pel també bergantí *Hugo*, i una mitja, pels 54 vaixells tabulats, de 71 dies. Lògicament els dos valors límits esmentats i els pròxims a ells són massa atípics per a servir-nos de referència. Si ens limitem als 40 vaixells compresos entre 20 i 113 dies -només n'hi ha 3 per sota d'aquella primera data i 6 per damunt de la darrera- la mitjana és de 62 dies.

En canvi, si ens basem en el quadre XII de l'Apèndix, l'estada mitja dels 8 vaixells és de 87 dies i, prescindint del *Magallanes* -167 dies-, la dels 7 que resten és de 75 dies.

Tot això permet arribar a la conclusió que l'estada mitja normal a Barcelona dels vaixells que feien la línia d'Amèrica estava compresa entre dos mesos i dos mesos i mig, temps que comparat amb els usuals avui dia és extraordinàriament exagerat. Com a justificació cal dir que en aquella època la descàrrega es feia amb aparells accionats a mà, que, a més de requerir un gran esforç

a la gent, donaven com a resultat que les operacions fossin molt lentes i les quantitats mogudes, relativament petites.

De totes maneres cal tenir en compte que de vegades els vaixells arribats a Barcelona feien un viatge a algun port estranger no molt distant, fins al moment d'emprendre una nova navegació a Amèrica. Tal és el cas de la pollacra *Antilla*, que entre la seva entrada el 24 de juliol procedent de Matanzas, i la sortida del 13 d'octubre, en direcció a Montevideo, segons apareix a l'esmentat quadre XI de l'Apèndix, hi ha constància d'haver fet un viatge a Marsella, ja que les dades indiquen la seva entrada a Barcelona, procedent d'aquell port francès, el 6 d'agost.

Un altre concepte que podem analitzar és la duració del viatge rodó a Amèrica. En aquest context entenc com a tal el temps que transcorre des de la sortida del vaixell del port de Barcelona en direcció a Amèrica, fins al moment en què, de retorn del Nou Món, torna a entrar a Barcelona. No inclou, per tant, l'estada invertida en les operacions de càrrega i descàrrega al port de Barcelona. Dels 50 exemples recollits al quadre XIII de l'Apèndix se'n dedueix que el mínim és de 103 dies, el màxim de 277, i la mitja de 159. De totes maneres, si prescindim dels valors extrems, i concretament dels inferiors a 110 dies -2 casos-, i dels superiors a 200 dies -5 casos-, la mitja dels 43 restants és de 153 dies, valor que sembla molt

acceptable i que a efectes pràctics equival a 5 mesos. Si a aquests 5 mesos hi sumem l'estada a Barcelona, la mitja de la qual hem trobat abans que era de 62 i 71 dies, és a dir, una mica més de dos mesos, resulta que des de l'inici d'un viatge a Amèrica fins al començament del següent la mitjana de temps és de set mesos. Això permet constatar que tot i essent factible la realització de dos viatges a l'any a Amèrica, en la pràctica no seria massa corrent, i només es donava en casos excepcionals, en que els vents i la sort fossin del tot favorables. En tot cas cal considerar com a molt probable que els velers fessin normalment una mitjana de tres viatges a Amèrica cada dos anys.

En el càlcul de la durada mitja del viatge rodó he utilitzat els valors indicats, sense distingir el port d'Amèrica en concret. D'haver-ho fet, la variació no hauria estat molt significativa, encara que val la pena esbrinar-la. Per això, deixant a part el viatge rodó de la pollacra *Cronómetro*, a Valparaíso, en 240 dies, el del bergantí-goleta *Paco*, a Rio de Janeiro, en 165 dies, i els tres a l'Argentina -dos a Buenos Aires i un a Río de la Plata- fets per la pollacra-goleta *Nueva Carlota*, en 133 dies, el bergantí *Vigilante*, en 180, i la pollacra *Flora*, en 190, resulta que la durada mitja dels 44 restants, tots dins de l'àmbit del Carib, és de 157 dies, dos menys que la mitja dels cinquanta tots junts. D'altra banda, la mitja dels viatges dels tres velers que anaren a l'Argentina és de 168 dies, xifra lleugerament superior a aquella.



La pollacra rodona *Leñada*, en una aquarel·la de Ramon Sampedro Isen. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

De totes maneres vull fer una observació. La distància de Barcelona a cadascun dels ports americans de destinació dels vaixells és diferent, però en la pràctica aquest detall no és massa significatiu. El veler navega sempre sotmès totalment a la direcció del vent existent en cada moment, que el pot obligar, fins i tot, a navegar fent ziga-zaga. Per aquest motiu es pot donar el cas que el recorregut d'un veler fins al port més proper de l'àmbit americà, sigui igual o superior al que hauria de fer, en circumstàncies més favorables, per anar a un altre molt més llunyà.

Un element d'influència també en la duració del viatge pertany més pròpiament a l'àmbit sanitari. Es tracta de l'existència de malalties contagioses al port de procedència, i que el vaixell en resulti afectat, amb risc de contribuir a la seva propagació. Per evitar-ho, la legislació preveu l'establiment d'una sèrie de mesures adients, que poden arribar fins i tot a mantenir el vaixell, amb la seva tripulació, totalment incomunicat, per un període de temps que depèn de les circumstàncies de cada cas. La més greu obligava a sotmetre'l a l'anomenada quarantena, que en el nostre àmbit tenia lloc al port de Maó, que comptava amb llatzeret. En l'època que ens ocupa la qualificació sanitària dels vaixells establia tres graus: els d'observació, d'interdit i de quarantena pròpiament dita. Pel que fa referència a l'any 1860 tenim evidències que demostren l'aplicació de totes aquestes mesures, com a conseqüència de les passes epidèmiques existents a diferents indrets del món. La llista dels ports afectats és bastant llarga, ja que en conté trenta-nou.

Per raó del nombre de vaixells afectats destaca l'epidèmia de còlera declarada a València el mes de juliol de 1860. En total foren vuitanta-un vaixells destinats a Barcelona, dos dels quals quedaren en observació, quatre en interdit i els setanta-cinc restants tingueren que sotmetre's a la quarantena pertinent. Entre aquests darrers cal destacar el vapor Rey D. Jaime I i el pailebot Pepito, entrats a Barcelona el 4 i el 26 d'agost, respectivament. La resta eren tots llaguts. La plaga durà fins al 20 d'agost, en què una Reial Ordre declarà net el port. Curiosament, el diari destaca la notícia que al confirmar-se l'existència de còlera en aquell port, el vapor Catalán que devia sortir de Barcelona cap allà el 20 de juliol, va anul·lar el viatge, tornant els diners a tots els que ja l'havien pagat. Pel contrari, el vapor Mercurio a l'arribar a València i assabentat de l'existència de l'epidèmia decidí no entrar en comunicació amb terra per evitar el contagi, i al retornar a Barcelona quedà sotmès només a observació, lliurant-se de la quarantena.

S'aplicaren mesures sanitàries també a vaixells procedents de bastants ports espanyols, entre els quals hi figuren Algesires, Borriana, Castelló, Cullera, Gandia, Màlaga i Morvedre, encara que el nombre dels afectats fou bastant reduït, i tractant-se en gran part de llaguts. En conjunt, el resultat fou de quinze vaixells en observació, quatre en interdit i dos en quarantena. La llista es podria allargar amb els ports de Cadis i Corunya, però en realitat és probable que no patissin cap epidèmia, ja que els vaixells afectats, les pollacres-goletes San Cristóbal i Adriano, ambdues espanyoles, encara que procedien d'un o altre port, respectivament, havien entrat a Màlaga abans d'arribar a Barcelona, i és probable que la mesura vingués donada per raó de la darre- ra escala.

Un altre port perillós, des del punt de vista sanitari, fou el de Cardiff, el qual afectà lògicament els vaixells estrangers que portaven carbó i ferro a Barcelona, amb el resultat de quaranta-dos en observació i un en interdit. Aquesta situació, que venia de l'any anterior, es mantingué fins a mitjan del mes de març. Curiosament, el vaixell en interdit que just acabo d'esmentar, la corbeta anglesa Majestic, de 248 tones, és un cas aïllat, ja que quedà sotmesa a aquella mesura el 25 d'octubre. Altres ports anglesos susceptibles d'estendre l'epidèmia eren Glasgow, Liverpool, Newport, Sunderland i Swansea, encara que la seva incidència afectà a uns pocs vaixells, a causa de l'escàs tràfic de tots aquests ports amb Barcelona. En total foren sis, un de cada port, i de tots ells dos quedaren en observació i els quatre restants en interdit.

Nova Orleans va ésser també un altre port afectat. En patiren les conseqüències onze velers. L'alarma s'inicià el mes de juny i consistí en mantenir en observació el bergantí Atalayador i la fragata Catalina. La qüestió empitjorà i des del mes de juliol fins a mitjan de novembre degueren passar la quarantena dos velers nord-americans i els set del nostre país que indico seguidament: les fragates Vicenta, Habana i Teresita; les corbetes Laura, Curra i Pepita; i el bergantí Soberano.

Però l'epidèmia no es reduïa a Nova Orleans, sinó que afectava també a Charleston i Mòbila, i perjudicà a un i quatre vaixells, respectivament, quedant el primer i un dels segons en interdit i els tres restants en quarantena.

L'àrea del Carib i sud-americana donà motius per l'adopció de mesures sanitàries, i principalment per als vaixells que venien d'Aguaquilla, l'Havana, Isla del Carmen, La Guaira, Manzanillo, Marañón, Matanzas, Nuevitas, Paraiba, Puerto Príncipe, Río



Grande, Rio de Janeiro i Tabasco. Els més perjudicats foren els procedents de l'Havana, amb quatre vaixells en interdit i dos en quarantena; i Paraíba, amb un en observació, dos en interdit i dos més en quarantena. La resta de ports esmentats donà com a resultat un vaixell en observació, cinc en interdit i sis en quarantena.

Finalment cal recordar la interdicció de la pollastra romana Conde Paccaroni, entrada el 9 de maig, procedent de Trieste i Ancona i la del pailebot portuguès Divina Providencia, arribat de Lisboa el 28 de setembre. En canvi, la pollastra napolitana La Dolorata, arribada de Terracina i Toló el mateix dia que el darrer va quedar només en observació.

## EL TRANSPORT DE PASSATGERS

El transport de passatgers per mar era una activitat de gran empena i en la que, segons es desprèn de les dades del *Diario de Barcelona*, gairebé tot el tràfic es realitzava ja mitjançant vaixells de vapor, no obstant això la participació d'uns velers amb caràcter purament residual. A l'any 1860, en concret, la propaganda fomentava anar de Barcelona a Madrid amb vapor, és a dir, fent viatge per mar fins a València i des d'allà amb ferrocarril, ja que la línia de Barcelona a Saragossa arribava aleshores només fins a Lleida.

Els velers participants en el tràfic de passatgers foren els llaguts Barcelonés i Santo Tomás, amb un viatge cadascun i 23 i 36 persones, respectivament, procedents de València i Tarragona en el primer cas, i d'Alacant i Tarragona, en el segon. Arribaren el 26 de setembre i l'11 de maig, respectivament. El tercer veler és el bergantí Remedios, que l'11 de desembre entrà, procedent de l'Havana, amb 45.

Gairebé tots els vaixells que portaren passatgers a Barcelona eren de bandera espanyola. L'única excepció és el vapor francès Segre, amb 4 de Tortosa i Tarragona el 13 de març.

El total de passatgers arribats a bord de vaixells mercants a Barcelona el 1860 és de 30.630 persones, en el conjunt de 591 escales i una mitjana de 52 persones per escala. El número de vaixells diferents que hi participaren fou de 42. El que entrà més vegades va ésser el vapor Indio, amb 47, i un total de 3.464 passatgers, principalment de Tarragona, el que representa una mitjana de 74 per viatge. El mateix vapor ocupa també el primer lloc pel nombre de passatgers en un viatge, amb 487, el 20 de setembre de 1860.

La procedència dels passatgers, considerant com a port d'on vénen el de sortida del vaixell, i prescindint per tant dels embarcats en els ports d'escala, ja que no hi ha cap possibilitat d'esbrinar-ho, és majorment de Tarragona, amb 10.621. A continuació vénen Alacant, amb 4.115 i Marsella, amb 4.045. El darrer lloc l'ocupa Toló, amb 2. La mitjana més elevada del número de passatgers per viatge és de 88, pels procedents de Tortosa, seguit de 81, pels que vénen de Palma. El detall és el que apareix al quadre que ve seguidament:

### PASSATGERS DESEMBARCATS A BARCELONA L'ANY 1860

Procedència	Núm. d'escales	Total de passatgers	Mitjana
Alacant	67	4.115	61
Cadis	49	2.137	44
Carril	2	44	22
Cartagena	1	95	-
Ceuta	1	4	-
Corunya	3	59	20
Havana	3	94	31
Liverpool	5	60	12
Londres	1	21	-
Maó	40	1.803	45
Málaga	1	47	-
Marsella	110	4.045	37
Palma	36	2.904	81
Roses	5	129	26
Santander	5	102	20
Seta	36	171	5
Sevilla	19	901	47
Tarragona	144	10.621	73
Tetuan	1	29	-
Toló	1	2	-
Tortosa	7	618	88
València	53	2.626	50
Vigo	1	3	-
<b>TOTALS</b>	<b>591</b>	<b>30.630</b>	<b>52</b>

La mitjana de passatgers per viatge d'un mateix vaixell, que en certa manera equival a l'ordre de preferències dels usuaris, presenta un màxim de 85, que correspon al vapor Rey D. Jaime II, seguit de l'Ebro, amb 79, i l'Indio, amb 74.

Un valor bastant suggeridor és el que anomeno índex de comoditat. Es tracta del quocient de dividir les tones de registre per la mitjana de passatgers de cada vaixell, i en certa manera repre-

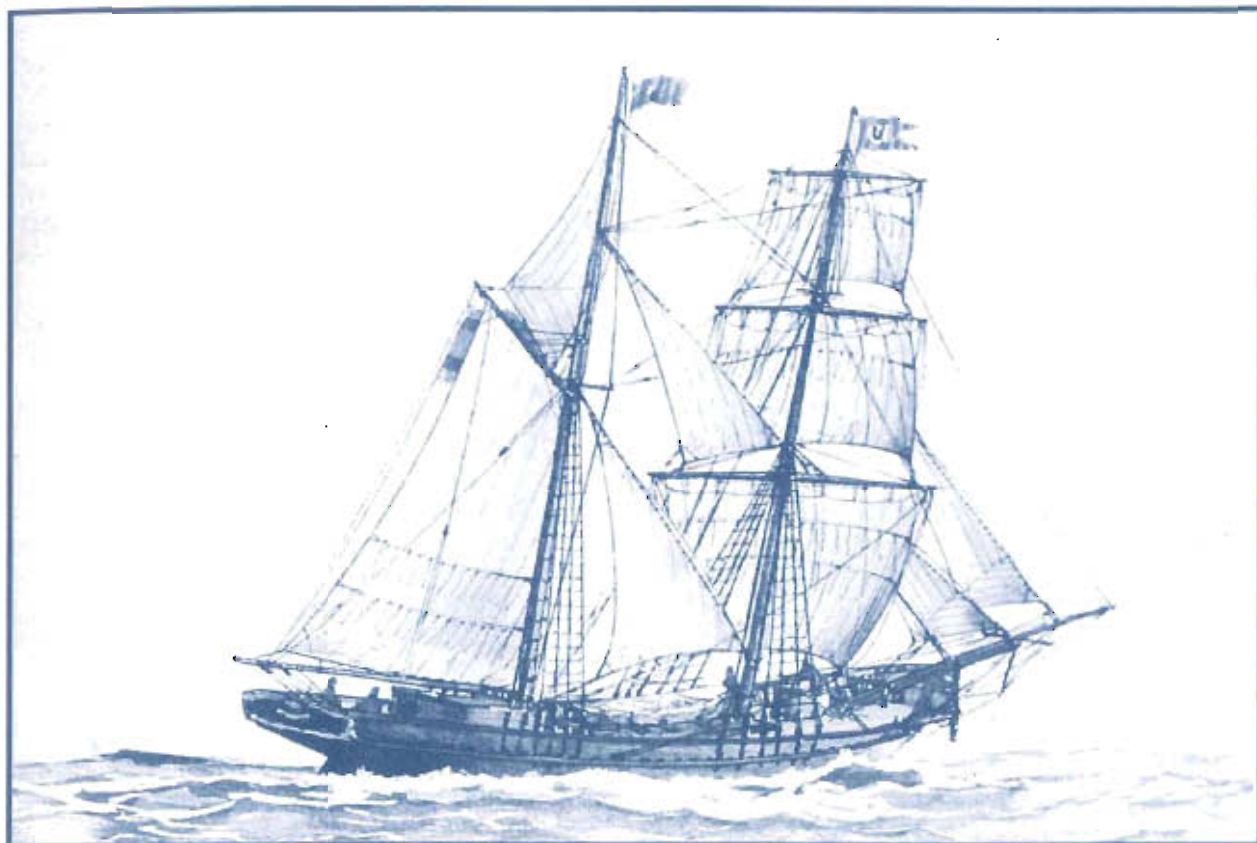
senta l'espai del qual disposa cadascun a bord. Els 42 vaixells participants presenten un índex comprès entre 0,51, pel vapor Tarraconense, i 130,5, que és el cas del vapor Cataluña. Aquest últim és un valor realment exagerat, ja que el que

ve abans, també molt alt, és 70,25 i correspon al vapor Duero. Aquest índex, juntament amb el resum detallat del transport de passatgers, apareix en el quadre següent:

VAIXELLS MERCANTS QUE PORTAREN PASSATGERS A BARCELONA EL 1860

Nom del vaixell	Tonatge	Tipus	Escales	Passatgers	Mitjana	Índex de comoditat
Alicante	379	vapor	40	2.331	58	6,534
Almogávar	617	vapor	4	113	28	22,036
América	418	vapor	2	45	22	19,000
Balear	118	vapor	12	439	37	3,189
Barcelona	420	vapor	1	24	24	17,500
Barcelonés	63	llagut	1	23	23	2,739
Barcino	302	vapor	6	138	23	13,130
Berenguer	617	vapor	2	81	40	15,425
Betis	114	vapor	12	275	23	4,957
Catalán	55	vapor	39	2.189	56	0,982
Cataluña	522	vapor	1	4	4	130,500
Cid	212	vapor	13	554	43	4,930
Darro	171	vapor	16	726	45	3,800
Dertosense	74	vapor	35	2.413	69	1,072
Duero	281	vapor	2	7	4	70,250
Ebro	57	vapor	23	1.821	79	0,722
Europa	630	vapor	4	172	43	14,651
Gaditana	92	vapor	2	6	3	64,000
Gallito	79	vapor	36	171	5	15,800
Genil	206	vapor	16	424	26	7,923
Hamburgo	430	vapor	3	85	28	15,357
Índio	45	vapor	47	3.464	74	0,608
Jovellanos	347	vapor	1	21	21	16,524
Madrid	374	vapor	34	2.197	65	5,754
Mahonés	87	vapor	37	1.762	48	1,812
Marsella	379	vapor	41	2.436	59	6,424
Menorca	128	vapor	8	205	26	4,923
Mercurio	110	vapor	17	763	45	2,444
Monserrat	101	vapor	8	334	42	2,405
Negrilo	48	vapor	25	1.316	53	0,906
Remedios	191	bergantí	1	45	45	4,244
Rey D. Jaime I	229	vapor	2	95	48	4,771
Rey D. Jaime II	332	vapor	33	2.807	85	3,906
Rita	219	vapor	2	10	5	43,800
Santo Tomás	34	llagut	1	36	36	0,944
Segre (francès)	179	vapor	1	4	4	44,750
Tajo	350	vapor	2	45	22	15,909
Tarraconense	32	vapor	42	2.655	63	0,508
Ter	524	vapor	3	47	16	32,750
Tharsis	323	vapor	7	173	25	12,920
Turia	154	vapor	3	66	22	7,000
Vifredo	230	vapor	6	108	18	12,778
<b>TOTALS</b>	<b>10.373</b>	<b>-</b>	<b>591</b>	<b>30.630</b>	<b>52</b>	<b>*15,728</b>

\* Mitjana dels valors de la columna.



Pollacra goleta *Unión*, segons una aquarel·la de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

## EL CONSIGNATARI DEL VAIXELL

El consignatari és, de fet, l'agent que gaudeix d'unes atribucions sobre la gestió del vaixell durant la seva estada a port, i que en cada cas depenen dels pactes amb l'armador. En termes generals el consignatari és el representant de l'armador i s'encarrega del despatx del vaixell davant de les autoritats portuàries, així com de la deguda organització i coordinació de les operacions de càrrega i descàrrega. El paper i la transcendència del consignatari ha anat augmentant a mesura que la pràctica ha fet perdre al capità moltes de les atribucions sobre aquests aspectes, per raó que l'estada del vaixell a port va essent cada vegada més curta. De vegades, però, quan el port en qüestió és la seu de la pròpia companyia armadora, és aquesta mateixa la que exerceix la consignació, encara que no sempre és així.

A l'època que estem estudiant, i d'acord amb les dades del moviment portuari facilitades pel *Diario de Barcelona*, el consignatari apareix quasi exclusivament en relació amb els vaixells de vapor, encara que hi ha unes mínimes excepcions. Els consignataris principals que trobem a Barcelona són, respectant l'ortografia del nom, per ordre alfabètic, els següents:

Bofill y Martorell. Consigna els vapors Almogàvar, Berenguer, Pelayo, Tharsis i Vifredo.

Daniel Ripol y Cía. Tenia la seu a la plaça de les Olles número 1 i consignava els vapors Alicante, Cervantes, Madrid i Marsella; el vapor francès Zaragoza, i el llagut Santo Tomàs.

Enrique Dauner. Vapor Gallito, exclusivament.

Eusebio Golart. Els vapors América, Balear, Barcino, Cid, Europa i Mercurio; i el llagut Barcelonès.

Francisco Novelle. Els vapors Gaditana i Menorca.

Frigola y Carles. Els vapors Catalán, i Tarraconense. En una ocasió ho fou també de l'Ebro.

Juan Artigas. Consignatari del vapor Ebro.

Jacinto Vidal y Torres. Consignà el vapor Montserrat, tres de les vegades que entrà a port.

Nicolau y Capo. Els vapors Indio i Negrito. En dues ocasions, a final d'any, consignà el vapor Montserrat.

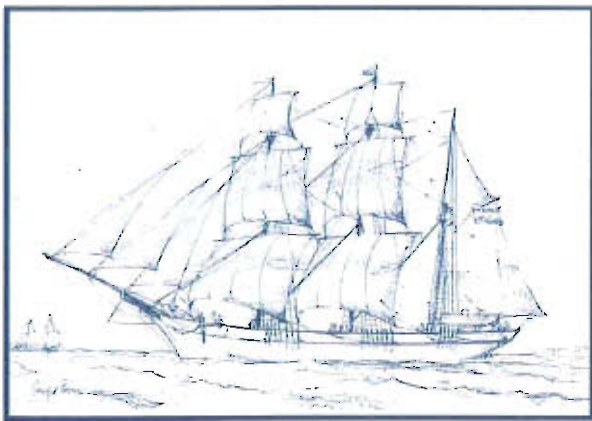
Pablo M<sup>a</sup> Tintoré. Consignava els vapors Duero, Tajo, Ter, i, en un parell d'ocasions, l'Ebro. Va ésser també el consignatari de la corbeta Valentina. A més, cal esmentar la seva estreta vinculació amb el món marítim, per tenir la condició d'armador de vaixells, que mantindrien els descendents, un dels quals, Joaquín M<sup>a</sup> Tintoré Punyed, participaria en la fundació de la Compañía Trasmediterránea, el 1916 (16).

Rafael Busanya y Cía. Consignava els vapors Betis, Darro, i Genil.

Vicente Grau. Consignava exclusivament el vapor Dertosense.

Apareixen, a més, en una ocasió cadascun, Pedro Bohigas, com a consignatari del vapor Almogávar; i Plandolit Hnos., que ho fou del vapor Menorca.

Els altres consignataris apareixen sempre associats a velers i en un nombre molt reduït d'ocasions. Els més destacats eren els membres de la família Serra, -José M<sup>a</sup> Serra, José M<sup>a</sup> Serra e Hijos, Juan Serra y Calsina, i Serra y Sobrino-, que apareixen nou vegades. El primer dels esmentats consignà la pollacra Antilla; el segon la fragata Primera de Alicante; el tercer, la corbeta anglesa Ocean Spray; l'últim fou el més actiu en aquest sentit, ja que els anteriors havien consignat només un vaixell cadascun, mentre ell ho havia estat de sis: la fragata Buenaventura; el bergantí Diana; el bergantí goleta Indio; i les pollacres Atrevida, Encantadora i Lindo. A aquesta nisaga segueix la dels Masó. Un dels membres, Masó y Stagno, consignà el bergantí General Urquiza; i Rafael Masó e Hijos, les corbetes Viñet i Nueva Teresa Cubana. Cal afegir aquí la Vda. Maresch y Ros, que consignà la pollacra María Blanca; mentres que, amb el nom de Vda. e Hijos de Maresch y Ros, ho fou de la fragata Panchita.



Pollacra barca Magdalena, en una ploma de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

Altres consignataris de velers foren Carlos Montagut, de la corbeta francesa Les Parques; Compte y Cía., del bergantí Destino; Cristóbal Taltau - que apareix moltíssimes vegades com a destinatari de mercaderies amb aquest cognom o amb les grafies Taltavull, Taltavull i Taltahull- de la corbeta Virgenes; David Roubier, de la corbeta francesa Oriane; Font i Riudor, de la goleta Cariñosa, la pollacra Tomás i la pollacra goleta Nuevo Rayo; Francisco Puig y Bori, del bergantí Remedios; Garriga y Raldiris, de la pollacra Avelina; Guille Hermanos, de la fragata Teresina; Gusi Hermanos, del bergantí Enrique; Jaime Taulina, de la fragata Paquita i la corbeta Ciudadelano; José Amell y Milá, de la corbeta Bella Subur, el bergantí Joven Merced, alias Nacional i la pollacra Sofía; Juan España, consignatari de la corbeta Siempreviva; Juan Fontanillas, de la pollacra Morey; Timoteo Capella, de la pollacra Venturita; la Vda. Mataró e Hijos, que consignà la fragata San José; i finalment, Virgili i Cía., a qui vingué consignat el bergantí goleta Cienfuegos.

De tots aquests darrers consignataris esmentats cal destacar Font y Riudor i Timoteo Capella, pels seus vincles amb el sector marítim, ja que foren notables armadors de velers.

## UN ESTOL SINGULAR

### VAIXELLS DE LA COSTA D'ÀFRICA

En un altre lloc he parlat de l'arribada a Barcelona d'un estol de deu vaixells procedents de la costa d'Àfrica. El fet tingué lloc el 10 d'agost, i no deixa de despertar l'atenció. Mogut per la curiositat vaig fer una petita recerca, infructuosa al principi, tota vegada que el diari La Corona dóna la mateixa notícia, sense més detalls. El diari El Telégrafo, en canvi, és més explícit, i encara que la informació no coincideixi plenament, sí almenys serveix per donar-nos una mica de llum. Segons aquesta font es tracta de set llaguts, cinc d'ells arribats de Màlaga en 14 dies i els dos restants del Peñón de la Gomera, en 19, carregats tots ells d'estris de pesca. El més curiós és que dels vaixells de Màlaga n'hi han quatre de 2 tones, i un de 3,5. Els dos restants, són de 2,5 tones cadascun. Per raó de la petitesse dels vaixells és lògic que fessin el viatge en estol, i és de sospitar que el motiu de la vinguda

a Barcelona no devia ser precisament el transport dels estris esmentats, sinó que vindrien a fer una temporada de pesca a les aigües de la regió, i si se'm força diria fins i tot que hi cap la probabilitat que anessin a pescar corall a la Costa Brava, doncs ja en portaven, a més dels estris de pesca, i es dirigien a Begur i l'Escala.

# EL COMERÇ ENTRE BARCELONA I LA COSTA DEL PRINCIPAT

## MERCADERIES ARRIBADES DE LA COSTA DEL PRINCIPAT A BARCELONA EL 1860

Una mostra de la notícia de l'arribada d'un grup de vaixells apareix al diari del 30 de juny al matí, com ve a continuació:

*"Además 5 buques de la costa del Principado con 100 cargas de madera a don J. Dotras hermanos, 130 sacos harina a Sres. Camps y Ballester, 151 pipas vino trasbordo".*

Les mercaderies de la costa del Principat que més arribaven a Barcelona eren, com és fàcil suposar, el blat, moltes vegades en forma de farina, el vi i l'oli. A més a més, arriba també tot un ventall de productes que, per ordre alfabètic, són els següents:

Acer, ametlla, ametlló, aiguardent, alfals, alum, alls, anelles, anís en sacs, anxoves, aram vell, arengades, arvelles, asfalt, avellana, badana, banyes, barrils de fusta, barrella, blat, blat de moro, boga, canemàs, canons per a la Mestrança d'artilleria, càntirs, canyella, capoll de seda, carbó, carbó de coc, carbó de pedra, carbó mineral, carn salada, carnasses, cebes, cendres, ciment romà, civada, cola, cuirs, dogues, draps, efectes d'hospital per l'Administració militar, escaiola (gra), escombres, escorça de pi, espart, espelmes, estris de pescar, farina, faves, favots,

ferro, ferro vell, figues, fil, fusta, galda, garres, garrofes, greix, guano, licor, llana, llavor de naps, llenya, llonganissa, malvavesc, magranes, maquinària, marbre, mel, mill, mongetes, moniatos, nous, obra de fang, oli, ous, pal campetx, palla, palla groga, panís, panses, paper, patates, pebrot, peix salat, pell de magrana, pell d'azina, pells de vedell i de vedella, pisa, plom, quitrà, rajoles, rajoles refractàries, rajoles vidriades, sabó, sabonet, sal, salnitre, segó, sèu, sola, sorra fina, sosa, sucre, sumac, suro, tacs de suro, tàrtar, taulons, teixits, terra refractària, teules, tonyina, tramussos, verdet, vi, vímets i vinagre.

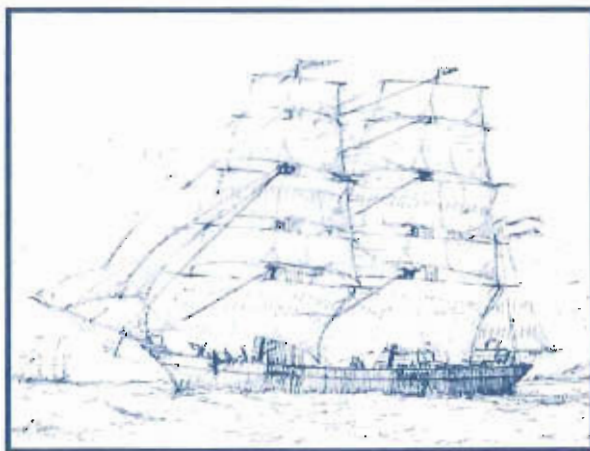
## MERCADERIES DE BARCELONA DESTINADES A LA COSTA DEL PRINCIPAT EL 1860

De les mercaderies sortides de Barcelona cap els ports de la costa del Principat no en tenim el més petit detall, ja que la totalitat de les referències vénen donades en genèrics, com els que vénen a continuació:

Efectes; llast; diversos efectes i gèneres; diversos efectes i altres gèneres; diversos gèneres; i, en algun cas apareix també la fórmula: no indicat.

Una mostra del que acabo de dir és la següent notícia de la sortida d'un grup de vaixells, publicada l'11 de juny al matí:

*"Además 8 buques para la costa de este Principado, con efectos y lastre".*



Bergantí rodó *Lealtad*, segons un dibuix a la ploma de Ramon Saupol Isern. (De la seva obra "Vela de les Balears", Palma, 1986).

# ELS CAPITANS DEL MASNOU

## NOTES SOBRE ALGUNS CAPITANS DELS VAIXELLS AMB ESCALA A BARCELONA EL 1860

La major part dels capitans dels vaixells recollits per les dades del *Diario de Barcelona* són, per nosaltres uns perfectes desconeguts i el dia a dia i les peripècies de les seves navegacions han quedat del tot oblidades. Es conserven, per sort, alguns Diaris de Navegació on estan detallades les circumstàncies i les vicissituds ocorregudes en la mar, però lamentablement la quantitat dels arribats als nostres dies és una proporció ínfima dels que realment s'utilitzaren. Pensi's només que el número de vaixells mercants entrats al port de Barcelona el 1860 fou de 6.982, encara que la xifra n'inclou molts de repetits, per raó d'haver fet diverses entrades al llarg de l'any. En realitat no he analitzat quants són els vaixells diferents que hi havia entre ells, però de totes maneres, no és gaire aventurat i tirant pel cap baix considerar un mínim de 3.000, en números rodons. Si tenim en compte que un Diari de Navegació podia omplir-se en un any, també en número rodó, i em quedo curt, és lògic acceptar la quantitat de 3.000 com a generats només el 1860. A partir d'aquí i multiplicant aquesta quantitat pel número d'anys que considerem adients, el resultat serà una xifra molt elevada, que no caldrà comptar per unitats, sinó per veritables muntanyes de Diaris de Navegació. I davant d'això, els conservats del segle passat són molt pocs: algunes institucions en tenen de l'ordre d'un centenar, com a màxim, de manera que el total dels existents és d'uns pocs cents, la qual cosa representa en proporció un percentatge mínuscul.

De capitans, no ja del 1860 sinó de tot el segle XIX, n'hi ha molts, però, els que han deixat un record més viu, són Joan Mirambell i Bertràn i Manuel Deschamps Martínez, entre molts d'altres. No puc estar-me'n de glosar-los una mica.

El capità Mirambell (17) era fill del Masnou, on nasqué el 1796 i també hi morí el 1863. L'any 1834, les relacions d'Espanya amb les noves nacions sud-americanes que havien obtingut la independència del nostre país no estaven regularitzades encara i només es podia comerciar amb

Cuba i Puerto Rico. El capità Joan Mirambell, manant la pollacra goleta *Constancia*, quan estava carregant al port de Tarragona, s'adonà que a les repúbliques del Río de la Plata, on no es produïa oli, vi, ametlles ni altres productes que constituïen la base del comerç amb les possessions del Carib i el Brasil, la venda d'un carregament d'aqueilles mercaderies proporcionaria molts beneficis. La dificultat estava en què les noves repúbliques seguien la política de fer presa de qualsevol vaixell que portés bandera espanyola. De totes maneres, estava ben decidit a anar-hi. Comentada la qüestió amb el consignatari del vaixell, obtingué no obstant això una resposta descoratjadora; en canvi els seus pilots Pau Farrés, de Vilassar, i Ferran Torres, d'Arenys de Mar, el recolzaren plenament.

Així doncs, Mirambell carregà el vaixell amb 110 pipes de vi i oli, a més d'ametlles i aveïanes, per un equivalent d'altres 140 pipes, i el despatxà per Rio Grande do Sul, al Brasil, amb la intenció de simular una entrada forçosa a Montevideo per raó del mal temps. A l'arribar a Pernambuco, on va fer escala, en Mirambell comentà el seu propòsit al cònsol espanyol, Antonio de Aranaga, qui, en lloc de prohibir la sortida del vaixell, aconsellà que entrés a Montevideo amb bandera brasilera, a pesar de constituir un veritable delictes. Així ho va fer en Joan Mirambell i el 10 de gener de 1835 la *Constancia* fondejava a Montevideo. Immediatament el capità es presentà a l'autoritat portuària, càrrec que ocupava Antonio de Caravallo, ministre de Marina, i al presentar la patent reial atorgada per *Fernando VII rey de España y de las Indias*, es descobrí l'engany, amb el resultat que el document fou estripat a bocins i ell quedà empresonat. Cinc dies es passà a la presó, incomunicat i sense saber el que li passaria. Però, de cop s'obrí la porta i un oficial el conduí al palau de la presidència del govern, davant el general Fructuoso Rivera (1778-1857), - don Frutos-, president del país (1830-1835), reunit amb tots els seus ministres.

- Capità- li digué el president, -segons la llei, vostè i la seva tripulació són presoners de guerra. No ho sabia?

- Sí, senyor-, respongué en Mirambell.

- Doncs, si ho sabia, per què ha vingut?-, replicà el president.

- He vingut en missió de pau; la mateixa sang corre per les nostres venes i no puc creure que vostès em facin cap mal per venir amb la intenció d'establir les relacions comercials. És que la *Constancia* és polser un vaixell de guerra?- contestà el masnoví.

La resposta del capità va sorprendre el president, qui donant-li la raó el va deixar en llibertat, tot i ordenant-li que hissés la bandera espanyola en el vaixell, al mateix temps que li recomanava que assabentés a tothom que donava per conculos tots els greuges passats. El dia vinent, el general Rivera firmava un generós decret, que significava la pau amb Espanya i la llibertat de tots els espanyols empresonats, ensems que'ls concedia tots els drets de ciutadania.

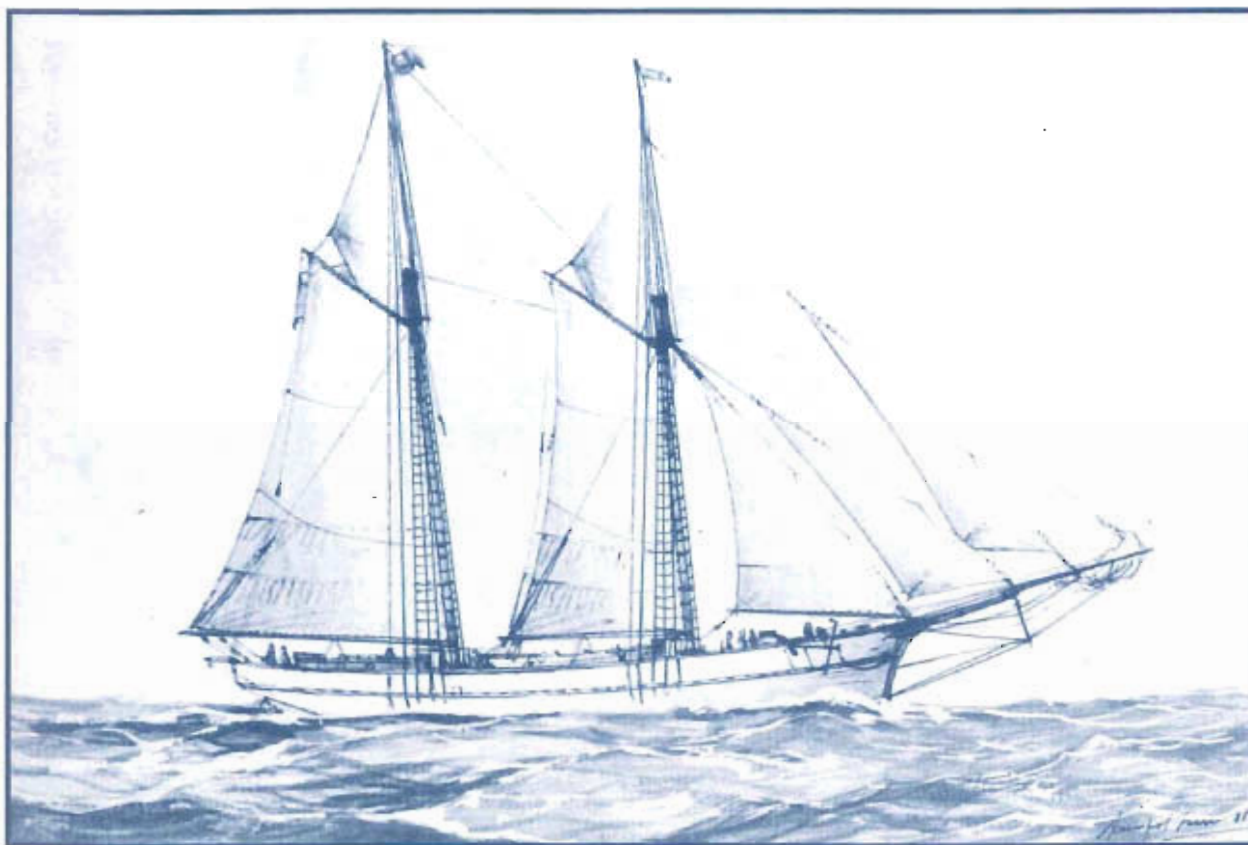
No cal dir que la colònia espanyola de Montevideo va rebre el decret amb molta alegria i complimentà el capità Mirambell i a tota la tripulació de la Constancia amb un gran banquet.

De retorn, la Constancia embarcà cuirs per Cadis, on a l'arribar tingué força problemes per la manca de la patent reial i la no admissió del document substitutiu atorgat pel general Rivera. A continuació el capità Mirambell navegà fins a Barcelona, on rebé moltes felicitacions pel viatge, que obria les possibilitats d'un comerç extraordinàriament rentable. L'11 de desembre de 1835, el capità Mirambell sortia de nou amb la Constancia cap a Montevideo, encara que despatxada per Rio Grande do Sul, tota vegada que el govern d'Espanya trigaria encara molts anys

en regularitzar les relacions amb aquella jove república sud-americana. Altres vaixells seguiren la iniciativa del masnoví.

L'altre capità abans esmentat, Manuel Deschamps Martínez, encara que era natural de La Corunya, on nasqué el 1853, cal treure'l aquí per la seva vinculació amb el Maresme, on tenia fixada la seva residència. I fou precisament a la seva casa-torre de Caldetes, la "Villa Miramar", al passeig dels Anglesos, 12, on moria el diumenge 19 d'agost de 1923, a les 15.30 hores, segons acredita la seva esquela. Estava casat amb Josefa Senande (o Senante) Vega, i encara que no tenien fills vivia amb ells la seva neboda Maria Raquel Senante Bentureira. El capità Deschamps fou enterrat al nínxol 133 del cementiri de Sant Vicenç de Montalt el dimarts 21 d'agost de 1923 (18).

La carrera nàutica de Manuel Deschamps va ésser molt llarga, ja que la començà en acabar els estudis l'any 1868 i desembarcà definitivament l'any 1919. Inicialment navegà en velers, però el 1878 ingressà a la Compañía Trasatlántica Española, on arribà a manar diversos vapors. I és precisament en aquesta companyia on realitzà les accions de més mèrit. Durant la guerra de Cuba, a bord del transatlàntic Montserrat, el



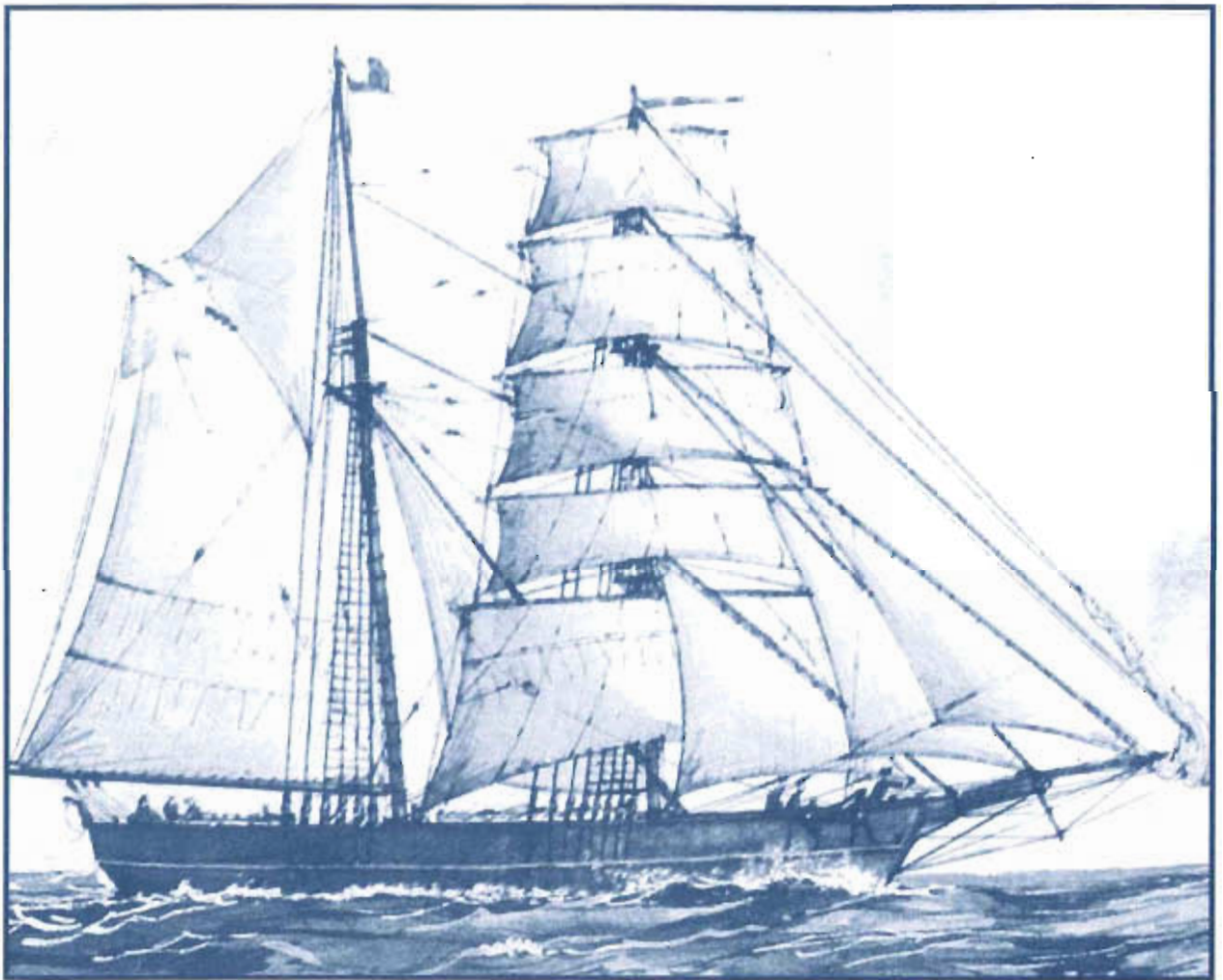
Goleta típica, de dos pals. Aquarel·la de Ramon Sampol Isert. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

mes d'abril de 1898, burlà el bloqueig a què els nord-americans tenien sotmesa l'illa i aconseguí entrar a Cienfuegos, amb una càrrega de canons, munició, queviures i un miler de soldats, no obstant ésser perseguit per tres creuers. A principis de maig, portà el Montserrat de Cienfuegos a l'Havana, i d'aquest darrer port, burlant de nou el bloqueig, a Corunya, on entrà el 20 de maig de 1898. Seguidament, anà a Cadis i d'aquest port partí seguidament per Matanzas, on, a pesar de la vigilància de les unitats navals nord-americanes, arribà el 29 de juliol de 1892. Aquí hi restà fins acabar la guerra. Totes aquestes accions li proporcionaren molta fama i condecoracions (19).

Alguns capitans més els coneixem també per les explicacions dels catàlegs dels museus on s'exhibeixen els seus retrats, o les notes biogràfiques que apareixen en alguna publicació, entre les quals cal destacar l'anomenada "Gent del Masnou". El fet és ben lògic, si tenim en compte que el Masnou és probablement la població que

manté amb més estima el seu passat i la seva tradició marinera. A nivell col·lectiu l'estimació és evident: només cal repassar la llista dels carrers de la vila per adonar-nos que n'hi ha un parell que porten el nom de vaixells masnovins i més del doble d'aquesta xifra el de capitans. A nivell individual l'estima s'endevina quan se'n parla amb qualsevol membre de les famílies del Masnou amb avantpassats que feien la carrera d'Amèrica. Moltes d'elles conserven encara, penjats de les parets de la llar, l'aquarel·la o retrat del vaixell en que hi anaven.

Molts dels capitans del Masnou els he trobat també entre les dades del *Diario de Barceona*. Les nissagues i dinasties dels Alsina, Arimón, Arnó, Barba, Bertrán, Bosch, Casals, Castellá, Codina, Coll, Curell, Durán, Estapé, Fàbregas, Ferrer, Fontanills, Hombravella, Isern, Majó, Manau, Maristany, Martí, Millet, Mirambell, Oliver, Orta, Pagés, Pla, Ramentol, Riera, Roca, Roger, Ros, Rosés, Sala, Sanjuan, Sensat, Ventura, i Vilá hi són ben representades i els seus cognoms



Un bergantí goleta de dos pals, segons una aquarel·la de Ramon Sampol Isern. (De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).





Goleta de velatxo *Prisca*, que manaren varis capitans masnovins -Perc, Tomàs i Enric Millet; Segundo Pagès i Bonaventura Subirà-. Aquarel·la d'Honoré Pellegrin. (Foto de l'autor d'una il·lustració del llibre "Festa Major del Masnou", 1993).

són els de molts dels capitans dels vaixells entrats a Barcelona el 1860. Aquests cognoms eren tan usuals que fins i tot en algun cas foren objecte de confusió. Així, per exemple, puc esmentar, per anecdòtic, el cas de la pollacra goleta sarda *Cinque Fratelli*, entrada el 4 d'agost, el capità de la qual era, segons el *Diario de Barcelona*, Esteve Millet. El fet em semblà sospitos i consultats els altres dos diaris -*La Corona* i *El Telégrafo*-, la veritat em donà la raó. No era un Millet, sinó un italià de cognom Mibelli qui el manava.

Amb el suport de la relació del capità Gibernau que publica P.J. Bassegoda Musté (20) i de la llista de contribuents del Masnou (21) he fet una tria dels capitans dels vaixells entrats i sorfits de Barcelona el 1860, seleccionant aquells de noms coincidents amb els dels masnovins que aleshores vivien, sense esbrinar si realment són els mateixos o bé es tracta d'una coincidència de noms entre persones diferents. A més, he inclòs algun nom que tot i no apareixent en aquelles

fontes he considerat que podria ésser masnoví, tant pel cognom, com pel fet de manar un vaixell del que hi ha constància d'haver tingut capitans del Masnou. Amb aquests criteris i amb tota la cura i el respecte que em mereix cadascun d'ells, he elaborat les llistes que figuren en els quadres XIV i XV de l'Apèndix. Aquest segon, però, i amb el propòsit de no ésser repetitiu, l'he limitat als capitans no reflectits en l'altre. En cap d'aquestes llistes he inclòs els patrons masnovins.

Com es pot comprovar la relació dels possibles capitans masnovins és molt llarga, ja que en conté més de cent. No podia ésser menys. I ben certament, tots i cadascun d'ells contribuïren amb el seu esforç a donar l'impuls que ha portat al ben guanyat creixement i prosperitat d'aquesta vila del Masnou, que els recorda, i sempre els recordarà, no ho dubto, amb tot l'orgull i la satisfacció que es mereixen.

# NOTES

(1). Dirección General de Aduanas: *Estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la península e Islas Baleares en 1860*, Imprenta y Estereotipia Española, Madrid, 1861.

(2). Dirección General de Aduanas: *Estadística general del comercio exterior de España con sus posesiones de Ultramar y potencias extranjeras en 1860*, Imprenta y Estereotipia Española, Madrid, 1861.

(3). El moviment del port de Barcelona el 1860, segons les estadístiques de la Duana, és el que ve a continuació:

## MOVIMIENT DE VAIXELLS AL PORT DE BARCELONA EL 1860

	Entrats		Sortits	
	Núm.	t	Núm.	t
De cabotatge	5.209	229.329	5.285	253.723
De l'exterior	1.212	159.060	1.013	193.032
Totals	6.421	488.389	6.298	446.755

La diferència entre els vaixells entrats i els sortits és molt vàlida i acceptable, encara que el número dels primers, per comparació amb el del *Diario de Barcelona*, hauria d'ésser de l'ordre d'un 7% més gran.

(Fonts: -Dir. Gral. Ad.: ... *Cabotaje .... 1860*, op. cit., pp. lvi i lvii.  
-Dir. Gral. Ad.: ... *Comercio Ext. 1860*, op. cit., pp. 362-363 i 366-367.)

(4). 700 és el número que indica la Dir. Gral. Ad.: ... *Comercio Ext. 1860*, op. cit., pp. 362-363 i 366-367.

(5). Estasén, P. *El comercio y la marina mercante española ...*, Barcelona, 1880, p. 15. (Citat per Riera i Tuèbols, S.: *Dels velers als vapors*, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, Barcelona, 1993, p. 236).

(6). Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J.: *Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos*, en "Estudios del Departamento de Historia Moderna", Facultad de Filosofía y Letras, Zaragoza, 1975, pp. 177-224.

(7). Ricart y Giralt, J.: *Nuestra marina mercante*, Imprenta de Luis Tasso Serra, Barcelona, 1887, p. 21.

(8). Dir. Gral. Ad.: ... *Cabotaje .... 1860*, op. cit., pp. 260-263. Aquesta font dóna el detall de la procedència dels 5.209 vaixells de cabotatge entrats a Barcelona el 1860, els mateixos que he indicat a la nota 3. D'aquesta relació n'he tret els arribats de la costa del Principat formant el quadre que ve seguidament:

## VAIXELLS PROCEDENTS DE LA COSTA DEL PRINCIPAT ENTRATS A BARCELONA EL 1860

Procedència	Entrats	
	Núm.	t
Alfacs	17	839
Arenys de Mar	31	1.184
Blanes	26	1.086
Cadaqués	13	318
Cambrils	18	125
L'Escala	95	1.488
Lloret de Mar	117	639
Malgrat	71	1.157
Mataró	16	469
Palafrugell	54	533
Palamós	90	1.780
Roses	116	3.431
Salou	44	628
Sant Carles	123	2.205
Sant Feliu	89	1.753
Selva de Mar	17	256
Tarragona	471	11.618
Tortosa	503	15.029
Tossa de Mar	51	840
Vendrell	166	2.352
Vilanova	662	9.773
Totals	2.790	57.503

(9). L'ordre és ben diferent, si es fa segons les dades tretes de l'obra: Dir. Gral. Ad.: ... *Cabotaje .... 1860*, op. cit., pp. 260-263. D'acord amb aquesta, i sense incloure els ports estrangers, és:

1. Vilanova 662
2. Tortosa 503
3. València 479
4. Tarragona 471
5. Alacant 434
6. Vendrell 166
7. Benicarló 164
8. Santander 155
- etc.

(10). -*Dizionario Garzanti della lingua italiana*, Garzanti Editore, Milano 11ª, 1973, p. 1.666.

-*Enciclopedia italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 1950, vol. XXXII, p. 98.

-Migliorini, B.: *Vocabolario della lingua italiana*, Soc. Per Azino G.B. Paravia & C., Torino, 1965.

-Zingarelli, N.: *Il nuovo Zingarelli*, Nicola Zanichelli S.p.A., Bologna, 1987, p. 1835.

(11). Haugen, E.: *Norsk Engelsk Ordbok*, Universitetsforlaget, Oslo, 1965, p. 491.

(12). Haugen, E.: *Norsk ...*, op. cit., p. 363.

(13). De la Dir. Gral. Ad.: ... *Cabotaje .... 1860*, op. cit., pp. 260-263, trec la destinació dels vaixells sortits de Barcelona el 1860 cap als ports de la costa del Principat. El detall és el que ve següent:

VAIXELLS SORTITS DE BARCELONA CAP  
A LA COSTA DEL PRINCIPAT EL 1860

Destinació	Sortits	
	Núm.	t
Arenys de Mar	34	1.004
Blanes	25	349
Cadaqués	16	317
Cambrils	10	122
L'Escala	94	1.345
Lloret de Mar	93	473
Malgrat	84	1.557
Mataró	34	650
Palafrugell	56	579
Roses	104	3.249
Salou	82	1.130
Sant Carles	38	1.270
Sant Feliu	100	1.784
Selva de Mar	23	375
Tarragona	517	13.245
Tortosa	566	16.089
Tossa de Mar	68	1.038
Vendrell	117	2.275
Vilanova	612	13.380
Totals	2.673	60.231

(14). L'ordre canvia substancialment si es fa segons Dir. Gral. Ad.: ... *Cabotaje .... 1860*, op. cit., pp. 260-263, i seria, limitat als ports espanyols, el següent:

1. Vilanova 612
2. Tortosa 566
3. València 518
4. Tarragona 517
5. Alacant 319
6. Santander 167
7. Benicarló 165
8. Vinaròs 158
- etc.

(15). Ricart y Giralt, J.: *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*, en "Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona", vol. XVIII, nº 7, Barcelona, 1924, pp. 177-201.

(16). Gómez-Santos, M.: *Todo avante*, Compañía Trasmediterránea, Barcelona, 1991, pp. 31 i ss.

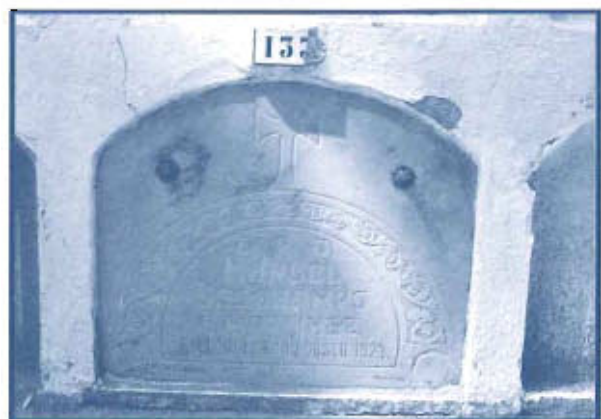
(17). Ricart y Giralt, J.: *El capitán Juan Mirambell y Bertrán y la marina de su tiempo*, Tipo Lito, Relieves de Juan Sabadell, Barcelona, 1891, pp. 8-12.

(18). Dono tots aquets detalls perquè els publicats solen ésser erronis.

(19). Yániz Ruiz, J.P.: *Burladores del bloqueo norteamericano de 1898*, en "Historia y Vida", nº 266, mayo 1990, pp. 18-19.

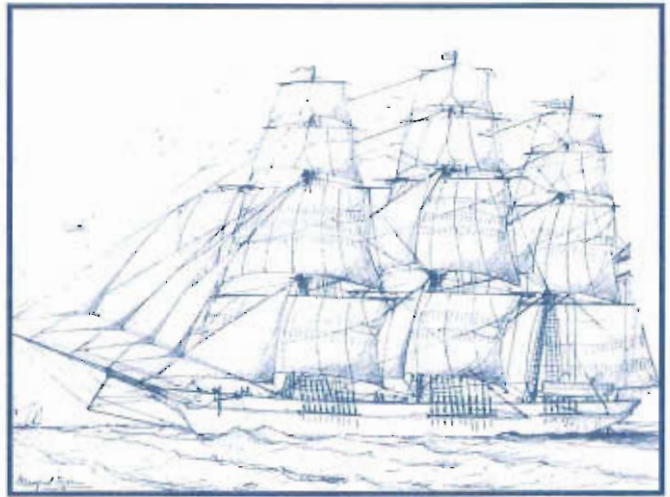
(20). Bassegoda Musté, P.J.: *Diseños de la Villa del Masnou y de su marina de vela del ochocientos*, Artes Gráficas Gutenberg, S.A., Barcelona, 1962, Diseño 13º.

(21). *Contribución Industrial y de Comercio. Distrito Municipal de Masnou (1845-1892)*, en "La Roca de Xeix", núm. 10, maig 1995, p. 17 i ss.



Lápida del nínxol del capitá Manuel Deschamps Martínez al cementiri de Sant Vicenç de Montalt. (Foto de l'autor).





## APÈNDIXS

Fragata mercant. Dibuix a la ploma de Ramon Sampol Isern.  
(De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

# QUADRE I

## PRINCIPALS PORTS DE PROCEDÈNCIA DELS VAIXELLS DE CÀRREGA ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Port de sortida	Velers	Vapors	Total	Port de sortida	Velers	Vapors	Total
Adra	13	0	13	Cienfuegos	4	0	4
Agde	1	0	1	Ciudadella	22	0	22
Aguadilla	5	0	5	Civitavecchia	11	0	11
Aguilas	36	0	36	Corunya	7	4	11
Alacant	406	74	480	Cuba	12	0	12
Albuñol	5	0	5	Cullera	104	0	104
Alcúdia	20	0	20	Danric (?)	1	0	1
Alesund	6	0	6	Danzig	1	0	1
Alfacs	1	0	1	De la mar	1	0	1
Algesires	0	1	1	Eivissa	45	0	45
Almeria	17	0	17	Elsinore	10	0	10
Altea	9	0	9	Falmouth	1	0	1
Andratx	19	0	19	Felanitx	2	0	2
Arendal	2	0	2	Ferrol	1	0	1
Arle	2	1	3	Fiume	1	0	1
Arrecife	2	0	2	Follonica	4	0	4
Avilés	5	0	5	Foz	2	0	2
Ayamonte	1	0	1	Gandia	41	0	41
Babino	1	0	1	Garrucha	30	0	30
Bahia	2	0	2	Gelle	12	0	12
Benicarló	107	0	107	Gènova	31	0	31
Bergen	6	0	6	Gibraltar	13	0	13
Bilbao	18	0	18	Gijón	4	0	4
Bjorneborg	6	0	6	Glasgow	5	0	5
Blanes	2	0	2	Gotemburg	1	0	1
Bona	1	0	1	Grimstad	1	0	1
Borriana	27	0	27	Gualeguay	1	0	1
Boston	1	0	1	Guayaquil	6	0	6
Bouc	12	0	12	Havana	54	2	56
Bristol	1	0	1	Havnefjord	1	0	1
Buenos Aires	3	0	3	Hernosand	3	0	3
Cadís	44	56	100	Hull	0	1	1
Calamata	1	0	1	Isefjord	2	0	2
Callao	1	0	1	Isla Cristina	26	0	26
Càller	1	0	1	Isla del Carmen	5	0	5
Calp	2	0	2	Isla Elba	1	0	1
Campeche	1	0	1	Isla Madalena	4	0	4
Cardiff	209	0	209	Karlshamn	2	0	2
Carril	4	3	7	Karlskrona	1	0	1
Cantagena	12	2	14	La Guaira	1	0	1
Casablanca	2	0	2	La Nouvelle	57	0	57
Castelló	74	0	74	La Puebla	1	0	1
Centa	2	4	6	Leith	1	0	1
Charleston	59	0	59	Lina	1	0	1
Christianestad	1	0	1	Liorna	26	0	26
Christiansand	5	0	5	Lisboa	4	0	4
Christiansund	13	0	13	Liverpool	24	17	41

PRINCIPALS PORTS DE PROCEDÈNCIA DELS VAIXELLS DE CÀRREGA ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Port de sortida	Velers	Vapors	Total	Port de sortida	Velers	Vapors	Total
Londres	5	2	7	Roses	0	8	8
Longosardo	5	0	5	Rotterdam	1	0	1
Màlaga	80	2	82	Ruà	8	0	8
Malta	1	0	1	Salobreña	2	0	2
Manzanillo	3	0	3	Salou	0	1	1
Maó	16	52	68	San Rocco	18	0	18
Marañón	1	0	1	Sant Carles	1	0	1
Marbella	1	0	1	Sant Sebastià	1	0	1
Marín	20	0	20	Sanlúcar	2	0	2
Marsella	107	123	230	Santander	47	7	54
Matanzas	23	0	23	Savannah	17	0	17
Matharonisio	1	0	1	Seta	117	40	157
Mazagón	1	0	1	Sevilla	88	21	109
Mazarrón	5	0	5	Sierra Leone	1	0	1
Middlesbrough	1	0	1	Skelleftea	1	0	1
Mòbila	40	0	40	Sóller	9	0	9
Moncofa	2	0	2	Spezia	4	0	4
Montevideo	2	0	2	Stettin	1	0	1
Morvedre	6	0	6	Suances	1	0	1
Motril	16	0	16	Sunderland	7	0	7
Muros	2	0	2	Sundsvall	1	0	1
Negre	1	0	1	Swansea	34	0	34
Newcastle	55	0	55	Tabasco	1	0	1
Newport	15	0	15	Talamonc	13	0	13
Noia	6	0	6	Tànger	0	1	1
Nordmaling	1	0	1	Tarragona	3	150	153
Nova Barcelona	1	0	1	Terracina	4	0	4
Nova Orleans	57	0	57	Terranova (It.)	8	0	8
Nova York	7	0	7	Tetuan	1	4	5
Nuevitas	6	0	6	Toló	0	2	2
Oporto	14	0	14	Torre Montalto	2	0	2
Orà	0	1	1	Torre Saline	4	0	4
Palma	58	54	112	Torreblanca	62	0	62
Paraíba	6	0	6	Torrevieja	11	0	11
Pernambuco	1	0	1	Torrox	2	0	2
Port-Vendres	4	0	4	Tortosa	0	9	9
Porto Ercole	1	0	1	Tràpena	3	0	3
Porto Longone	2	0	2	Trieste	8	0	8
Porto Puzzo	1	0	1	Trinidad	3	0	3
Portoferraio	8	0	8	Uleaborg	1	0	1
Portofino	3	0	3	Unsea	1	0	1
Puerto Cabello	10	0	10	València	449	57	506
Pro. de Sta. Maria	3	0	3	Vélez Màlaga	1	0	1
Puebla del Caramiñal	1	0	1	Vestervik	4	0	4
Puerto Príncipe	1	0	1	Viareggio	1	0	1
Puerto Rico	2	0	2	Vigo	12	1	13
Ramsgate	1	0	1	Vila Joiosa	1	0	1
Reykjavík	4	0	4	Villagarcía	13	0	13
Ribadeo	1	0	1	Vinaròs	94	0	94
Rio de Janeiro	5	0	5	Vivero	1	0	1
Rio Grande	3	0	3	Xàbia	2	1	3
Rio Marina (Itàlia)	2	0	2				
				TOTALS	3.440	701	4.141

## QUADRE II

DURADA MÍNIMA, MÀXIMA I MITJANA DEL VIATGE A BARCELONA, SENSE ESCALES,  
DES DE DIFERENTS PORTS, EN DIES O HORES.

Port de sortida	VELERS		VAPORS		Port de sortida	VELERS		VAPORS			
	mín/màx dies	Mitjana Núm dies	mín/màx hores	Mitjana Núm hores		mín/màx dies	Mitjana Núm dies	mín/màx hores	Mitjana Núm hores		
Adra	11	-	-	-	Corunya	12/14	2	13	-		
Agde	3	-	-	-	Cuba	43/62	7	47,5	-		
Alacant	2/26	288	5	1/36	55	25	Cullera	1/9	70	3,75	
Albuñol	12	-	-	-	Danzig	37/42	2	39,5	-		
Alcúdia	1/4	2	2	-	Eivissa	1/19	40	3,5	-		
Alesund	32/42	3	38	-	Elsinore	63	-	-	-		
Alfacs	3	-	-	-	Felanitx	3	-	-	-		
Algesires	-	-	-	84	Follonica	7	-	-	-		
Almeria	6/8	5	7	-	Gandia	2/13	41	4	-		
Altea	3/5	8	3,5	-	Garrucha	4/20	2	12	-		
Andratx	2/4	18	2,25	-	Gefle	52	-	-	-		
Arendal	22	-	-	-	Genova	4/15	25	8,25	-		
Arle	8	-	-	-	Gibraltar	6/23	8	11,5	-		
Arrecife	20	-	-	-	Gijón	16/20	3	19	-		
Avilès	16/26	3	22	-	Glasgow	21/50	5	35,5	-		
Benicarló	1/14	100	3	-	Gualeguay	88	-	-	-		
Bergen	22/41	6	27,5	-	Guayaquil	120/140	3	129	-		
Bilbao	13/38	15	30	-	Havana	22/72	21	46	-		
Bjorneborg	63	-	-	-	Havnefjord	22	-	-	-		
Blanes	11/15*	2	13*	-	Hernosand	52	-	-	-		
Borriana	2/8	23	4	-	Isefjord	30/34	2	32	-		
Boston	34	-	-	-	Isla Cristina	12	-	-	-		
Bouc	3/17	11	7,5	-	Isla del Carmen	55/75	3	66,25	-		
Bristol	13	-	-	-	Isla Madalena	13/23	2	18	-		
Buenos Aires	54/95	2	75	-	Karlshamn	36/42	2	39	-		
Cadís	3/21	20	11,75	80/84	3	83	Karlskrona	36	-	-	
Calamata	31	-	-	-	La Guaira	54	-	-	-		
Callao	136	-	-	-	La Nouvelle	1/9	57	2,75	-		
Càller	6	-	-	-	Leith	34	-	-	-		
Calp	7	-	-	-	Lima	103	-	-	-		
Campeche	90	-	-	-	Liorna	3/36	12	11,25	-		
Cardiff	11/90	204	25	-	Lisboa	8/15	4	10,5	-		
Carril	11/17	2	14	-	Liverpool	18/52	24	28,75	9/10*	3	9,25*
Cartagena	3/15	6	7,5	3*	Londres	17/20	2	18,5	-	-	
Castelló	1/10	46	3,25	-	Longo Sardo	7/20	3	12,75	-	-	
Ceuta	7	-	-	60/72	2	66	Màlaga	4/20	26	11	-
Charleston	26/67	57	42	-	Malta	17	-	-	-	-	
Christiansand	34/46	4	43	-	Manzanillo	53/58	3	55,25	-	-	
Ciutadella	1/2	19	1,5	-	Maó	1/9	15	2,75	14/27	11	19
Civitavecchia	9/18	7	12,5	-	Marañón	59	-	-	-	-	



DURADA MÍNIMA, MÀXIMA I MITJANA DEL VIATGE A BARCELONA, SENSE ESCALES,  
DES DE DIFERENTS PORTS, EN DIES O HORES.

Port de sortida	VELERS		VAPORS			Port de sortida	VELERS		VAPORS		
	min/màx dies	Mitjana Núm dies	min/màx hores	Mitjana Núm hores	min/màx dies		Mitjana Núm dies	min/màx hores	Mitjana Núm hores		
Marin	11/21	6	16,25	-	-	Salobreña	6	-	-	-	-
Marsella	1/46	101	5	17/48	103	22	Salou	-	-	6	-
Matanzas	42/50	7	39,5	-	-	San Rocco	9/20	9	13,25	-	-
Matharonisio (?)	27	-	-	-	-	Sant Sebastià	22	-	-	-	-
Middlesbrough	32	-	-	-	-	Santander	11/45	96	22,75	8*	-
Mòbila	38/92	39	56,5	-	-	Savannah	23/49	7	39	-	-
Moncofa	4	-	-	-	-	Seta	1/10	27	3,5	18/66	38
Montalto	8/16	2	12	-	-	Sierra Leone	84	-	-	-	-
Motril	10/18	4	12,5	-	-	Sóller	1/3	8	2,25	-	-
Muros	14	-	-	-	-	Spezia	6/9	3	7,25	-	-
Newcastle	19/50	52	33,5	-	-	Stettin	30	-	-	-	-
Newport	11/66	15	29	-	-	Suances	34	-	-	-	-
Noia	20	-	-	-	-	Sunderland	20/42	7	29,75	-	-
Nova Orleans	27/88	48	55,5	-	-	Swansea	15/35	31	23	-	-
Nova York	27/40	5	33,25	-	-	Tabasco	68	-	-	-	-
Nuevitas	40/55	4	49,25	-	-	Talamone	15	-	-	-	-
Oporto	9/26	13	15	-	-	Tarragona	2/2	2	2	3/10	150
Orà	-	-	-	3*	-	Terracina	20	-	-	-	-
Palma	1/6	57	3	13/22	54	14	Terranova (It.)	8/27	6	17,5	-
Paraiba	42/63	5	48,25	-	-	Tetuan	-	-	-	4	-
Port-Vendres	1/7	4	2,5	-	-	Toló	-	-	-	23/27	2
Porto Ercole	22	-	-	-	-	Torre Saline	11/11	2	11	-	-
Porto Longone	29	-	-	-	-	Torreblanca	2/8	40	3,5	-	-
Portoferraio	10	-	-	-	-	Torrevieja	3/11	9	4,5	-	-
Portofino	9/10	2	9,5	-	-	Torrox	5/8	2	6,5	-	-
Puebla del						Tortosa	-	-	-	11/13	3
Caramiñal	15	-	-	-	-	Tràpena	6/8	3	7	-	-
Puerto Cabello	43/63	8	48,75	-	-	Trieste	9/40	4	26,75	-	-
Puerto Principe	76	-	-	-	-	Trinidad (Cuba)	55/56	2	55,5	-	-
Ramsgate	27	-	-	-	-	València	2/9	372	3	16/26	53
Reykjavík	26/40	4	34,25	-	-	Vèlez Màlaga	8	-	-	-	-
Ribadeo	13	-	-	-	-	Vestervik	34/36	2	35	-	-
Rio de Janeiro	64/120	4	98,5	-	-	Vigo	11/18	7	14,5	-	-
Rio Grande	58/65	2	61,5	-	-	Vila Joiosa	14	-	-	-	-
Rio Marina	6	-	-	-	-	Villagarcía	12/24	8	15,5	-	-
Roses	-	-	-	9/10	8	9,25	Vinaròs	1/5	81	2,5	-
Rotterdam	42	-	-	-	-	Xàbia	6/13	2	9,5	36	-
Ruà	20/60	6	31,25	-	-						

Notes:

Els valors seguits d'asterisc (\*) signifiquen que estan comptats de manera contrària a la indicada a la capçalera de la columna; és a dir, són hores, en la columna de dies, i dies, en la d'hores.

Núm.: Aquesta columna dóna el de vaixells o viatges utilitzats per calcular la mitjana indicada a la columna situada a la dreta.

Quan apareix el signe - vol dir que només hi ha una sola dada, com es pot constatar a la columna de min/màx.

## QUADRE III

### TEMPS MÍNIM, MÀXIM I MIG DE DURADA DELS VIATGES, AMB ESCALES, A BARCELONA

Port de sortida i escales	VELERS			VAPORS		
	mín/màx dies	Núm	Mitjana dies	mín/màx hores	Núm	Mitjana hores
Aguilas i Tarragona	12/28	6	17,75	-	-	-
Alacant i Alfacs	2/30	25	25	-	-	-
Alacant i Tarragona	3/22	58	10	-	-	-
Alacant i València	6/13	7	9	-	-	-
Alacant i Vinaròs	4/10	15	6	-	-	-
Almeria i Tarragona	10/30	5	19,5	-	-	-
Cadis i Alacant	11/40	8	26	-	-	-
Cadis i carrera	-	-	-	6/11*	28	8*
Cadis i carrera	-	-	-	20/25	8	22,75
Castelló i Alfacs	3/11	6	6,5	-	-	-
Castelló i Tarragona	3/6	13	4,5	-	-	-
Castelló i Vinaròs	2/4	5	3,25	-	-	-
Christiansand i Tarragona	32/52	11	38	-	-	-
Cullera i Tarragona	3/10	9	7	-	-	-
Cullera i València	3/11	11	6,5	-	-	-
Elsinore i Gibraltar	30/66	8	53,5	-	-	-
Garrucha i Aguilas	8/30	6	14	-	-	-
Garrucha i Mazarrón	7/19	7	11	-	-	-
Garrucha, Aguilas i Tarragona	11/39	8	20	-	-	-
Gefle i Cadis	51/90	5	69	-	-	-
Gefle i Gibraltar	34/105	5	57,25	-	-	-
Havana i Maó	52/79	8	65	-	-	-
Havana, Vigo i Alacant	63/106	5	77	-	-	-
Isla Cristina i Tarragona	7/27	15	13,25	-	-	-
Isla Cristina i València	12/23	6	16	-	-	-
Màlaga i Motril	17/30	5	23	-	-	-
Màlaga i Tarragona	11/33	11	22,5	-	-	-
Màlaga i Vélez	8/20	8	7,5	-	-	-
Maó i Alcúdia	-	-	-	14/28	32	23,75
Nova Orleans i Màlaga	18/72	5	52	-	-	-
Santander i Barquero	21/45	8	28	-	-	-
Santander i Marín	29/67	8	49,25	-	-	-
Santander i Muros	22/39	5	32,5	-	-	-
Santander i Vigo	19/50	5	30	-	-	-
Sevilla i Alacant	11/30	13	21,75	-	-	-
Sevilla i Alfacs	10/38	10	22	-	-	-
Sevilla i carrera	7/11	10	9,5	-	-	-
Sevilla i Tarragona	12/30	8	19,25	-	-	-
Torreblanca i Vinaròs	2/4	12	3,5	-	-	-
València i Castelló	4/20	5	8,5	-	-	-
València i Tarragona	2/21	51	6,25	-	-	-
Vinaròs i Alfacs	7/22	5	11	-	-	-
Vinaròs i Tarragona	3/7	7	5	-	-	-

**Nota:**

Els valors seguits d'asterisc (\*) signifiquen que estan comptats de manera contrària a la indicada a la capçalera de la columna; és a dir, són dies, a la d'hores.

## QUADRE IV

### PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
Adra	alcohol, espardenyes velles, plom.
Agde	pipes buides.
Aguadilla	cafè, caoba, cotó, cuirs, fusta, [per a Marsella: cafè], [per a Trieste: cafè].
Aguilas	arpillera, arrels, barrella, blat, carnasses, draps, espart, esparteria, llana, marbre, palla, pell de magrana, plom, sal inutilitzada, salnitre, sofre, sola, trena, vidre, [per a Marsella: sucre i espart].
Alacant	aiguardent, alcohol, alum, ametllons, anchova, anís, aram, aram vell, arengades, arbres fruiters, arpillera, baietes, barrella, blat, blat de moro, borra, borra de llana, cacau, cànem, cànem de la Índia, canyella, cartons, cera, cigarretes, cigrons, civada, clavell (= espècia), clorur de calç, comí, cordes d'espart, cotó, cotxinilla, cuirs, dàtils, dolç, dogues, drogues, efectes, eines, equipatge, esparteria, estores, farina, faves, favots, figues, flor de safrà bord, fruita, fulles de rosa, fusta, <i>garancia</i> , garrofes, gèneres, goma, greix de peix, greix de sardina, guano, joncs, llana, llautó, llavor de seda, llibres, llinosa, magranes, mantes, matalassos, mongetes, ocre, oli, oli de peix, oli de sardines, oli de sèsam, olives, pal de tenyir (palo tinte), palla, palma, panses, paper, paper de fumar, paper segellat, pebrot molt, peix salat, pell (d'arbre), pell de magrana, pells, pells adobades, pinzells, safrà, safrà bord, salnitre, seda, sederia, sègol, sèmola, sofre, suro, tabac, tàrtar, te, terrissa torrons, vestuari, vi, xoriços, [per a Marsella: taronges].
Albuñol	vi.
Alcúdia	boga (enea), cansalada, carbó, draps, escorça de pi, ferro vell, figues, garrofes, llard, llenya, nous, palma, pell d'alzina.
Alesund	bacallà, greix de bacallà, peixopalo.
Alfacs	[per a Seta: vi i regalèssia].
Algesires	llast.
Almeria	draps, espardenyes velles, esparteria, perdigons, plom, tomàquets.
Altea	garrofes, tomàquets, vi.
Andratx	carbó, escombres, escorça de pi a trossos i molta, ferro vell, garrofes, guix, llenya, llimones, obra de palma, palma, pell d'alzina, plom, prunes, quina, quincalla, roba <b>roba de llana</b> i de seda, robes, roja, sabates, sabó, sal de sosa, trena.
Arendal	taulons de fusta.
Arle	carbó de pedra.
Avilés	vidres, zinc.
Babino	carbó vegetal.
Bahia	cuirs.
Benicarló	aiguardent, arcs de ferro, blat, faves, ferro, garrofes, gèneres, guixes, mel, mongetes, oli, <b>segó</b> , tàrtar, vi.
Bergen	<b>bacallà</b> , peixopalo.
Bilbao	acer, conserves, ferro, paelles.
Bjorneborg	taules de fusta.
Blanes	en llast.
Borriana	alls, blat, blat de moro, faves, favots, figues, garrofes, llimones, <b>magranes</b> , melons, mongetes, panses, pomes, raïm, seda, sidres, taronges.
Boston	brea, fusta de tenyir.
Bouc	àcid, arboradures, carbó de pedra, segó.
Bristol	carbó de coc, <b>màquines de tren</b> .
Buenos Aires	cuirs, cuirs de cavall, garres, llana, pells de moltó.

## QUADRE IV (continuació)

### PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
Cadix	aram, aram vell, cacau, cafè, campetx, canyella de Xina i de Ceylan, cansalada, caoba, carbó de pedra, carei, cera, cigrons, cotó, cuirs, dolç, draps, drogues, farina, ferro, fustet, galeta, guaiac, mantega, maquinària, oli, pal libucao, pebrot molt, plom vell, retalls de cartoliua i de paper, rom, sarsaparella, sederia, sèmoles, sucre, trossos de vidre, vidres.
Calamata	pal de tenyir.
Callao	guano.
Càller	faves.
Calp	garrofes.
Campeche	pal campetx.
Cardiff	betum, carbó de coc i de pedra, coixinets i efectes per al f/c, ferro per als f/c de Saragossa i de Granollers, rails, rajoles.
Carril	arengades, blat de moro, carnasses, cuirs, mongetes, pal mora, pernils.
Cartagena	cristalls, draps, drogues, espartenyas velles, espart, pell de magrana, plom, sèu, terrissa, vidres.
Casablanca	faves.
Castelló	aiguardent, alcohol, alls, blat, ceràmica, faves, favots, ferro, figues, fruites, garrofes, mongetes, llenya, mel, oli, patates, pells, plom, rajola de terrissa, segó, galeta.
Ceuta	galeta.
Charleston	aram vell, banyes, brea, cafè, cotó, cuirs, cuirs salats, dogues, draps, eines, fusta, fusta de pi en taules, mantega, maquinària, pal campetx, productes medicinals, rajoles de resina.
Christianestad	fusta en taules.
Christiansand	bacallà, greix, peixopalo.
Cienfuegos i península	aram vell, banyes, blat (carregat a Alacant?), cuirs, caoba, cera, dolç, dogues, <i>majagua</i> , sucre i tabac.
Ciutadella	ametlla, blat, bous, civada, draps, faves, figues, formatge, fruita, garrofes, llagostes, llana, moli per a blat, moniatos, peix, peix fresc, pell de magrana, sabates, tàperes, torró, zinc vell.
Civitavecchia	carbó, carbó vegetal, dogues, terra porcellana.
Corunya	arengades, barrets de palla, carnasses, cuirs, mongetes, pal mora, vidres.
Cuba	aiguardent de canya, àncores velles, aram vell, banyes, cacau, cadena, cafè, campetx, caoba, carnasses, cera, cera groga, cigars, cocos, <i>crasax</i> , dolç, ferro vell, metall vell, mineral d'aram, moltons, pal fustet, pal guaiac, rom, sucre, tabac.
Cullera	aram, arròs, blat, cacauets, cebes, civada, llana, melons, mongetes, pebrots, sindries, taronges, tomàquets, vi.
Danzig	fusta, bigues i biguetes de fusta.
Eivissa	ametlles, aram vell, blat, boga, carbó, carbó de pedra, carbonat de sosa, cendra, civada, draps, escorça de pi, faves, figues, garrofes, goma, llenya, mantellines brodades, mitges, mitjons, mongetes, oli, pells, resina, resina de pi, sal, sal de sosa, trena.
Elsinore	fusta en taules.
Felanitx	garrofes.
Follonica	carbó vegetal.
Gandia	cacauets, cebes, pebrots, sindries, tomàquets, vi.
Garrucha	draps, ferro vell, mineral, palma, sabonera, sèu.
Gefle	fusta en taules.
Gènova	<i>accitillo</i> , acer, arròs, banyeres de marbre, cànem, caoba, cera, cuirs, cuirs de

PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
	vedella, dogues, drogues, efectes, fusta de xicranda, marbre, objectes de fusta, pal brasilet, pal de llima, pal de tenyir, pal mora, pipes buides, quincalla, sofre, vori, xicranda.
Gibraltar	cera, cercols de fusta, cristall, cuirs, drogues, faves, fusta en taules, galàpags d'estany, llauna, llinosa, pipes buides, segó, sofre, vidre.
Gijón	farina, ferro, carbó de pedra, vidres.
Glasgow	carbó de coc, carbó de pedra, ferro, ferro colat.
Gotemburg	fusta en taulons i en peces.
Grimstad	fusta en taules.
Gualeguay	banyes de bou i de cèrvol, carnasses, crin, cuirs, garres, greix de poltre, llana fina, pells, pells de cigne, plomes d'estruç.
Guayaquil	anyil, cacau, cuirs, munició, orxella.
Havana	aiguardent de canya, ametlles, aram, aram vell, banyes, cànem, caoba, carbó, carnasses, cera, cercols de fusta, cigarretes, dogues, dolç, draps, esponges, ferro, ferro vell, llautó, llibres, llits de ferro, marbre, pal campetx, pal de tenyir, pal mora, palla per cadires, peülles, picadura, pinyons, potassa, ron, sarsaparella, sucre, tabac.
Havnefjord	bacallà, peixopalo, tripes.
Hemosand	fusta en taules.
Isefjord	bacallà, peixopalo.
Isla Cristina	arengades, congres, tonyina, tripes.
Isla d'Elba	carbó vegetal.
Isla del Carmen	caoba, cocos, pal campetx, pal de tenyir.
Isla Madalena	carbó, carbó vegetal.
Karlshamn	fusta en taules.
La Guaira	cacau, cuirs.
La Nouvelle	farina, segó, [per a Gibraltar: farina].
Leith	carbó de pedra.
Lima	guano.
Liorna	pipes buides, roba d'ús, seu.
Lisboa	baies de saüc, carnasses, castanyes, cera, deixalles de pell i de cuir, flor de saüc, vimets.
Liverpool	abacà, acer, àncores, borra de seda, bronze, càbria, cadenes, caixes d'acer, caldera, carbó de pedra, carruatges per als f/c d'Arenys i de Granollers, catifes, cendra, cendra de soda, coixinets per al f/c d'Arenys, cuir, drogues, efectes per al f/c de Saragossa, esmalt, estam, estany, farina, farons, ferro en planxes, ferro per als f/c del Centre i de Granollers, flassa, filferro, gànguils en peces, grana de lli, greix, jute, lingots de ferro, llauna, llenceria, llinosa, locomotores, locomotores completes, malva, màquines de vapor, màquina per pesar, màquina per pintar, maquinària, màquines, marcas de cotxe per al f/c de l'Est, mobles, pal de llima, pales, palla prensada, passamú de ferro, pintura per al f/c de l'Est, pont, pont de ferro, pont sencer, productes químics, quincalla, regalèssia, roda hidràulica, sal sosa, sofre, sosa cristal·litzada, substàncies químiques, sulfat de llima (?), teixits, tenders, vagons per al f/c de Granollers, vidre, vies per al f/c del Centre.
Londres	alum, carbó de pedra, maquinària, pal de llima.
Longosardo	carbó i carbó vegetal.
Málaga	alcohol, bacallà, barrella, blat, cacau, carnasses, cigrons, civada, corall, cotó, cuirs, dogues, draps, escaiola, espanlenyes, velles, faves, farina, ferro, ferro vell, filferro,

## QUADRE IV (continuació)

### PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
	gèneres, mercaderies, oli, panses, pell de magrana, retalls de paper, sosa, sucre, teixits, zinc vell.
Manzanillo	caoba, cera.
Maó	alls, aram vell, arròs, blat, blat de moro, boga, bous, carnasses, cigrons, civada, draps, faves, ferro colat, formatge, llana, moltons, moniatos, pell d'alzina, pell de magrana, pipes buides, sabates, teixits, torró, vedelles.
Marañón	cotó.
Marín	arengades, mongetes.
Marsella	accessoris, acer, àcids, agalles, agulles de cap, aiguardent, aiguarràs, alcohol, alpaca, anyil, aparells, aram, arengades, axiota, balenes, banyes, banyes de bou, baquetes, barra d'or, barrets, blat, blau d'ultramar, boletes de pedra, bugies, cacau, cadires, cafè, caixes de zinc, cànem, carbó, carbó de coc, carbó de pedra, cardes, cargols, cargols de ferro, carmí, carn en sal, cera, cerussa, cilindres, cistells, civada, clavells (espècia), clorur, clorur de calç, cola, colomassa, color, colorants, comí, conserves, corall, corretges de cuir, cotó, cotxe, cotxinilla, crin vegetal, cuir, cuirs de búfal, deixalles de cuir, dogues, drogueria, drogues, eines, eines de llaurar, eines de llautó i de ferro, envinagrats, estam, estampes, estany, estearina, estris de billar, estris de cuina, fanals de paper, farina, fècula, ferreteria, ferro, ferro forjat, ferro treballat, fil, fil de goma, filats, filferro, flor de sofre, forjats, formatge, forns, fòsfor viu, francs, fruites, fusta, fusta treballada, galàpags d'estany, gallines, ganivets, garrofes, goma, greix, greix de peix, gresols, instruments, joguines, joieria, licors, llana, llaneria, llanternes, llapis, llautó, llavors, llegums, llenceria, lletres d'impremta, lli, llibres, llimes, llistons, magnèsia, mantega, maquinària, maons anglesos, marbre, merceria, metall, metxes, midó, mistos, mobles, moltons, mostassa, motlures, nervis de boví, oli, oli de coco, oli de llinosa, oli de sèsam, olives, orxella en pasta, orgue, ous, pal campetx, pal de Santa Marta, palla treballada, paper, pastel, pebrots, pedres d'esmolador, pedres de molí, pedres litogràfiques, pèl, pèl de cabra, pells, pells de vedella, pells de xarol, perfumaria, pintura, plantes, planxes d'aram, plom, plomes, pomades, porcellana, potassa, productes químics, puntes de ferro, quincalla, quitrà, rellotges, roba, rodes de ferro, roja, sabó, sal, sal sosa, salaó, sangoneres, sarsaparella, seda, seda grega, sederies, segó, sèu, sofre, sosa, taules, te, teixits, terra, terrissa, tinta, vedells, verd, vernis, vi, vi de moscatell, vidre, vímet, vori, xampany, [per a Buenos Aires: cognac, vi i licors], [per a Gibraltar: farina], [per a Màlaga: carbó de pedra].
Matanzas	aram vell, carnasses, cera, cuirs, dolç, garres, sucre, tabac, xarol.
Mòbila	cotó, dogues, fusta, fusta en taules.
Moncofa	taronges.
Montalto	carbó.
Montevideo	banyes, cuirs, garres, pells de nonat, pells de vedella, tripes seques.
Morvedre	aiguardent, vi.
Motril	mongetes, oli, trena.
Muros	arengades, congre.
Newcastle	carbó de coc i de pedra, cristalls de sosa, ferro, ferro colat, filferro, fum de peix, lingots de ferro, llaua, magnèsia, maons, maons refractaris, negre de fum, negre de peix, negre de resina, quitrà, rails, retortes, sulfat de magnèsia, terra refractària.
Noia	arengades.
Nordmaling	bigues, fusta en taules.

PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
Nova Orleans	brea, cotó, cuirs, dogues, màquines, medicines, metall vell, rapè.
Nova York	brea, cuirs, dogues, guaiac, pal campetx, quitrà.
Nuevitas	aram vell, caoba, cera groga, cocos, pal fustet, tabac.
Oneglia	carbó.
Oporto	baga de saüc, blat, carnasses, farina, flor de saüc, fusta, guano, mongetes, oli de copaiba, saüc, suro, vimets.
Palma	ametllons, aiguardent de canya, alcohol, alls, aram, aram vell, badanes, banyes, baqueta, barrets, barrets ordinaris, blat, blat de moro, boga, cacau, cafè, cànem, cansalada, caoba, capolls de seda, carbó, carbó de pedra, carnasses, cartons, castor, cató groc, cató negre, cavall, cigrons, clavaó, conserves alimentícies, cordes de guitarra, correspondència, cotó, cotonina, cotxinilla, cuirs, dolç, draps, drogues, eixàrcia de cànem, escaiola, escorça de pi, espuma de vidre, estany, fang, faves, feltres, ferro vell, fideus, figues, filats, formatge, fruita, fruites en xarop, fusta, fusta en taules, galápags d'estany, garrofes, gèneres, goma, guano, guix, huiles, licors, llana, llanetes, llar, llenya, llibres, maniobra, mantega, mantes, mantes de cotó, mantes de llana, marrasqui, matxos, midó, mobles, mongetes, moniatos, mules, obra de palma, obra de València, oli, oli d'ametlles, olives, països de ventalls, pal de tenyir, pal mora, palma, paper, paper de fumar, pedra, pedra per vidre, pell d'alzina, pell de murtra, pells, pells adobades, pells de vedell, pimentó, pinzells, pores, porquets, puntes de cotó, resina, retalls de pell, sabates, sabó, segó, sagú en pols, sal de vidre, sàrries, sola, sucre, tàperes, taronges, tàrtar, teixits, terliç, terrissa, tomàquets, tonells buits, tripes, vaqueta, ventalls, vi.
Paraiba	cotó, cuirs.
Pernambuco	cotó, xicranda.
Port-Vendres	àcid, alcohol, maquinària, maquinària vella de vapor, marbre.
Porto Ercole	carbó.
Porto Longone	carbó vegetal.
Porto Puzzo	carbó.
Portoferraio	carbó, carbó vegetal.
Portofino	carbó.
Puebla del Caramiñal	arengades, greix de peix.
Puerto Cabello	anyil, cacau, cafè, caoba, caobeta, cotó, garres de cuir, guaiac, pal mora, sèmola.
Puerto Principe	cacau, cafè, pal campetx.
Puerto Rico	aram, cafè, cuirs, fusta, rom, sola, sucre.
Ramsgate	bacallà, peixopalo.
Reykjavík	bacallà, peixopalo, tripes.
Ribadeo	blat.
Rio de Janeiro	banyes, cedre, cuirs, ferro vell, sucre, xicranda, [per a Marsella: cafè].
Rio Grande	banyes, cuirs, nonats.
Rio Marina	carbó.
Roses	boga, marbre, pells, sabó.
Rotterdam	espart en pols, ginebra.
Ruà	carnasses, drogues, fusta, maons refractaris, maquinària.
Salobreña	canya de sucre, tomàquets.
San Rocco	carbó, terra porcellana.
Santander	arengades, barrets de palla, blat, caoba, cigrons, civada, conserves, cotó, farina,

## QUADRE IV (continuació)

### PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
	filferro, garres, joies, llana, mongetes, pipes buides, teixits, tonyina.
Savannah	carbó de pedra, cotó, dogues, fusta, marisc, taulons.
Seta	acer, aiguarràs, anelles, anís, banyes, bomba, caixes de zinc i de llautó, carbó de coc, carbó de pedra, carni, cartó, cera, cercols de fusta, clavell (espècia), colors, conserves, conserves alimentícies, cotxe, cristalleria, cuirs, cúrcuma, dogues, drogues, eines, esparteria, estany, estearina, fècula, filats, filferro, flor de sofre, formatge de Roquefort, formatges, fusta, gallines, gas portàtil, goma, gresols, llana, llonganissa, llums per mines, mantega, maquinària, marbre, mecànica, mineral de ferro, molles, molles per carruatges, oli, oli de resina, olives, ous, pals d'arboradura, paper, pastel, pells, porcellana, pores, premsa, quitrà, sacs buits, segó, sumac, taps de fusta, te, terra de porcellana, tripes, vi, vidre cristal.litzat, vimets.
Sevilla	aram, blat de moro, cigrons, cuirs, draps, escaiola, farina, favots, guixes, llana, oli, olives, pell de magrana, retalls de paper, sèmola, sumac, suro, tabac, taps, terrissa, viola d'aigua.
Sierra Leone	[per a Marsella: sèsam].
Skelleftea	peces d'arboradura, taulons de fusta.
Sóller	aigua de tarongina, carbó, garrofes, llenya, llimones, teixits, terlic.
Spezia	marbre.
Stettin	fusta en biguetes i taulons.
Suances	farina.
Sunderland	carbó de coc, carbó de pedra, giratoris i làmpades per al f/c de l'Est.
Sundsvall	taulons de fusta.
Swansea	carbó de coc, carbó de pedra.
Tabasco	anyil, cuirs, pal de tenyir, pebre.
Talamone	carbó, carbó vegetal.
Tarragona	ametlles, aiguardent, arengades, avellanes, badanes, blat de moro, capoll de seda, civada, cotó, duros, draps, farina, favots, ferro, ferro vell, figues, fruita, goma, greix de llana, llast, mel, mongetes, nous, oli, panses, pedra, pedres d'alabastre, pèl de conill, pell de magrana, pells, pells de conill, plom, sacs buits, sardina, sabó, sedes, segó, sola, sorra, teixits de cotó, vi, vi blanc, <i>zafios</i> .
Terracina	carbó, carbó vegetal.
Terranova (It.)	carbó, carbó vegetal.
Torre Montalto	carbó, dogues, terra de porcellana.
Torre Saline	carbó.
Torreblanca	alls, barrets de palla, blat, civada, favots, garrofes, mel, palma, vi.
Torre Vieja	civada, faves, melons, patates, sal inutilitzada.
Torrox	estris de pesca, tomàquets.
Tortosa	ametlles, canyes, farina, oli, sabó.
Tràpena	alabastre, boga, escaiola, faves, sumac.
Trieste	acer, cabirons, cristall, drogues, fusta, fusta de pi, remes, tela per a garbells.
Trinidad	aram vell, caoba, cera, rom, sucre.
Uleaborg	bigues, taulons.
Umea	taulons.
València	aiguardent, alcohol, alls, ampelles, anís, arengades, arpilleres, arròs, articles d'argent, badanes, baietes, balenes, banyes, barrets, barrets de palla, blat, borseguís, cable telegràfic submarí, cacau, cacauets, cànem, cera, civada, corretges, cotó, cotxinilla, cristall, deixalles de seda, draps, dolç, drogues, efectes, eines,



PROCEDÈNCIA DE LES MERCADERIES I PRODUCTES ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA 1860.

Procedència	Càrrega
	equipatge, estàtues, eugues, farina, faves, ferro, ferro vell, figues, fils de cotó, flor de safrà bord, gèneres, guano, joguines, llana, llautó, llibres, mantellines, mantes, maquinària, matalassos, melons, mistos, moltons, mongetes, ordi, ossos, palla, panses, paper, paper pintat, paper segellat, paraigües, pell de magrana, pell de taronges, pells, pells adobades, pells de be, perfumeria, pomes, porcs, quincalla, rajoles, roba, roja, sacs, sacs buits, safrà, safrà bord, seda, sederia, segó, sèu, sola, suc de llimona, taronges, tartana, teatre mecànic, teixits, teixits de cotó, terra, terrissa, ventalls, vestuari, vi, xarols, xavalla, xufles. [per a Sant Feliu: suro], [per a Marsella: mineral].
Vélez Màlaga	estris de pesca.
Vestervik	taulons de fusta.
Viareggio	pipes buides.
Vigo	acer, arengades, banyes, blat de moro, cotxinilla, mongetes, pal mora, pipes buides, vímets.
Vila Joiosa	esparteria, vi.
Villagarcía	blat de moro, carnasses, congre, mongetes, pernils.
Vinaròs	aiguardent, alls, aram vell, blat, bronze vell, civada, estris de pescar, farina, fems de vi, ferro, fusta, garrofes, llenya, llimones, oli, palma, paper, pell d'alzina, pell de magrana, segó, síndries, vi.
Vivero	arengades.
Xàbia	garrofes, panses.

Abreviatures: It. = Itàlia; f/c = ferrocarril.



## QUADRE V

### PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

#### I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
abacà	Liverpool.
accessoris	Marsella.
acer	Bilbao, Gènova, Marsella, Seta, Trieste, Vigo.
àcid	Bouc, Marsella, Port-Vendres.
agalles	Marsella.
agulles de cap	Marsella.
aigua de tarongina	Sóller.
aiguardent	Alacant, Benicarló, Castelló, Marsella, Morvedre, Tarragona, València, Vinaròs.
aiguardent de canya	Palma.
aiguarràs	Marsella, Seta.
alabastre	Tràpena.
alcohol	Adra, Alacant, Castelló, Màlaga, Marsella, Palma, Port-Vendres, València.
alls	Borriana, Castelló, Maó, Palma, Torreblanca, València, Vinaròs.
alpaca	Marsella.
alum	Alacant, Londres.
ametlles	Ciudadella, Eivissa, Liorna, Tarragona, Tortosa.
ametllons	Alacant, Palma.
ampolles	València.
àncores	Liverpool.
anelles	Seta.
anís	Alacant, Seta, València.
aparells	Marsella.
aram	Palma, Sevilla.
arcs de ferro	Benicarló.
arpillera	Aguilas, Alacant, València.
arròs	Cullera, Gènova, Maó, València.
avellanes	Tarragona.
axiota	Marsella.
badanes	Palma, Tarragona, València.
baïetes	Alacant, València.
balenes	Marsella, València.
banyeres de marbre	Gènova.
banyes	Marsella, Palma, Seta, València, Vigo.
banyes de bou	Marsella.
baquetes	Marsella, Palma.
barrets	Marsella, Palma.

### PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

#### I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
barrets de palla	Corunya, Santander, Torreblanca, València.
barrets ordinaris	Palma, València.
barrella	Aguilas, Alacant, Arrecife, Màlaga.
betum	Cardiff.
billar, estris de	Marsella.
blat de moro	Alacant, Borriana, Carril, Maó, Palma, Sevilla, Tarragona, Vigo, Villagarcía.
boga	Alcúdia, Maó, Palma, Roses, Tràpena.
boletes de pedra	Marsella.
bomba	Seta.
borseguís	València.
borra	Alacant.
borra de llana	Alacant.
brea	Boston, Nova Orleans, Nova York.
bugies	Marsella.
cabirons	Trieste.
cable telegràfic submarí	València.
cacau	Alacant, Cadis, Màlaga, Marsella, Palma, València.
cacauets	Cullera, Gandia, València.
cadires	Marsella.
café	Cadis, Marsella, Palma.
caixes d'acer	Liverpool.
caixes de llautó	Seta.
caixes de zinc	Marsella, Seta.
cànem	Alacant, Gènova, Liorna, Marsella, Palma, València.
cansalada	Palma.
canyella	Alacant.
" de Xina i Ceilan	Cadis.
canyes	Tortosa.
caoba	Palma, Santander.
capoll de seda	Palma, Tarragona.
cardes	Marsella.
cargols	Marsella.
cargols de ferro	Marsella.
carní	Marsella, Seta.
carri en sal	Marsella.
carnasses	Aguilas, Carril, Corunya, Guauguay, Lisboa, Màlaga.

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
	Maó, Oporto, Ruà, Villagarcía.
cartons	Alacant, Palma, Seta.
castanyes	Lisboa.
castor	Palma.
catifes	Liverpool.
cató groc	Palma.
cató negre	Palma.
cavall	Palma.
cebes	Cullera, Gandia.
cendra	Liverpool.
cendra de soda	Liverpool.
cera	Alacant, Cadis, Gènova, Gibraltar, Lisboa, Marsella.
cera groga	Nuevitas, Seta, València.
ceràmica	Castelló.
cèrcols de fusta	Gibraltar, Liorna, Seta.
cerussa	Marsella.
cigarretes	Alacant.
cigrons	Alacant, Cadis, Màlaga, Maó, Palma, Santander, Sevilla.
cilindres	Marsella.
cistells	Marsella.
civada	Alacant, Cullera, Eivissa, Màlaga, Maó, Marsella, Santander, Tarragona, Torreblanca, Torrevieja, València, Vinaròs.
clavaó	Palma.
clavell	Alacant, Marsella, Seta.
clorur de calç	Alacant, Marsella.
cocos	Nuevitas.
cola	Marsella.
colomassa	Marsella.
color i colorants	Marsella, Seta.
comí	Alacant, Marsella.
conserves	Bilbao, Marsella, Santander, Seta.
conserves alimentícies	Palma, Seta.
cordes d'espart	Alacant.
cordes de guitarra	Palma.
cotonina	Palma.
cotxe	Marsella, Seta.
cotxinilla	Alacant, Marsella, Palma, València, Vigo.
crin vegetal	Marsella.

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
crystal	Trieste, València.
crisalleria	Seta.
cuir	Alacant, Cadis, Corunya, Gènova, Gibraltar, Liverpool, Màlaga, Marsella, Nova Orleans, Nova York, Palma, Seta, Sevilla.
cuir, corretges de	Marsella, València.
cúrcuma	Seta.
dàtils	Alacant.
dogues	Alacant, Gènova, Liorna, Màlaga, Marsella, Nova York, Savannah, Seta, Torre Montalto.
dolç	Alacant, Cadis, Palma, València.
drogueria	Marsella.
drogues	Alacant, Cadis, Cartagena, Gènova, Gibraltar, Liverpool, Marsella, Palma, Ruà, Seta, Trieste, València.
efectes	València.
eines	Alacant, Marsella, Seta, València.
eines de ferro	Marsella.
eines de llaurar	Marsella.
eines de llautó	Marsella.
eixàrcia de canem	Palma.
envinagrats	Marsella.
escaiola	Màlaga, Palma, Sevilla, Tràpene.
escombres	Andratx.
escorça de pi	Alcúdia, Andratx, Palma.
escuma de vidre	Palma.
esmalt	Liverpool.
espart	Aguilas, Cartagena.
espart en pols	Rotterdam.
esparteria	Aguilas, Alacant, Seta, Vila Joiosa.
espècies	Vegeu: canyella, clavell, comí, cúrcuma, pebre, pebrot molt i safra.
estam	Marsella.
estampes	Marsella.
estan	Palma, Seta.
estàtues	València.
estearina	Marsella, Seta.
estores	Alacant.
estris de billar	Marsella.
estris de cuina	Marsella.

QUADRE V (continuació)

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860  
I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
estris de pesca	Torrox, Vélez Màlaga, Vinaròs.
fanals de paper	Marsella.
fang	Palma.
faves	Alacant, Benicarló, Borriana, Càller, Casablanca, Castelló, Ciutadella, Eivissa, Gibraltar, Màlaga, Maó, Palma, Torreveija, Tràpena, València.
favots	Alacant, Arrecife, Borriana, Castelló, Sevilla, Tarragona, Torreblanca.
fècula	Marsella, Seta.
fèltres	Palma.
ferreteria	Marsella.
ferro	Màlaga, Maó, Marsella, Tarragona, València, Vinaròs.
ferro colat	Newcastle.
ferro forjat	Marsella, Newcastle.
ferro treballat	Marsella, Newcastle.
fideus	Palma.
figues	Alcúdia, Alacant, Castelló, Ciutadella, Eivissa, Palma, Tarragona, València.
fil	Marsella.
fil de cotó	València.
fil de goma	Marsella.
filassa	Liverpool.
filats	Marsella, Palma, Seta.
filferro	Màlaga, Marsella, Newcastle, Santander, Seta.
formatge	Ciutadella, Maó, Marsella, Palma, Seta.
formatge de Roquefort	Seta.
foms	Marsella.
fòsfor viu	Marsella.
fruita	Alacant, Castelló, Ciutadella, Marsella, Palma, Tarragona.
fruita en xarop	Palma.
fulles de rosa	Alacant.
fum de peix	Newcastle.
galàpags estany	Gibraltar, Marsella, Palma.
galeta	Cadís, Ceuta.
ganivets	Marsella.
garaneia	Alacant.

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860  
I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
garres	Santander.
garrofes	Alcúdia, Alacant, Altea, Andratx, Benicarló, Borriana, Castelló, Ciutadella, Eivissa, Felanitx, Sóller, Torreblanca, Vinaròs.
gas portàtil	Seta.
gèneres	Màlaga, Palma, València.
ginebra	Rotterdam.
goma	Alacant, Marsella, Palma, Tarragona.
grassilla	Sevilla.
greix	Liverpool, Marsella.
greix de llana	Tarragona.
greix peix	Alacant, Marsella, Puebla del Caramiñal.
greix sardina	Alacant.
gresols	Marsella, Seta.
guano	Alacant, Callao, Oporto, Palma, València.
guix	Andratx, Palma.
guixes	Benicarló, Sevilla.
hules	Palma.
instruments	Marsella.
joguines	Marsella, València.
jones	Alacant.
jute	Liverpool.
licors	Marsella, Palma.
llana	Aguilas, Alacant, Ciutadella, Cullera, Maó, Marsella, Palma, Santander, Seta, Sevilla, València.
llaneria	Marsella.
llanetes	Palma.
llanternes	Marsella.
llapis	Marsella.
llar	Palma.
llauna	Gibraltar, Newcastle.
llautó	Marsella, València.
llavor de seda	Alacant.
llavors	Marsella.
llègums	Marsella.
llenceria	Liverpool, Marsella.
llenya	Alcúdia, Andratx, Castelló,

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
	Palma, Sóller, Vinaròs.
lletres d'impremta	Marsella.
lli en grana	Liverpool, Marsella.
llibres	Alacant, Marsella, Palma, València.
limes	Marsella.
limones	Andratx, Borriana, Sóller, Vinaròs.
limones, suc de	València.
llosa	Alacant, Gibraltar.
llits de ferro	Liorna.
llums per a mines	Seta.
magnèsia	Marsella, Newcastle.
magranes	Alacant, Borriana.
malva	Liverpool.
maniobra	Palma.
mantega	Cadís, Charleston, Marsella, Palma, Seta.
	València.
mantellines	Eivissa.
mantellines brodades	
mantes	Alacant, Palma,
mantes de cotó	Palma.
mantes de llana	Palma, València.
maons anglesos	Marsella, Newcastle.
maons refractaris	Newcastle i Ruà.
màquina per pesar	Liverpool, Nova Orleans.
màquina per pintar	Liverpool.
maquinària	Marsella, Port-Vendres, Ruà, Seta, València.
marbre	Aguilas, Gènova, Liorna, Marsella, Port-Vendres, Roses, Seta, Spezia.
marrasquí	Palma.
matalassos	Alacant, València.
matxos	Palma.
mecànica	Seta.
medicines	Nova Orleans.
mel	Benicarló, Castelló, Tarragona, Torreblanca.
melons	Borriana, Cullera, Gandia, Torrevieja, València.
mercaderies	Màlaga.
merceria	Marsella.
metall	Marsella.

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
metxes	Marsella.
midó	Marsella, Palma.
mineral	Garrucha.
mineral de ferro	Seta.
mistos	Marsella, València.
mitges i mitjons	Eivissa.
mobles	Liverpool, Marsella, Palma.
molí per a blat	Ciutadella.
molles	Seta.
molles per a carruatges	Seta.
mongetes	Alacant, Benicarló, Borriana, Carril, Castelló, Corunya, Cullera, Eivissa, Màlaga, Motril, Oporto, Palma, Santander, Tarragona, València, Vigo, Villagarcía.
moniatos	Ciutadella, Maó, Palma.
mostassa	Marsella.
motlures	Marsella.
mules	Palma.
negre de fum	Newcastle.
negre de peix	Newcastle.
negre de resina	Newcastle.
nervis de boví	Marsella.
nous	Alcúdia, Tarragona.
obra de palma	Palma, València.
ocre	Alacant.
olives	Alacant, Marsella, Palma, Seta, Sevilla.
ordi	València.
orgue	Marsella.
ossos	València.
paelles	Bilbao.
pales	Liverpool.
palla	Aguilas, Alacant.
palla per a cadires	Liorna.
palla premsada	Liverpool.
palla treballada	Marsella, València.
palma	Alacant, Alcúdia, Andratx., Garrucha, Palma, Torreblanca, Vinaròs.
panses	Alacant, Borriana, Màlaga, Tarragona, València, Xàbia.
paper	Alacant.

## QUADRE V (continuació)

### PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

#### I PORT DE PROCEDÈNCIA.

##### -EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
paper de fumar	Alacant, Marsella, Palma, Seta, València, Vinaròs.
paper de pintat	València.
paper de segellat	Alacant, València.
paraigües	València.
pastel	Marsella, Seta.
patates	Castelló, Torreveija.
pebre	Tabasco.
pebrot molt	Alacant, Cadis, Palma.
pebrots	Cullera, Gandia, Marsella.
pedra	Palma, Tarragona.
pedres d'alabastre	Tarragona.
pedres d'esmolat	Marsella.
pedres de moli	Marsella.
pedres litogràfiques	Marsella.
pèl	Marsella.
pèl de cabra	Marsella.
pèl de conill	Tarragona.
pell d'alzina	Alcúdia, Andratx, Maó, Palma, Vinaròs.
pell de magrana	Aguilas, Cartagena, Ciutadella, Màlaga, Maó, Sevilla, Tarragona, València, Vinaròs.
pell de murtra	Palma.
pell de taronges	València.
pellis	Alacant, Eivissa, Castelló, Palma, Roses, Seta, Tarragona.
pellis adobades	Alacant, Palma, València.
pellis de conill	Tarragona.
pellis de moltó	València.
pellis de vedell	Marsella, Palma.
pellis de xarol	Marsella i València.
perdigons	Almeria.
perfumeria	Marsella, València.
pintura	Marsella.
pinçons	Liória.
pinzells	Alacant, Palma.
plantes	Marsella.
plom	Almeria, Marsella, Tarragona.
plomes	Marsella.
pomades	Marsella.
porres	Borriana, València.
porcellana	Marsella, Seta.
potassa	Liória, Marsella.

### PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

#### I PORT DE PROCEDÈNCIA.

##### -EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
premsa	Seta.
productes medicinals	Charleston.
productes químics	Liverpool.
prunes	Alacant.
puntes de ferro	Marsella.
puntes de cotó	Palma.
quina	Alacant.
quincalla	Alacant, Gènova, Liverpool, Marsella, València.
quitrà	Marsella, Newcastle, Nova York, Seta.
raigs de rodes	Charleston.
rails	Newcastle.
raïm	Borriana.
rajoles	València.
rapé	Nova Orleans.
regaléssia	Liverpool.
reloiges	Marsella.
resina	Charleston, Eivissa, Palma.
porc (pernils)	Carril, Villagarcia.
porc (llard)	Alcúdia.
porc (llonganissa)	Seta.
porc (xoriços)	Alacant.
retortes	Newcastle.
roba	Alacant, Marsella, València.
roba de llana	Alacant.
roba de seda	Alacant.
roda hidràulica	Liverpool.
rodes de ferro	Marsella.
roja	Alacant, Marsella, València.
rom	Cadis.
sabates	Alacant, Maó, Palma.
sabó	Andratx, Marsella, Roses, Tarragona, Tortosa.
sacs	València.
safirà	Alacant, València.
safirà bord	Alacant, València.
safirà, flor de	València.
sagú en pols	Palma.
sal	Eivissa, Marsella.
sal de sosa	Andratx, Eivissa, Liverpool, Marsella.
sal de vidre	Palma.
sal inutilitzada	Torreveija.

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
salaó	Marsella.
salnitre	Alacant.
sangoneres	Marsella.
sàrries	Palma.
sarsaparella	Cadís, Havana, Marsella.
saüc	Oporto.
saüc, baga de	Oporto.
saüc, baies i flor de	Lisboa.
seda	Alacant, Marsella, Tarragona, València.
seda grega	Marsella.
scderia	Alacant, Cadís, Marsella, València.
segó	Benicarló, Bouc, Castelló, Gibraltar, La Nouvelle, Palma, Seta, Tarragona, València, Vinaròs.
sègol	Alacant.
sèmoles	Cadís, Sevilla.
sèu	Cartagena, Garrucha, Liorna, Marsella, València.
sidres	Borriana, Cullera.
síndries	Cullera, Gandia, Vinaròs.
sofre	Aguilas, Alacant, Gènova, Gibraltar, Marsella.
sofre, flor de	Seta.
sola	Aguilas, Palma, Tarragona, València.
sorra	Tarragona.
sosa cristal.litzada	Liverpool, Màlaga, Marsella.
substàncies químiques	Liverpool, Marsella.
sucre	Cadís, Màlaga, Palma.
sulfat de llima (?)	Liverpool.
sumac	Seta, Sevilla, Tràpena.
suro	Alacant, Oporto, Sevilla.
tabac	Alacant, Nuevitas, Sevilla, València.
tàperes	Ciudadella, Palma.
taps	Sevilla.
taps de fusta	Seta.
taronges	Borriana, Castelló, Cullera, Moncofa, Palma, València.
tartana	València.
tàrtar	Alacant, Benicarló, Palma.
taules	Marsella.
te	Alacant, Marsella, Seta.

PRODUCTES ARRIBATS A BARCELONA EL 1860

I PORT DE PROCEDÈNCIA.

-EXCLOSOS ELS TRACTATS EN EL TEXT-

Producte	Port de procedència
teatre mecànic	València.
teixits	Eivissa, Liverpool, Màlaga, Maó, Marsella, Palma, Sagtander, Sóller.
teixits de cotó	Tarragona, València.
tela (per a garbells)	Trieste.
tela (per a ventalls)	Palma.
terliç	Palma, Sóller.
terra	Marsella.
terra porcellana	San Rocco, Seta, Torre Montalto, València.
terra refractària	Newcastle.
terrisa	Alacant, Cartagena, Castelló, Marsella, Palma, Sevilla, València.
tinta	Marsella.
tomàquets	Almeria, Altea, Cullera, Gandia, Palma, Torrox.
trena	Aguilas, Alacant, Eivissa, Motril.
tripes	Palma, Seta.
torró	Alacant, Ciutadella, Maó.
ventalls	Palma, València.
verd	Marsella.
verdet	Palma.
vestuari	Alacant, València.
vidre	Aguilas, Avilés, Cadís, Cartagena, Corunya, Gibraltar, Gijón, Liverpool, Marsella, Seta.
vidre, pedra per a	Palma, Seta.
vímets	Lisboa, Marsella, Oporto, Seta, Vigo.
xampany	Marsella.
xufles	València.
zafios	Tarragona.
zinc	Avilés.

## QUADRE VI

VAIXELLS SORTITS DEL PORT DE BARCELONA EL 1860.  
-NO S'HI INCLOUEN ELS DESTINATS A LA COSTA DEL PRINCIPAT.-

Port de destinació	Velers	Vapors	Total	Port de destinació	Velers	Vapors	Total
A la mar	0	1	1	Cienfuegos	4	0	4
Acre	1	0	1	Ciutadella	13	0	13
Adra	3	0	3	Civitavecchia	33	0	33
Aguilas	24	0	24	Constantinoble	36	0	36
Aguilas i Alacant	1	0	1	Copiari	1	0	1
Alacant	151	6	157	Corcubión	1	0	1
Albuñol	3	0	3	Corunya	1	4	5
Alcúdia	7	0	7	Cuba	3	0	3
Alexandria	4	0	4	Cubelles	1	0	1
Algesires	1	0	1	Cullera	25	0	25
Alicata	1	0	1	Dènia	7	0	7
Almeria	19	0	19	Dènia i Liverpool	0	1	1
Altea	2	0	2	Eivissa	38	0	38
Andratx	13	0	13	Eivissa i Havana	1	0	1
Andró	1	0	1	Esmirna	1	0	1
Arendal	1	0	1	Falmouth	1	0	1
Argel	1	0	1	Ferrol	1	0	1
Ayamonte	3	0	3	Fuenterrabia	1	0	1
Azoff	1	0	1	Gacta	1	0	1
Benicarló	77	0	77	Galatz	5	0	5
Bilbao	6	0	6	Gandia	7	0	7
Borriana	26	0	26	Garrucha	6	0	6
Borriana i València	1	0	1	Gènova	6	0	6
Buenos Aires	55	1	56	Gibraltar	3	0	3
Cadis	25	27	52	Gigduty	1	0	1
Cadis i Habana	0	4	4	Gijón	3	0	3
Cadis i Liverpool	0	1	1	Girgenti	4	0	4
Cadis i Sevilla	1	0	1	Grimstad	1	0	1
Cadis i Veracruz	1	0	1	Guayaquil	1	0	1
Càller	11	0	11	Havana	107	2	109
Canadá	1	0	1	Huelva	2	0	2
Cannes	1	0	1	Huelva i Newcastle	1	0	1
Capicorp	4	0	4	Hyesec	1	0	1
Cárdenas	5	0	5	Ibraila	1	0	1
Cardiff	15	0	15	Isla Cristina	3	0	3
Carril	1	0	1	Isla Madalena	1	0	1
Cartagena	10	1	11	Isles Hières	3	0	3
Castelló	49	0	49	L'Escala	1	0	1
Cattano	1	0	1	La Guaira	5	0	5
Ceuta	0	2	2	La Nouvelle	1	0	1
Charleston	3	0	3	La Puebla	2	0	2
Chio	2	0	2	Lewanah	1	0	1
Christiania	1	0	1	Lheen	1	0	1



VAIXELLS SORTITS DEL PORT DE BARCELONA EL 1860.

-NO S'HI INCLOUEN ELS DESTINATS A LA COSTA DEL PRINCIPAT.-

Port de destinació	Velers	Vapors	Total	Port de destinació	Velers	Vapors	Total
Licata	1	0	1	Puerto Rico	5	0	5
Liorna	29	0	29	Pto.Rico i Pto.Cabello	1	0	1
Lisboa	3	0	3	Quebec	6	0	6
Liverpool	4	8	12	Ribadeo	2	0	2
Londres	1	3	4	Ribadeo i Liverpool	1	0	1
Ludine (Danubi)	1	0	1	Rio de Janeiro	10	0	10
Málaga	30	2	32	Río de la Plata	4	0	4
Malgrat i La Nouvelle	1	0	1	Río de Santa Fe	1	0	1
Malta	2	0	2	Río Grande	6	0	6
Maó	9	41	50	Saint Thomas	1	0	1
Marañón	2	0	2	Salònica	1	0	1
Marin	2	0	2	Sant Carles	5	0	5
Marsella	23	32	55	San Juan Tabasco	1	0	1
Maryer	1	0	1	Santa Cruz de Tenerife	5	0	5
Matanzas	7	0	7	Santander	99	6	105
Mayagüez	2	0	2	Santander i Havana	4	0	4
Mazarrón	1	0	1	Santiago de Cuba	11	0	11
Mendezona i Cadis	1	0	1	Sellen	1	0	1
Mertona	1	0	1	Seta	5	28	33
Mesina	7	0	7	Seta i Marsella	2	0	2
Miramichi	2	0	2	Setúbal	2	0	2
Mòbila	1	0	1	Sevilla	39	12	51
Montevideo	12	0	12	Sóller	29	0	29
Morvedre	5	0	5	Suline	1	0	1
Motril	2	0	2	Sunderland	1	0	1
Motril i Màlaga	1	0	1	Swansea	1	0	1
Muros	4	0	4	Syra	1	0	1
Newcastle	1	0	1	Tangaroch o Tangarok	2	0	2
Nova Orleans	9	0	9	Tarragona	7	0	7
Nuevita	1	0	1	Tarragona i Montevideo	1	0	1
Odesa	4	0	4	Tetuan	1	0	1
Oneglia	1	0	1	Torre vieja	41	0	41
Oporto	3	0	3	Trápena	6	0	6
Orà	1	0	1	Trieste	1	0	1
Palerm	6	0	6	Trinidad	3	0	3
Palma	37	17	54	València	281	35	316
Panas	1	0	1	Valparaiso	2	0	2
Paria	1	0	1	Vendrell	1	0	1
Patrás	3	0	3	Vigo	5	0	5
Peníscola	1	0	1	Vigo i Liverpool	1	0	1
Persambuco	1	0	1	Villagarcía	12	1	13
Pofop	1	0	1	Vinaròs	103	0	103
Pomeran	3	0	3	Xàbia	1	0	1
Port-Vendres	2	0	2	Zante	3	0	3
Porto Torres	1	0	1	Zanzibar	1	0	1
Portoferraio	2	0	2	No indicat	5	0	5
Puerto Cabello	1	0	1				
Puerto Munzio	1	0	1				
Puerto Principe	1	0	1				
				Totals	1.828	235	2.063

## QUADRE VII

### MERCADERIES SORTIDES DE BARCELONA L'ANY 1860

Port de destinació	l'last	1/2 l'last	càrrega
A la mar	1	-	-
Acre	-	-	vi.
Adra	-	-	farina, paper, g/d.
Aguilas	9	2	civada, drogues, drogueria, empeses, maquinària, sabó, sucre, g/d.
Aguilas i Alacant	-	-	drogues.
Alacant	110	6	arròs, blat de moro, cànem, civada, cotó, dogues, drogues, farina, fusta, segó, sucre, oli, pal de tenyir, pipes buides, g/d.
Albuñol	2	-	pipes buides.
Aleúdia	3	1	barrella, blat, faves, patates, taulons, g/d.
Alexandria	4	-	-
Alicata	1	-	-
Almeria	8	2	blat de moro, empeses, indianes, pipes buides, taps de suro, g/d.
Altea	-	1	pipes buides, g/d.
Andratx	7	-	barrella, farina, fusta, pipes buides, terrissa, g/d.
Andró	1	-	-
Arendal	1	-	-
Argel	-	-	civada.
Ayamonte	-	-	cotó, paper, sola, terrissa, g/d.
Azoff	1	-	-
Benicarló	35	6	aiguarent, cànem, carbó, carbó de pedra, dogues, farina, ferro, fusta, rajoles, sucre, taulons, vi, g/d.
Bilbao	3	1	aiguarent, ferro, terrissa, vi, g/d.
Borriana	22	-	carbó, farina, mongetes, g/d.
Borriana i València	1	1	-
Buenos Aires	1	1	aiguarent, alls, ametlles, baralles, cigrons, fideus, fruits, licors, llibres, oli, paper, taps de suro, g/d.
Cadix	14	-	aiguarent, cànem, dogues, llenceria, paper, pipes buides, quincalleria, vi, g/d.
Cadix i Havana	-	1	vi, correspondència, g/d.
Cadix i Sevilla	-	-	paper, vi, g/d.
Cadix i Veracruz	-	-	aiguarent, vi, g/d.
Càller	11	-	-
Canadà	1	-	-
Cannes	1	-	-
Capicorp	4	-	-
Cárdenas	-	-	aiguarent, farina, licors, oli, olives, sabó, vi, g/d.
Cardiff	15	-	-
Carril	-	-	g/d.
Cartagena	3	-	aiguarent, civada, drogues, vi, g/d.
Castelló	24	3	cànem, farina, pipes buides, sola, g/d.
Cattano	1	-	-
Ceuta	2	-	-
Charleston	2	2	30 burros, g/d.
Chio	2	-	-
Christiania	1	-	-
Cienfuegos	-	-	farina, fruita, licors, sabó, vi, g/d.
Ciudadella	3	2	arròs, cafè, farina, sucre, taulons, vi, g/d.
Civitavecchia	21	-	vi, g/d., (1 no indicat).
Constantinoble	35	-	caoba.
Copiari	1	-	-
Corcubión	1	-	-
Corunya	2	-	g/d.
Cubelles	-	1	g/d.
Cuba	-	-	farina, fideus, rajoles, vi, g/d.

MERCADERIES SORTIDES DE BARCELONA L'ANY 1860

Port de destinació	llast	1/2 llast	càrrega
Cullera	23	-	dogues, fideus.
Dènia	6	-	paper, g/d.
Dènia i Liverpool	1	-	-
Eivissa	16	4	avellanes, blat, canem, farina, fusta, pedra, pipes buides, sederia, g/d.
Eivissa i Havana	-	1	g/d.
Esmirna	1	-	-
Falmouth	1	-	-
Ferrol	1	-	-
Fuenterrabía	-	-	gerres del país.
Gaeta	1	-	-
Galatz	4	-	(1 no indicat).
Gandia	7	-	-
Garrucha	2	1	empeses, indians, sabó, g/d.
Gènova	-	1	cacau, cafè, llana, sucre, vi, g/d.
Gibraltar	3	-	-
Gigduty	1	-	-
Gijón	1	-	aiguardent, g/d.
Girgenti	3	-	-
Girzonti	1	-	-
Grimstad	1	-	-
Guayaquil	-	-	paper, vi, g/d.
Havana	-	-	aiguardent, alls, arròs, avellanes, farina, fideus, fruita, licors, oli, olives, paper, pells, perdigons, rajoles, sabates, toixanes, g/d.
Huelva	2	-	-
Huelva i Newcastle	1	-	-
Hyesec	1	-	-
Ibraïla	1	-	-
Isla Cristina	3	-	-
Isla Madalena	1	-	-
Isles Hières	3	-	-
La Guaira	-	-	aiguardent, alls, oli, sabó, vi, vidres, g/d.
La Nouvelle	1	-	-
La Puebla	-	1	espart, fil, g/d.
Lewanah	1	-	-
Lheen	1	-	-
Licata	1	-	-
Liorna	9	-	cafè, guano, sucre, vi.
Lisboa	-	-	aiguardent, alls, llaneta, pel de conill, sofre.
Liverpool	3	-	aiguardent, closca de cacau, empeses, indians, ossos, teixits, vi, g/d.
Loadres	-	1	draps, g/d.
Ludine (Danubi)	1	-	-
Málaga	4	-	aiguardent, barrella, civada, cotó, indians, mocadors, paper, pedres d'esmolat, pipes buides, vi, g/d.
Malgrat i La Nouvelle	1	-	-
Malta	-	-	sucre, terregada.
Maó	3	2	aiguardent, aram, bacallà, cigrons, civada, cotó, farina, fusta, oli, paper, paqueteria, patates, taulons, teixits, sabates, sola, sucre, g/d.
Marañón	-	-	vi, g/d.
Marín	2	-	-
Marsella	15	-	aram, bacallà, bombones buides, draps, gra, llana, mineral, ossos, paper, pells, pipes buides, plom, taronges, vi, g/d.

QUADRE VII (continuació)

MERCADERIES SORTIDES DE BARCELONA L'ANY 1860

Port de destinació	llast	1/2 llast	càrrega
Maryer	1	-	-
Matanzas	2	-	aiguardent, cigrons, fruita, paper, rajoles, sabó, vi, g/d.
Mayagüez	-	-	aiguardent, farina, oli, vi, g/d.
Mazarrón	1	-	-
Mendezona i Cadis	-	-	dogues.
Mertona	1	-	-
Mesina	7	-	-
Miramichi	2	-	-
Mòbila	1	-	-
Montevideo	1	-	aiguardent, baralles, cànem, licors, oli, rajoles, vi, g/d.
Morvedre	-	-	dogues, pipes buides.
Motril	1	-	g/d.
Motril i Màlaga	1	-	-
Muros	2	-	pell de magrana, vi, g/d.
Newcastle	1	-	-
Nova Orleans	2	-	aiguardent, alls, ametlles, licors, oli, taps de suro, vi, g/d.
Nuevitas	-	-	oli, vi, g/d.
Odesa	4	-	-
Oneglia	-	-	draps de llana.
Oporto	-	-	aiguardent.
Orà	1	-	-
Palerm	5	-	plom.
Palma	13	1	anelles de fusta, barrella, barrils, blat, caoba, correspondència, cotó, drogues, farina, ferro, fusta, licors, patates, pipes buides, sardines, ferrissa, vi, g/d.
Panas	1	-	-
Pará	-	-	panses, vi, g/d.
Patres	2	-	plom, g/d.
Peníscola	1	-	-
Pemambuco	-	-	vi, g/d
Polop	-	-	vi.
Pomeran	3	-	-
Port-Vendres	2	-	-
Porto Torres	1	-	-
Portoferraio	2	-	-
Puerto Cabello	-	-	cigrons, vi, g/d.
Puerto Munzio	-	-	draps i g/d.
Puerto Príncipe	-	-	fruita, oli, vi, g/d.
Puerto Rico	1	-	aiguardent, farina, oli, paper, sabates, sabó, vi, g/d.
Quebec	5	-	palla.
Ribadeo	1	-	drogues.
Ribadeo i Liverpool	-	-	vi, g/d.
Rio de Janeiro	1	-	aiguardent, alls, baralles, cànem, vi, vinagre, g/d.
Río de la Plata	1	-	aiguardent, farina, oli, pipes buides, vi.
Río de Santa Fe	-	-	paper, vi, g/d.
Rio Grande	-	-	alls, ametlles, dolços, vi.
St. Thomas	1	-	-
Salónica	1	-	-
Sant Carles	4	-	pa.
Tabasco	-	-	aiguardent, paper, vi, g/d.
Santa Cruz de Tenerife	2	-	farina, oli, paper, vi, g/d.
Santander	58	4	aiguardent, arròs, cànem, drogues, eixàrcia, paper, pipes buides, plom, rajoles, resina, sabó, terrissa.
Santander i Havana	2	-	aiguardent, paper, resina, sabó, g/d.
Santiago de Cuba	-	-	aiguardent, alls, arròs, farina, fideus, fruita, oli, sabó, terrissa.

MERCADERIES SORTIDES DE BARCELONA L'ANY 1860

Port de destinació	llast	1/2 llast	càrrega
Sellen	-	-	farina, g/d.
Seta	19	2	deixalles de llana, draps, llana, suro, tàrtar, vi, g/d.
Seta i Marsella	-	-	aram, arròs, vi.
Setúbal	2	-	-
Sevilla	5	2	aiguardent, drogueria, empeses, fusta, indianes, mocadors, oli, pipes buides, sardines, vi, xeringues, g/d.
Sóller	24	1	blat, farina, patates, taulons, g/d.
Suline	1	-	-
Sunderland	1	-	-
Swansea	1	-	-
Syra	1	-	-
Tangaroach o Tangarok	2	-	-
Tarragona	3	-	aiguardent, farina, paper d'estrassa, pipes buides, vi, g/d.
Tarragona i Montevideo	1	-	-
Tetuan	-	-	vi.
Torre Vieja	41	-	-
Tràpena	6	-	-
Trieste	-	-	cafè, sola.
Trinidad de Cuba	-	-	aiguardent, alls, farina, oli, sabó, vi, g/d.
València	188	18	cacau, cotó, dogues, farderia, farina, ferreteria, fusta, indianes, mocadors, rajoles, teixits, terrissa, vi, zinc, g/d.
Valparaiso	-	-	ametlles, sucre, vi, g/d.
Vendrell	1	-	-
Vigo	3	1	cànem, rajoles, g/d.
Vigo i Liverpool	-	-	ferro, vi.
Villagarcia	10	1	mobles, paper, g/d.
Vinaròs	50	4	anelles de fusta, arròs, cafè, carbó, carbó de pedra, dogues, espart obrat, farina, faves, ferro, fideus, fusta, indianes, maquinària, olives, pal campetx, pipes buides, sardines, g/d.
Zanzibar	-	-	ferro, g/d.
No indicat	2	-	cànem, g/d.

Abreviatures: g/d = gèneres diversos.

QUADRE VIII

VAIXELLS DE VELA DE LÍNIA REGULAR A BARCELONA EL 1860

Aparell	Nom del vaixell	Títol	Nom del patró o capità (*)	Port d'on ve
llagut	Acela	p	Vicente Miguel	València
llagut	Adolfo	p	Ramón Corretger	València
llagut	Amalia	p	Juan Bautista Chenit	València
llagut	Amistad	p	Sebastián Mir	Vinaròs
llagut	Angel de la Guarda	p	Nicolás Roca	Alacant
llagut	Angeles	p	Pascual Cervera	Cullera
llagut	Antonia	p	José Ramis	Alcúdia
llagut	Antonieta	p	Bartolome Miguel	València
berg	Bailén	c	Francisco Piñeiro	Villagarcía
llagut	Baldomero	p	Santiago Ripoll	Alacant
llagut	Barcelonés	p	Mariano Ballester	València
pol/g	Bella Isabel	c	Anselmo Esplá	Alacant
goleta	Bella Sofia	c	Antonio Climent	Alacant
llagut	Besika	p	Bonosio Urgell	Alacant
llagut	Buena Guía	p	Vicente Ferrer	Gandia
llagut	Caballo	p	Miguel Landino	Maó
llagut	Camelita	p	varis	València
pol/g	Carmen	c	Agustín Salleras	Palma
llagut	Castillo	p	Tomás Agost	Cullera
llagut	Céfiro	p	Mariano Ballester	València
llagut	Celia	p	Luis Rodrigo	València
quetx	Cinco Amigos	p	Juan Sala	Almeria
xabec	Ciudadano	p	Francisco Ribas	Eivissa
goleta	Clarita	c	Luis Oliver	Sevilla
llagut	Clotilde	p	Andrés Rosell	Alacant
llagut	Colón	p	Esteban Zaragoza	Málaga
llagut	Comas	p	Jaime Alemany	Andratx
llagut	Concepción	p	Sebastián Caballer	Vinaròs
llagut	Concha	p	Mariano Peiró	València
llagut	Conchita	p	Tomás Soriano	València
pol/g	Coruñesa	c	José Rosés	Santander
llagut	Cuatro Hermanos	p	José Adell	Alacant
mistic	Cuatro Hermanos	c	José Martí	Sevilla
bateo	Deux Cousins	p	J. Isard	Bouc i Marsella
pailb	Diamante	c	Gerardo Matas	Sevilla
llagut	Edetano	p	Vicente Rávena	València
llagut	Emilio	p	Miguel Antequera	Motril
pol/g	Enriqueta	c	Pedro Cairó	Sevilla
bal	Estrella	p	Gaspar Moll	Ciutadella
llagut	"	p	Antonio Ripoll	Alacant
pailb	"	p	Francisco Peris	Ciutadella
llagut	Europeo	p	Juan Hernández	València
llagut	Federico	p	Pablo Sorolla	Benicarló
llagut	Felipe	p	Vicente Jover	València
llagut	Firme	p	Sebastián Durá	Castelló
pailb	Flor del Mar	p	Antonio Ferrer	Eivissa
llagut	Francisqueta	p	José Chaler	Vinaròs
llagut	Gravina	p	Manuel Aviñó	València
llagut	Hércules	p	Vicente Círrera	València
xabec	Isabel	p	Julián Abraham	Eivissa
pol/g	Jacinta	c	Feliciano Coll	Santander
llagut	Josefina	p	Pedro Cortés	València

## VAIXELLS DE VELA DE LÍNIA REGULAR A BARCELONA EL 1860

Aparell	Nom del vaixell	Títol	Nom del patró o capità (*)	Port d'on ve
llagut	Joven Carolina	p	Bartolomé Oliver	Palma
llagut	Joven Dionisio	p	Vicente Morell	Alacant
quetx	Joven Eusebio	p	Juan Salleras	Almeria
llagut	Joven Francisco	p	Juan Bautista Bas	Alacant
llagut	Joven Maria	p	Andrés Coll	Eivissa
llagut	Juanita	p	Cayetano Trilles	València
llagut	Júcar	p	Antonio Ballester	València
llagut	Judio Errante	p	Francisco Llorach	Benicarló
llagut	Julia	p	Juan Bautista Puchal	Vinaròs
bateo	Justin et Adelaide	p	Juan Helena	La Nouvelle
llagut	Lealtad	p	Miguel Chuliá	València
llagut	Luna	p	Juan Bautista Lluch	Benicarló
llagut	Margarita	p	Salvador Alexandre	València
llagut	Maria	p	Vicente Durá	Castelló
llagut	Milagro	p	Francisco Forner	Vinaròs
llagut	Moisés	p	Vicente Cubells	València
llagut	Noè	p	José Marqués	València
païlb	Norte América	p	Guillermo Vives	Ciudadella
païlb	Oriente	c	Antonio da Costa Pinto	Oporto
llagut	Pastora	p	Gaspar Aviñó	València
llagut	Pelayo	p	Feliciano Monsó	València
llagut	Pepita	p	José Pascual	Cullera
païlb	Pepito	p	Ignacio Máiquez	València
llagut	Pilar	p	Vicente Rams	València
llagut	Pompeyo	p	Vicente Miguel	València
goleta	Pompilio	c	Agustín Vidal	Cadix
goleta	Rayo	c	José Roselló	Eivissa
llagut	Remedio	p	José Gombau	Vinaròs
llagut	San Agustín	p	Ignacio Senent	Benicarló
mistic	San Bernardo	p	Manuel Escandell	Eivissa
llagut	San Cristóbal	p	Pablo Prats	Palma
llagut	San Jaime	p	Esteban Decap	Alacant
llagut	San Joaquín	p	Antonio Piñana	Benicarló
llagut	San Juan	p	Jacinto Mir	Alacant
llagut	San Mariano	p	Vicente Marín	Alacant
xabec	San Sebastián	p	Antonio Coll	Palma
llagut	San Sebastián	p	Pedro Taurá	Borriana
xabec	San Vicente	p	Vicente Juan	Alcúdia
llagut	Santo Cristo	p	Tomás Escoto	València
llagut	Santo Domingo	p	Vicente Romero	València
llagut	Santo Tomás	p	José Selfa	Alacant
llagut	Silvína	p	Juan Bautista Martínez	València
llagut	Sitges	p	Pedro Fibla	Benicarló
llagut	Tres Amigos	p	Vicente Costa	Vinaròs
llagut	Unión	p	José Rivera	Aguilas
bateo	Victor et Lucie	p	Andrés Bonot	La Nouvelle
llagut	Villa de Adra	p	Francisco Cuenca	Adra
llagut	Virgen del Lidón	p	Eusebio Puchol	Castelló

(\*) Els noms no han estat traduïts, respectant la forma en què apareixen al *Diario de Barcelona*.

Abreviatures: **bal** = balandra; **berg** = bergantí; **païlb** = pailebot; **pol/g** = pollacra goleta; **c** = capità; **p** = patró.

## QUADRE IX

### LÍNIES REGULARS DE VAPORS A BARCELONA EL 1860

Línia de	Nom del vapor	t	Capità(*)	Altres capitans(*)	Núm. d'entrades
Alacant i Marsella	Alicante	379	Leoncio Rivero		43
Alacant i Marsella	Madrid	374	Benito Carricarte		36
Alacant i Marsella	Marsella	379	Ramón Lagier		42
Cadis i Marsella	América	418	José Cruz		5
Cadis i Marsella	Balear	118	Juan Mesa	Pedro Gran i Juan Cabrinetti	118
Cadis i Marsella	Barcino	302	Felipe Ramón		6
Cadis i Marsella	Cid	212	Pablo Zanné	Juan Cabrinetti	15
Cadis i Marsella	Duero	281	Juan Batlle		8
Cadis i Marsella	Menorca	128	Pedro Carreras	Antonio Balaguer	13
Cadis i Marsella	Mercurio	110	Nicolás Vallspinosa		18
Corunya	Vífredo	230	Francisco Docet	Carlos Botta i Juan Docet	8
Havana	Almogávar	617	Guillermo Villaverde		3
Havana	Berenguer	617	Carlos Botta	Joaquín Roig	2
Havana	Europa	630	Francisco Carbonell		4
Havana	Ter	524	Ignacio Soler		3
Liverpool	Cervantes	149	Antonio Tono		4
Liverpool	Gaditana	197	Francisco Albizuri		5
Liverpool	Rita	219	Domingo Arano	José Antonio Arano	3
Liverpool	Tajo	350	Miguel Garteguiz		3
Liverpool	Turia	154	Antonio Devesa		4
Londres	Jovellanos	347	Juan Ferrándiz	Pascual March	3
Maó i Alcúdia	Mahonés	87	Antonio Victory	Marcos Fronti i Vicente Latorre	44
Marsella	Barcelona	120	Juan Calsamiglia		4
Marsella	Cataluña	522	Francisco Argentó		2
Palma	Rey D. Jaime I	229	Gabriel Medinas		8
Palma	Rey D. Jaime II	332	Miguel Morey	José M <sup>a</sup> Granados i José Miró	45
Santander	Hamburgo	430	José Tuduri		6
Santander	Tharsis	323	José Gibert	Joaquín Jubany	7
Seta	Gallito	79	Francisco Pérez		36
Sevilla i Marsella	Betis	114	León Maestre		16
Sevilla i Marsella	Darro	171	Nicolás Pérez Tudela		17
Sevilla i Marsella	Genil	206	José Martínez		17
Tarragona	Ebro	99	Francisco Cartes	Juan Molins	28
Tarragona	Indio	45	Paulino Blanch		50
Tarragona	Negrilo	48	Jaime Borotau		25
Tarragona	Tarraconense	32	Domingo Cid	Tomás Cid	43
Tortosa	Dertosense	74	Ramón Escardó		39
València	Montserrat	101	Alberto Falp	Pedro Mercadal	8
València	Catalán	55	Pedro Mercadal	Juan Jubany	42
TOTAL D'ENTRADES					730

(\*) Els noms no han estat traduïts, respectant la forma en què apareixen al *Diario de Barcelona*.



# QUADRE X

## ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data entrada	Port de procedència	Data sortida	Port de destinació	Tipus	Ban-dera	Quantitat	Uni-tat	Descàrrega a Barcelona		
									Producte	Dies	Quantitat per dia
Dolores	21-11	Cullera	26-11	Cullera	llag	Esp	230	s	arròs	6	38,3
Encarnación	29-09	Cullera	16-10	València	llag	Esp	440	s	arròs	18	24,4
Encarnación	14-11	Cullera	21-11	València	llag	Esp	580	s	arròs	8	72,5
Felipe	09-02	València i Tarragona	17-02	València	llag	Esp	300	s	arròs	9	33,3
Hércules	16-05	Cullera, Valencia i Vi- lanova	22-05	València	llag	Esp	354	s	arròs	7	50,6
Patrocinio	16-11	Cullera i Tarragona	21-11	València	llag	Esp	372	s	arròs	6	62,-
Adelina	24-09	Bergen	17-10	Vigo	b/g	Esp	5.522	vå	bacallà	24	230,1
Amiticia (o Amitudo)	22-09	Havnefjord	08-10	Marsella	gol	Dk	842	ski	bacallà	18	46,8
Cisne	17-08	Alesund i Corcubiòn	15-09	Ferrol	gol	Esp	4.415	vå	bacallà	30	147,2
Holger	14-11	Isefjord	04-12	Mesina	gol	Dk	808	ski	bacallà	21	38,5
Iris	18-08	Christiansund	18-09	Santander	berg	Esp	7.390	vå	bacallà	32	230,9
Joven María	09-10	Christiansund, Tarragona	26-10	Vigo	b/g	Esp	4.000	vå	bacallà	18	222,2
Activo	15-07	Alacant	19-07	Alacant	llag	Esp	800	fn	blat	5	160,-
Amable Magdalena	14-01	Aguilas i Tarragona	17-02	Aguilas	pailb	Esp	2.600	fn	blat	35	74,3
Amalia	18-08	Alacant	23-08	Alacan	llag	Esp	750	fn	blat	6	125,-
Angel de la Guarda	06-11	Alacant i Alfacs	28-11	Alacant	llag	Esp	1.200	fn	blat	23	52,2
Angel de la Guarda	20-09	Alacant i Alfacs	29-09	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	10	100,-
Besika	06-11	Alacant	22-10	Alacant	llag	Esp	800	fn	blat	17	47,1
Carmen	02-04	Alacant	16-04	Alacant	llag	Esp	1.126	fn	blat	15	75,1
Casilda	19-10	Alacant	09-11	Casilda	llag	Esp	1.800	fn	blat	22	81,8
Clotilde	30-08	Alacant	10-09	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	12	83,3
Conchita	29-06	Alacant	06-07	Alacant	llag	Esp	700	fn	blat	8	87,5
Cuatro Hermanos	01-03	Alacant	06-03	Alacant	llag	Esp	1.200	fn	blat	6	203,3
Cuatro Hermanos	18-08	Alacant	23-08	Alacant	llag	Esp	1.200	fn	blat	6	200,-
Cuatro Hermanos	14-11	Alacant i Alfacs	28-11	Alacant	llag	Esp	1.250	fn	blat	15	83,3
Delmiro	03-04	Alacant	11-04	Alacant	llag	Esp	100	fn	blat	9	11,1
Delmiro	28-05	Alacant	02-06	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	6	166,7
Divina Pastora	19-10	Alacant	29-10	Alacant	llag	Esp	1.200	fn	blat	11	109,1
Encarnación	28-06	Alacant	03-07	Alacant	llag	Esp	1.300	fn	blat	6	216,7
Eolo	15-10	Alacant i València	22-10	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	8	125,-
Esperanza	13-05	Santander	24-05	Santander	pol	Esp	1.525	s	blat	12	127,1
Isabelita	02-09	Alacant	11-09	Eivissa	llag	Esp	1.201	fn	blat	10	120,1
Joven Antonio	27-09	Alacant	08-10	Alacant	llag	Esp	1.300	fn	blat	12	108,3
Joven Emilio	18-05	Alacant i Alfacs	02-06	Alacant	llag	Esp	1.700	fn	blat	16	106,3
Joven Francisco	14-03	Alacant	16-03	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	3	333,3
Joven Francisco	03-04	Alacant	07-04	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	5	200,-
Joven Francisco	06-05	Alacant	09-05	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	4	250,-
Joven Francisc	26-09	Alacant	13-10	Alacant	llag	Esp	1.000	fn	blat	18	55,6
Joven Juanito	12-04	Alacant i Alfacs	28-04	Alacant	llag	Esp	1.200	fn	blat	17	70,6
Joven Juanito	03-12	Alacant i Tarragona	07-12	Alacant	llag	Esp	1.090	fn	blat	5	218,-
Juanito	19-05	Alacant	29-05	Eivissa	pailb	Esp	900	fn	blat	11	81,8
Manuelito	27-0	Alacant	24-11	Alacant	llag	Esp	1.280	fn	blat	59	21,7
Mercedes	11-07	Alacant	20-07	Alacant	llag	Esp	900	fn	blat	10	90,-

QUADRE X (continuació)

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data		Port de destinació	Ban-dera	Tipus	Quantitat	Descàrrega a Barcelona			
	entrada			sortida						Uni-tat	Producte	Dies	Quantitat per dia
Pepa	12-04		Alacant	16-04		Vinaròs	Esp	llag	1.200	fn	blat	5	240,-
Regina	22-04		Alacant i Alfacs	28-04		Vinaròs	Esp	llag	1.200	fn	blat	7	171,4
Remedio	20-04		Alacant i Tarragona	28-04		Alacant	Esp	llag	900	fn	blat	9	100,-
San Antonio	08-01		Alacant	21-01		Alacant	Esp	llag	700	fn	blat	14	50,-
San Antonio	22-03		Alacant	26-03		Alacant	Esp	llag	1.400	fn	blat	5	280,-
San Antonio	13-05		Alacant	30-05		Alacant	Esp	llag	700	fn	blat	18	38,9
San Antonio	27-05		Alacant i Tarragona	02-06		Alacant	Esp	llag	1.000	fn	blat	7	142,9
San Antonio	27-08		Alacant	15-09		Alacant	Esp	llag	1.000	fn	blat	20	50,-
San Antonio	06-09		Alacant i Alfacs	21-09		Alacant	Esp	llag	700	fn	blat	16	43,8
San Antonio	11-09		Alacant	16-09		Alacant	Esp	llag	1.400	fn	blat	6	233,3
San Antonio	15-09		València i Tarragona	21-09		València	Esp	llag	1.200	fn	blat	7	171,4
San Cristóbal	01-08		Alacant i Tarragona	13-08		Alacant	Esp	llag	1.000	fn	blat	13	76,9
San Cristóbal	19-10		Alacant	25-10		Alacant	Esp	llag	1.000	fn	blat	7	142,9
San Jaime	17-03		Alacant	20-03		Alacant	Esp	llag	950	fn	blat	4	237,5
San Jaime	16-06		Alacant i Vinaròs	22-06		Alacant	Esp	llag	950	fn	blat	7	135,7
San Jaime	18-07		Alacant	24-07		Alacant	Esp	llag	900	fn	blat	7	128,6
San Jaime	16-08		Alacant	23-08		Alacant	Esp	llag	900	fn	blat	8	112,5
San Jaime	01-10		Alacant	11-10		Alacant	Esp	llag	800	fn	blat	11	72,7
San Joaquín	04-02		Alacant	16-02		Alacant	Esp	llag	1.500	fn	blat	13	115,4
San José	10-09		Alacant	19-09		Aguilas	Esp	llag	900	fn	blat	2	450,-
San Juan	17-11		Alacant i Alfacs	27-11		Alacant	Esp	llag	1.500	fn	blat	11	136,4
San Luis	14-01		Alacant i Tarragona	23-01		Alacant	Esp	llag	1.400	fn	blat	9	155,6
San Luis	24-07		Alacant	30-07		Alacant	Esp	llag	1.400	fn	blat	7	200,-
San Luis	30-08		Alacant	24-09		Alacant	Esp	llag	1.400	fn	blat	26	53,8
San Magín	05-09		Alacant i Tarragona	25-09		Alacant	Esp	llag	800	fn	blat	21	38,1
San Magín	07-11		Alacant	24-11		No indicat	Esp	llag	1.200	fn	blat	18	66,7
San Mariano	06-11		Alacant	09-11		Alacant	Esp	llag	900	fn	blat	4	225,-
San Mateo	24-02		Alacant	05-03		Alacant	Esp	llag	1.100	fn	blat	11	100,-
San Mateo	06-11		Alacant i Alfacs	19-11		Alacant	Esp	llag	1.100	fn	blat	14	78,6
San Pascual	06-05		Alacant i Alfacs	24-05		Alacant	Esp	llag	1.100	fn	blat	19	57,9
San Sebastián	06-03		Alacant i Alfacs	12-03		Alacant	Esp	llag	1.300	fn	blat	7	185,7
San Sebastián	02-04		Alacant	07-04		Alacant	Esp	llag	2.100	fn	blat	6	350,-
San Sebastián	09-07		Alacant	13-07		Alacant	Esp	llag	1.200	fn	blat	5	240,-
San Vicente	11-04		Alacant	19-04		València	Esp	llag	1.249	fn	blat	9	138,8
San Vicente	25-05		Alacant	02-06		Alacant	Esp	llag	800	fn	blat	9	88,9
San Vicente	30-08		Alacant	01-09		Alacant	Esp	llag	800	fn	blat	3	266,7
Virgen de las Nieves	02-09		Alacant	08-09		Eivissa	Esp	pol/g	1.277	fn	blat	5	255,4
Bailén	06-09		Villagarcía i Tarragona	29-09		Villagarcía	Esp	berg	9.250	fe	blat de moro	24	385,4
Jesús	15-07		Villagarcía	30-07		Villagarcía	Esp	b/g	7.000	fe	blat de moro	16	437,5
Joven Pepito	08-06		Villagarcía	25-06		Villagarcía	Esp	b/g	7.500	fe	blat de moro	18	416,7
Oriente	08-04		Villagarcía	20-04		Villagarcía	Esp	pol/g	4.500	fe	blat de moro	13	346,2
Cinque Fratelli	19-07		Liorna	04-08		Constantinoble	Sard	pol	2.300	qq	carbó	17	135,3
Cristóbal Colón	01-11		Terracina i Toló	03-12		Civitavecchia	It	pol	2.800	qq	carbó	33	84,8
Elisa	21-06		Talamore i Rio Marina	13-07		Liorna	Sard	pol	3.000	qq	carbó	23	130,4

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Port de destinació	Tipus	Ban-dera	Descàrrega a Barcelona					
	entrada	Data sortida					Quantitat	Uni-tat	Producte	Dies	per dia	
Faraón	03-09		San Rocco	27-09	Civitavecchia	pol	Tosc	3.800	qq	carbó	25	152,-
San Andrea	05-06		Talamone i Portoferraio	02-07	Portoferraio	pol	It	2.900	qq	carbó	28	103,7
San Antonio	29-06		Portoferraio	19-07	Portoferraio	pol	It	730	som	carbó	21	34,8
San Giovanni	11-07		San Rocco	24-07	Civitavecchia	pol	It	2.730	qq	carbó	14	195,-
San Luis	03-09		San Rocco	22-09	Civitavecchia	pol	It	2.500	qq	carbó	20	125,-
Santa Catalina	04-01		Talamone i Marsella	06-02	Civitavecchia	pol/g	Tosc	2.100	qq	carbó	34	61,8
Triunfo	29-08		Portofino	10-09	Civitavecchia	pol	Sard	2.400	qq	carbó	12	200,-
Magna Charta	27-11		Newcastle	18-12	Newcastle	corb	UK	610	t	c/e, c/p	22	27,7
Amaury	05-08		Cardiff	17-08	Orà	berg	Fr	259	t	c/p	13	19,9
Amazona	09-02		Cardiff	27-02	Torreveija	corb	Prus	586	t	c/p	19	30,8
Ana Carlota	23-03		Glasgow	13-04	Càller	berg	Sue	310	t	c/p	22	14,1
Aristóteles	24-04		Cardiff i Milford	11-05	Andró	berg	Grec	468	t	c/p	18	26,-
Armand	24-11		Cardiff	17-12	Marsella	berg	Fr	353	t	c/p	24	14,7
Astrea o Astien	24-02		Cardiff	24-02	Arendal	berg	Nor	409	t	c/p	1	409,-
Aurora	28-02		Newcastle	21-03	Torreveija	berg	Prus	660	t	c/p	23	28,7
Azoff	19-09		Cardiff	09-10	Càller	pol	Sard	362	t	c/p	21	17,2
Belisario	21-03		Marsella	28-03	València	xabec	Esp	110	t	c/p	8	13,8
British Trade (o Far)	26-07		Newcastle	10-08	Constantinoble	corb	UK	590	t	c/p	16	36,9
Buon Vento	06-04		Cardiff	27-04	Torreveija	b/g	Nor	375	t	c/p	22	17,-
Cactus (o Castus)	16-08		Newcastle	30-08	Dènia	berg	UK	405	t	c/p	15	27,-
Carmen	21-06		Marsella	25-06	Sóller	llag	Esp	68	t	c/p	5	13,6
Carolina	30-04		Cardiff	19-05	Torreveija	corb	Sue	541	t	c/p	20	27,1
Carolina	23-07		Cardiff	13-08	Odesa	corb	Sue	565	t	c/p	22	25,7
Clarendon	15-07		Cardiff	06-08	Tangarok	corb	UK	625	t	c/p	23	27,2
Clemens Augusta	03-01		Cardiff	26-01	Benicarló	berg	Hanov	223	t	c/p	14	15,9
Constantino	03-09		Cardiff	22-09	Càller	pol	Sard	471	t	c/p	20	23,6
Cybele (o Cytels)	02-04		Cardiff	25-04	Quebec	corb	UK	491	t	c/p	4	122,8
Dale	23-11		Cardiff	19-12	Alexandria	corb	UK	575	t	c/p	27	21,3
Dora	16-03		Newcastle	28-03	Torreveija	berg	Meckl	252	t	c/p	13	19,4
Due Fratelli	21-09		Cardiff	09-10	Càller	pol	Sard	350	t	c/p	19	18,4
Edith	24-02		Leith	15-03	Borriana	berg	Dk	204	t	c/p	21	9,7
Faderneslandet	28-02		Cardiff	07-04	Torreveija	corb	Sue	454	t	c/p	40	11,4
Faith	23-11		Cardiff	07-12	Panas	berg	UK	262	t	c/p	15	17,5
Favorite	16-08		Newport	27-08	Marsella	b/g	UK	226	t	c/p	12	18,8
Fessonia	05-11		Swansea	22-11	Constantinoble	berg	UK	450	t	c/p	18	25,-
Flink	09-02		Swansea i Bristol	03-03	Tenerife	corb	Prus	530	t	c/p	24	23,8
Fraya	28-02		Cardiff	31-03	Canadà	corb	Nor	575	t	c/p	33	17,4
Free Trade	22-02		Cardiff	10-03	Torreveija	gol	Sue	212	t	c/p	18	11,8
Gustavo Vasa	28-01		Cardiff	22-02	Torreveija	corb	Sue	412	t	c/p	26	15,8
Harald Haafger	17-06		Cardiff	09-07	Quebec	berg	Nor	500	t	c/p	23	21,7
Helena	02-04		Cardiff	21-04	Cardiff	berg	Sue	450	t	c/p	20	22,5
Hillman Scharstorf	05-11		Cardiff	22-11	Constantinoble	corb	Meckl	550	t	c/p	18	30,6
Hongatar	21-03		Newcastle	11-04	Torreveija	corb	Rus	360	t	c/p	22	16,4
Iddo	28-10		Newcastle	10-11	Marsella	berg	UK	286	t	c/p	14	20,4

QUADRE X (continuació)

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data		Port de destinació	Ban-dera	Descàrrega a Barcelona					
	entrada			sortida				Tipus	Quantitat	Uni-tat	Producte	Dies	Quantitat per dia
Isaac	27-02		Newcastle	26-03		La Nouvelle	corb	Prus	434	t	c/p	29	15,-
Istavet	01-04		Cardiff	17-04		Torreveija	berg	Rus	304	t	c/p	17	17,9
Kings Fisher	28-10		Newcastle	22-11		Constantinoble	corb	UK	514	t	c/p	26	19,8
Leocadie et Marie	02-09		Marsella	07-09		Aguilas	bateo	Fr	110	t	c/p	6	18,3
Luxor	10-10		Marsella	19-10		Cartagena	pol	Fr	140	t	c/p	10	14,-
Mariner	27-07		Cardiff	16-08		Cardiff	corb	UK	519	t	c/p	21	24,7
Mary Davidson	04-07		Cardiff	14-07		Galatz	corb	UK	370	t	c/p	11	33,6
Maria Antonia	01-09		Marsella	07-09		Eivissa	pol/g	Esp	124	t	c/p	7	17,7
Matilde	03-10		Marsella	13-10		Garrucha	gol	Fr	129	t	c/p	11	11,7
Mercator	05-04		Cardiff	27-04		Cardiff	berg	Nor	559	t	c/p	23	24,3
Michael Treschow	29-11		Cardiff	28-12		Cardiff	berg	Nor	291	t	c/p	30	9,7
Moska	23-09		Swansea	13-10		Constantinoble	pol/g	Grec	431	t	c/p	21	20,5
Nanny	28-02		Cardiff	04-04		Torreveija	berg	Rus	454	t	c/p	37	12,3
Napoléon III	31-03		Sunderland	14-04		Ludine (Danubi)	corb	UK	477	t	c/p	15	31,8
Paul	27-02		Newcastle	22-03		Torreveija	corb	Rus	483	t	c/p	25	19,3
Paul et Marie	27-02		Cardiff	18-03		Torreveija	berg	Meckl	324	t	c/p	21	15,4
Pomona	24-11		Cardiff	24-12		Cardiff	corb	Prus	670	t	c/p	31	21,6
Powhattan	16-10		Newcastle	30-10		Alicata	corb	USA	551	t	c/p	15	36,7
Prima Donna	15-08		Cardiff	25-08		Marsella	gol	UK	192	t	c/p	11	17,5
Progreseur	16-08		Gijón	03-09		Marsella	berg	UK	295	t	c/p	19	15,5
Regina	19-09		Cardiff	11-10		Constantinoble	corb	Nor	540	t	c/p	23	23,5
San Antonino	17-08		Cardiff	03-09		Falmouth	pol	Nap	266	t	c/p	18	14,8
Sevasti	28-10		Cardiff	16-11		Chio	berg	Aust	430	t	c/p	20	21,5
Svendborg	08-02		Cardiff i Lisboa	27-02		Benicarló	corb	Dk	436	t	c/p	20	21,8
Valeria	22-09		Sunderland	11-10		Constantinoble	berg	UK	424	t	c/p	20	21,2
Waldemar	27-02		Cardiff	13-03		Mertona	gol	Dk	140	t	c/p	16	8,8
William	19-09		Cardiff	12-10		Constantinoble	corb	UK	564	t	c/p	24	23,5
Alfredo	06-02		Portoferraio i Follonica	27-02		Civitavecchia	berg	Tosc	1.800	qq	c/v	22	81,8
Nelia	10-05		Talamone i Toló	26-05		Civitavecchia	pol/g	Tosc	1.700	qq	c/v	17	100,-
Angel de la Guarda	09-05		Torreveija	14-05		Torreveija	llag	Esp	850	fn	civada	6	141,7
Rosita	17-05		Alacant i Vinaròs	23-05		Vinaròs	llag	Esp	850	fn	civada	7	121,4
San Antonio	16-07		Torreblanca i Vinaròs	24-07		Vinaròs	llag	Esp	1.500	fn	civada	9	166,7
Conocida	30-05		Charleston	23-08		Santander	pol	Esp	331	pa	cotó	55	6,-
Belisario	03-01		Andratx	31-01		Andratx	xabec	Esp	2.012	qq	varis	29	69,4
Rosita	18-01		Villagarcia, Cadis i Tarragona	07-02		Villagarcia	gol	Esp	1.500	cu	varis	21	71,4
Abri Elisabeth	09-11		Nova York	28-11		Mesina	berg	USA	35.000	uni	dogues	20	1.750,-
Cotton Planter o Cotton Hunter	14-09		Nova Orleans	05-11		Matanzas	frag	USA	115.000	uni	dogues	53	2.169,8
Ebro	28-05		Marsella	02-06		Sóller	llag	Esp	19.000	uni	dogues	6	3.166,7
Gem of the Seas	14-04		Nova York i Tarragona	04-05		Almeria	corb	USA	49.500	uni	dogues	22	2.250,-
San Juan	09-06		Marsella	15-06		Sóller	pailb	Esp	16.000	uni	dogues	7	2.285,7
Stampeed	04-08		Nova York i Gibraltar	16-08		Motril i Màlaga	corb	USA	55.200	uni	dogues	13	4.246,2
Ahí	29-01		Santander	02-03		Santander	corb	Esp	3.600	s	farina	5	720,-

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data sortida	Port de destinació	Tipus	Ban-dera	Descàrrega a Barcelona				
	entrada							Quantitat	Uni-tat	Producte	Dies	Quantitat per dia
Anita	24-04		Santander	19-05	Santander	berg	Esp	1.791	s	farina	26	68,9
Armonia	15-11		Santander	28-11	Santander	b/g	Esp	1.650	s	farina	14	117,9
Bella Antonia	19-06		Santander i Barquero	05-07	Santander	pol	Esp	2.200	s	farina	17	129,4
Braulio	05-11		Suances	22-11	Swansea	b/g	Esp	1.295	s	farina	18	71,9
Carmen	26-10		Santander	09-11	Santander	pol/g	Esp	1.575	s	farina	15	105,-
Dolores	24-04		Bilbao	22-05	Bilbao	b/g	Esp	1.638	s	farina	29	56,5
Esperanza	25-07		Santander	07-08	Santander	gol	Esp	1.215	s	farina	14	86,8
Fama	22-11		Santander	13-12	Santander	berg	Esp	1.451	s	farina	22	66,-
Fraternidad	29-01		Santander	25-02	Santander	corb	Esp	2.150	s	farina	28	76,8
Isabel	13-07		Santander	23-07	Santander	b/g	Esp	1.950	s	farina	11	177,3
Jesús del Monte	25-04		Santander i Camariñas	26-05	Santander	berg	Esp	1.200	s	farina	2	600,-
Joven Pepita	02-11		Santander	09-11	Santander	pol	Esp	2.700	s	farina	8	337,5
Juanito	07-06		Santander i Muros	23-06	Cadis	berg	Esp	1.764	s	farina	17	103,8
Junquera	25-07		Santander	08-08	Santander	b/g	Esp	1.570	s	farina	15	104,7
Justa	05-09		Santander	27-09	Santander	gol	Esp	1.860	s	farina	23	80,9
León	16-09		Santander	24-10	Buenos Aires	berg	Esp	2.525	s	farina	39	64,7
Monte Carmelo	26-07		Santander i Ribadeo	11-08	Santander	b/g	Esp	1.220	s	farina	17	71,8
Nueva Engracia	14-07		Santander	11-08	Liverpool	corb	Esp	6.931	s	farina	29	239,-
Petra	18-09		Santander	05-10	Santander	b/g	Esp	1.500	s	farina	18	83,3
Ramón Abalo	05-11		Santander	22-11	Santander	b/g	Esp	1.370	s	farina	18	76,1
Recuerdo	23-11		Santander i Marín	12-12	Santander	b/g	Esp	1.591	s	farina	20	79,6
Rosa	13-07		Santander	21-07	Santander	pol/g	Esp	1.150	s	farina	9	127,8
Salmantina	30-10		Santander	24-11	Santander	corb	Esp	4.000	s	farina	26	153,8
San Francisco	14-07		Santander i Barquero	23-07	Santander	pol/g	Esp	1.060	s	farina	10	106,-
Simón	25-01		Bilbao	18-02	Eivissa	b/g	Esp	1.700	s	farina	25	68,-
Teresita	14-07		Santander	14-08	Torre Vieja	pol/g	Esp	1.748	s	farina	32	54,6
Trinidad	14-07		Santander	20-07	Santander	gol	Esp	1.100	s	farina	7	157,1
Carmen	05-07		Torre Vieja	09-07	Torre Vieja	llag	Esp	400	fn	faves	5	80,-
Tomasita	10-09		Casablanca i Gibraltar	25-09	Sevilla	llag	Esp	2.250	fn	faves	16	140,6
Vencedor	08-07		Torre Vieja	14-07	Torre Vieja	llag	Esp	1.000	fn	faves	7	142,9
Adeliza	26-10		Cardiff	10-11	Mesina	berg	UK	310	t	ferro	16	19,4
Alice	15-09		Cardiff i Gibraltar	25-09	Mesina	gol	UK	5.006	qq	ferro	11	455,1
Arbutus (o Arbretus)	24-07		Cardiff	07-08	Huelva i New-castle	gol	UK	264	t	ferro	15	17,6
Cesare	06-03		Liorna i Vilafranca	15-03	Liorna	pol/g	Tosc	3.140	qq	ferro	10	314,-
Clara	05-10		Middlesbrough	13-10	Dènia	gol	UK	268	t	ferro	9	29,8
Consuelo	22-09		Vinaròs	26-09	Vinaròs	llag	Esp	800	qq	ferro	5	160,-
Elinor	18-10		Cardiff	29-10	Zante	berg	UK	181	t	ferro	12	15,1
Enriqueta	22-09		Vinaròs	25-09	Vinaròs	llag	Esp	600	qq	ferro	4	150,-
Francisqueta	16-08		Vinaròs	18-08	Vinaròs	llag	Esp	400	qq	ferro	3	133,3
Francisqueta	22-09		Vinaròs	25-09	Vinaròs	llag	Esp	400	qq	ferro	4	100,-
Freedom	21-02		Cardiff	07-03	València	gol	UK	180	t	ferro	16	11,3
Heroine	03-06		Cardiff	12-06	Marsella	gol	UK	220	t	ferro	10	22,-
Julia Luisa	01-03		Cardiff	26-03	Setúbal	corb	Rus	420	t	ferro	26	16,2

QUADRE X (continuació)

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data sortida	Port de destinació	Ban-dera	Tipus	Descàrrega a Barcelona				
	entrada							Quantitat	Unitat	Producte	Dies	Quantitat per dia
Lively	24-07		Cardiff	08-08	Gigduty	berg	UK	266	t	ferro	16	16,6
Mary Rate o												
Maryaud Kate	25-07		Cardiff	10-08	Constantinoble	berg	UK	300	t	ferro	17	17,6
Melodia	19-09		Cardiff	29-09	Pomeran	gol	UK	181	t	ferro	11	16,5
Nauhoran o												
Nauhoson	20-02		Glasgow	03-03	València	gol	UK	225	t	ferro	13	17,3
Odin	02-04		Cardiff	23-04	Quebec	corb	Nor	650	t	ferro (vies)	22	29,5
Refuge	04-06		Cardiff	20-06	Constantinoble	corb	UK	440	t	ferro	7	62,9
San Salvador	15-05		Marsella i Palamós	19-05	València	gol	Esp	1.727	qq	ferro	5	345,4
Shields	13-07		Cardiff	26-07	Esmirna	berg	Dk	275	t	ferro	14	19,6
Simon	13-07		Cardiff	26-07	Huelva	berg	UK	332	t	ferro	14	23,7
Speciment	06-09		Cardiff	25-09	Girzonti	berg	UK	350	t	ferro	20	17,5
Transit	07-08		Cardiff	18-08	Zante	berg	UK	245	t	ferro	12	20,4
Urania	25-07		Cardiff	06-08	Huelva	gol	UK	172	t	ferro	13	13,2
San Luis	26-09		I <sup>a</sup> Cristina i Tarragona	28-09	I <sup>a</sup> Cristina	llag	Esp	1.200	ej	figues	3	400,-
G.I. Lockard	29-03		Savannah	01-05	Liorna	corb	UK	319.000	pie	fusta	4	79.750,-
Victoria	20-07		Fiume i Catània	01-08	Cattano	berg	Nap	13.876	pie	fusta	5	2.775,2
San Miguel	19-07		Aleúdia	24-07	Sóller	lag	Esp	500	qq	llenya	6	83,3
Francisca	28-07		Cadis i Alfaes	01-08	Vinaròs	llag	Esp	736	bu	maquinària	5	147,2
Nettuno	07-11		Spezia	15-11	Tràpena	pol	Sard	3.257	pz	marbre	9	361,9
Angeles	03-08		València	09-08	València	llag	Esp	250	dna	meló	7	35,7
San Vicente	10-08		València	25-08	València	llag	Esp	150	dna	meló	16	9,4
Trinidad	24-08		València	07-09	València	llag	Esp	340	dna	meló	15	22,7
Carmelita	26-04		València	26-04	València	llag	Esp	328	uni	moltons	1	328,-
Carmelita	06-05		València	07-05	València	llag	Esp	360	uni	moltons	2	180,-
Carmelita	15-06		València	16-06	València	llag	Esp	379	uni	moltons	2	189,5
Carmen	07-07		València	09-07	València	llag	Esp	350	uni	moltons	3	116,7
Celia	07-07		València	09-07	València	llag	Esp	350	uni	moltons	3	116,7
Conchita	15-06		València	16-06	València	llag	Esp	500	uni	moltons	2	250,-
Conchita	12-10		València	12-10	València	llag	Esp	500	uni	moltons	1	500,-
Edetano	20-06		València	21-06	València	llag	Esp	450	uni	moltons	2	225,-
Edetano	15-09		València	16-09	València	llag	Esp	430	uni	moltons	2	215,-
Europeo	17-05		València	18-05	València	llag	Esp	500	uni	moltons	2	250,-
Gravina	06-05		València	24-05	València	llag	Esp	400	uni	moltons	19	21,1
Josefina	13-05		València	14-05	València	llag	Esp	500	uni	moltons	2	250,-
Josefina	07-07		València	09-07	València	llag	Esp	500	uni	moltons	3	166,7
Juanita	15-06		València	16-06	València	llag	Esp	550	uni	moltons	2	275,-
Juanita	01-07		València	02-07	València	llag	Esp	500	uni	moltons	2	250,-
Luisita	06-05		València	07-05	València	llag	Esp	400	uni	moltons	2	200,-
Moisés	11-06		València	12-06	València	llag	Esp	600	uni	moltons	2	300,-
Noè	06-05		València	07-05	València	llag	Esp	420	uni	moltons	2	210,-
Pepito	09-06		València	11-06	València	pailb	Esp	750	uni	moltons	3	250,-
Pepito	26-08		València	27-08	València	pailb	Esp	700	uni	moltons	2	350,-
Sar. José	28-04		València i Tarragona	28-04	València	llag	Esp	500	uni	moltons	1	500,-
Sar. José	15-06		València	16-06	València	llag	Esp	500	uni	moltons	2	250,-
Santo Cristo	09-06		València	11-06	València	llag	Esp	500	uni	moltons	3	166,7
Santo Cristo	23-06		València	25-06	València	llag	Esp	500	uni	moltons	3	166,7

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de destinació	Ban-dera	Tipus	Quantitat	Descàrrega a Barcelona		Quantitat		
	entrada	Port de procedència					Data	sortida	Unitat	Producte	Dies
Virgen del Mar	12-07	Torreblanca	13-07	Capicorp	llag	Esp	70	qq	palma	2	35,-
Virgen del Mar	27-08	Torreblanca	28-08	Capicorp	llag	Esp	70	qq	palma	2	35,-
Joven María	09-04	Vigo, Marín i Tarragona	27-04	Vigo	b/g	Esp	197	cs	sardina	19	10,4
Pepito	22-08	1ª Cristina i Tarragona	03-09	Vinaròs	llag	Esp	25	cs	sardina	13	1,9
Carmen	11-04	La Nouvelle	13-04	Sóller	llag	Esp	17	t	segó	3	5,7
Elisa	16-03	La Nouvelle	29-03	La Nouvelle	bateo	Fr	9 <sup>00</sup>	t	segó	14	0,7
Électrique	08-11	La Nouvelle	14-11	Sóller	bateo	Fr	23	t	segó	7	3,3
Ficelé (o Fidele)	07-03	La Nouvelle	09-03	Borriana	bateo	Fr	23	t	segó	3	7,7
Justin et Adelaide	06-02	La Nouvelle	09-02	Sóller	bateo	Fr	482	s	segó	4	120,5
Justin et Adelaide	17-03	La Nouvelle	20-03	Sóller	bateo	Fr	33	t	segó	4	8,3
Justin et Adelaide	23-04	La Nouvelle	26-04	Sóller	bateo	Fr	17	t	segó	4	4,3
Justin et Adelaide	26-11	La Nouvelle	28-11	Sóller	bateo	Fr	17	t	segó	3	5,7
Marius	02-03	La Nouvelle	06-03	Sóller	bateo	Fr	19	t	segó	5	3,8
Petit Clipper	18-11	La Nouvelle	22-11	Cullera	bateo	Esp	20	t	segó	5	4,-
San Miguel	17-01	La Nouvelle	23-01	Sóller	llag	Esp	21	t	segó	7	3,-
San Rafael	21-02	La Nouvelle	25-02	Sóller	llag	Esp	20	t	segó	5	4,-
Victor et Lucie	07-02	La Nouvelle	11-02	Sóller	bateo	Fr	20	t	segó	5	4,-
Victor et Lucie	08-03	La Nouvelle	12-03	Sóller	bateo	Fr	20	t	segó	5	4,-
San Joaquín	24-05	Alacant i Tarragona	24-05	Alacant	llag	Esp	81	cn	tabac	1	81,-
Angeles	06-04	Cullera	07-04	Cullera	llag	Esp	60	mi	taronges	2	30,-
Angeles	10-04	Borriana	14-04	Borriana	llag	Esp	60	mi	taronges	5	12,-
Buena Guía	15-04	Cullera	19-04	Castelló	llag	Esp	60	mi	taronges	5	12,-
Castillo	02-02	València	09-02	Borriana	llag	Esp	30	mi	taronges	8	3,8
Neptuno	10-02	Borriana	07-03	València	llag	Esp	110	mi	taronges	27	4,1
Neptuno	21-02	Cullera	08-03	Cullera	llag	Esp	80	mi	taronges	17	4,7
Santo Cristo	09-04	Cullera	11-04	Cullera	llag	Esp	50	mi	taronges	3	16,7
Charles Tottie	18-08	Bjorneborg i Gibraltar	04-09	Cardiff	corb	Sue	13.650	uni	taulons	18	758,3
Harmonia	25-11	Negre, Cahí i Elsinore	21-12	Gibraltar	corb	Nor	969	dna	taulons	27	35,9
La Plata	24-07	Vestervik	21-08	Tarragona	berg	Sue	370	dna	taulons	29	12,8
Legatus	26-11	Sundsvall i Gibraltar	21-12	Odesa	corb	Nor	763	dna	taulons	26	29,3
Minerva	07-08	Bjorneborg	01-09	Torre vieja	corb	Nor	11.222	uni	taulons	26	431,6
Rau	23-10	Gefle i Gibraltar	14-11	Alexandria	corb	Sue	800	dna	taulons	23	34,8
Skoymand	09-11	Vestervik i Elsinore	27-11	Càller	corb	Nor	912	dna	taulons	19	48,-
Sterna	27-11	Arendal	19-12	Tràpena	berg	Nor	620	dna	taulons	23	27,-
Urania	24-09	Bjorneborg, Elsinore i Gibraltar	13-10	Tràpena	corb	Nor	1.926	uni	taulons	20	96,5
Angeles	07-07	Gandia	14-07	Gandia	llag	Esp	240	@	tomàquet	8	26,3
Bailén	15-05	Villagarcía	08-06	Villagarcía	berg	Esp	230	@	tomàquet	25	9,2
Desamparados	22-07	Almeria	17-02	Almeria	llag	Esp	600	@	tomàquet	27	22,2
Desamparados	11-06	Gandia	15-06	Gandia	llag	Esp	300	@	tomàquet	5	60,-
Desamparados	05-07	Gandia	14-07	Gandia	llag	Esp	204	@	tomàquet	10	20,4
San Antonio	18-06	Cullera	23-06	Cullera	llag	Esp	500	@	tomàquet	6	83,3
San Antonio	16-07	Gandia	24-07	Gandia	llag	Esp	208	@	tomàquet	9	23,1
San Rafael	02-07	Gandia	14-07	Gandia	llag	Esp	300	@	tomàquet	13	23,1
Szo Sebastián	30-06	Gandia	17-07	Vinaròs	llag	Esp	400	@	tomàquet	18	22,2
Santo Cristo	02-07	Cullera	14-07	València	llag	Esp	300	@	tomàquet	13	23,1
Trinidad	29-06	Cullera	14-07	Cullera	llag	Esp	250	@	tomàquet	16	15,6
Céfiro	18-11	Castelló i València	21-11	València	llag	Esp	100	pi	vi	4	25,-
Conchita	25-01	Vinaròs i Alfac	28-01	Vinaròs	llag	Esp	54	pi	vi	4	13,5

QUADRE X (continuació)

ESTADA I QUANTITAT DE DESCÀRREGA DIÀRIA DELS VAIXELLS A BARCELONA EL 1860.

-SORTIDA EN LLAST-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data		Port de destinació	Ban-dera	Tipus	Quantitat	Descàrrega a Barcelona			
	entrada			sortida						Unitat	Producte	Dies	Quantitat per dia
Federico	30-03		Benicarló	31-03		Benicarló	Esp	llag	80	pi	vi	2	40,-
Federico	06-04		Benicarló	13-04		Benicarló	Esp	llag	80	pi	vi	8	10,-
Francisca	20-04		Benicarló i Tarragona	23-04		Benicarló	Esp	llag	128	pi	vi	4	32,-
Josefina	27-01		Benicarló	30-01		Benicarló	Esp	llag	100	pi	vi	4	25,-
Joven Rafaela	18-12		Benicarló	20-12		Benicarló	Esp	llag	68	pi	vi	3	22,7
Joven Ricardo	23-05		Benicarló	26-05		Civitavecchia	Esp	llag	100	pi	vi	4	25,-
Judío Errante	20-04		Benicarló i Tarragona	24-04		Benicarló	Esp	llag	54	pi	vi	5	10,8
Matilde	08-08		Morvedre	14-08		Vinaròs	Esp	llag	46	pi	vi	7	6,6
Nuevo Rosario	02-07		Benicarló	10-07		n.i.	Esp	llag	121	pi	vi	9	13,4
San José	12-07		Gandia	20-07		Albuñol	Esp	llag	96	pi	vi	9	10,7
San Juan Bautista	14-06		Albuñol i Almeria	19-06		Albuñol	Esp	llag	50	pi	vi	6	8,3
Santa Teresa	22-11		Castelló	28-11		Castelló	Esp	llag	65	pi	vi	7	9,3

**Abreviatures:**

A la columna Tipus: **b/g** = bergantí goleta; **berg** = berganti; **corb** = corbeta; **frag** = fragata; **gol** = goleta; **llag** = llagut; **paib** = pailebot; **pol** = pollacra; **pol/g** = pollacra goleta.

A la columna Bandera: **Aust** = austriaca; **Dk** = dinamarquesa; **Esp** = espanyola; **Fr** = francesa; **Grec** = grega; **Hanov** = hanoveriana; **It** = italiana; **Meckl** = mecklemburguesa; **Nap** = napolitana; **Nor** = noruega; **Prus** = prusiana; **Rus** = rusa; **Sard** = sarda; **Sue** = sueca; **Tosc** = toscana; **UK** = britànica; **USA** = nord-americana.

A la columna Unitat: **@** = arrova; **bl** = bala; **cj** = caixa; **cn** = caixó; **cs** = casc; **cu** = quartera; **dna** = dotzena; **fe** = ferrat; **fn** = faneca; **mi** = milers; **pa** = paca; **pi** = pipa; **qq** = quintar; **s** = sac; **ski** = skippund; **t** = tona; **uni** = unitats; **vå** = våg.

A la columna Producte: **c/c** = carbó de coc; **c/p** = carbó de pedra; **c/v** = carbó vegetal.



# QUADRE XI

## ESTADA A BARCELONA DE VAIXELLS QUE ANAREN A AMÈRICA EL 1860

### - DESCÀRREGA HOMOGÈNIA-

Nom del vaixell	Data		Port de sortida	Port de destinació	Ban-dera	Descàrrega a Barcelona					
	entrada	Port de procedència				Tipus	Quantitat	Unitat	Producte	Dies	Càrrega a Barcelona
Agustina	28-01	Cienfuegos i Cartagena	03-04	Cienfuegos	pol	Esp	35	qq	aram vell	67	vi.
Engracia	22-01	Alacant	16-03	Havana	b/g	Esp	3.500	fn	blat	55	sabó, vi, a/e.
Temeraria	23-05	Alacant	14-07	Buenos Aires	pol	Esp	3.000	fn	blat	53	a/e, g/d.
Daria	04-06	Vigo	15-09	Santander i Havana	pol	Esp	9.600	fe	blat de moro	102	paper, resina, sabó i a/e.
Barceló	31-05	Guayaquil, Havana, Cadis	29-08	Buenos Aires	berg	Esp	2.800	qq	cacau	91	oli, paper, vi.
Maria	06-09	Savannah	22-09	Almeria	berg	UK	330	t	c/p	17	taps de suro.
Antonieta	24-07	Charleston	04-09	Havana	pol	Esp	396	bl	cotó	43	oli, oli, a/e.
Beatriz	17-08	Charleston	30-11	Montevideo	corb	Esp	520	pa	cotó	75	vi.
Casualidad	06-04	Mòbila	11-05	Havana	corb	Esp	548	pa	cotó	36	oli, sabó, vi, a/e.
Corina	14-04	Mòbila	01-08	Montevideo	berg	Esp	383	pa	cotó	110	oli, vi, a/e.
Dolores	25-04	Mòbila	14-06	Rio Grande	pol/g	Esp	205	pa	cotó	20	vi, a/e.
Favorita	03-09	Charleston	26-11	Havana	pol/g	Esp	205	pa	cotó	85	fideus, sabó, vi, a/e.
Hugo	10-04	Charleston	26-10	Havana	berg	Esp	430	pa	cotó	200	aiguarent, sabó, vi, a/e.
Lindo	08-04	Mòbila	25-04	Buenos Aires	pol	Esp	350	pa	cotó	18	paper, vi.
Magdalena	10-04	Mòbila	15-05	Havana	corb	Esp	625	bl	cotó	36	paper, sabó, vi, a/e.
Moralidad	17-08	Charleston	24-12	Havana	berg	Esp	490	pa	cotó	130	vi, a/e.
No fue vencido	21-03	Charleston	01-05	Cárdenas	pailb	Esp	243	pa	cotó	42	aiguarent, licors, vi, a/e.
Palmira	04-06	Charleston	23-06	Valparaiso	corb	Esp	730	pa	cotó	20	sucre.
Pepillo	04-06	Charleston	27-09	Montevideo	berg	Esp	410	pa	cotó	24	vi.
Preciosa	10-04	Mòbila	19-07	Santander	pol/g	Esp	204	pa	cotó	101	aiguarent, paper.
Romano	11-04	Charleston	18-09	Pernambuco	berg	Esp	257	pa	cotó	130	vi, a/e.
Solitario	04-07	Matanzas i Charleston	10-07	Palma	berg	Esp	352	pa	cotó	7	cotó.
Sonrisa	16-06	Mòbila	30-07	Havana	corb	Esp	1.350	pa	cotó	45	a/e, g/d.
Teresina	01-09	Charleston	13-12	Buenos Aires	pol	Esp	310	pa	cotó	104	oli, vi, a/e.
Vilasar	18-08	Savannah	06-12	Havana	berg	Esp	465	pa	cotó	111	sabó, vi, a/e.
Angela	04-06	Marsella	24-10	Havana	pol	Esp	50.000	uni	dogues	122	aiguarent, vi, a/e.
Belisario	31-08	Santander	09-11	Buenos Aires	berg	Esp	2.725	s	farina	71	vi, a/e.
Camila Primera											
de Tossa	14-05	Santander	06-07	Buenos Aires	corb	Esp	3.000	s	farina	54	cànem, cigrons, vi, a/e.
Carolina	05-07	Alacant	15-09	Havana	pol/g	Esp	746	s	farina	73	farina, vi.
Elisa	15-05	Santander	24-07	Rio Grande	pol/g	Esp	1.330	s	farina	71	ametlles, dolços, vi.
Huracán	06-09	Santander	26-11	Havana	pol/g	Esp	1.300	s	farina	82	alls, oli, vi, a/e.
Immaculada	24-04	Santander	24-05	Cienfuegos	b/g	Esp	2.225	s	farina	31	frutes, licors, vi, a/e.
Macavilla	15-07	Santander	28-08	Havana	pol	Esp	1.400	s	farina	45	farina, vi, a/e.
Teresa	12-07	Santander i Vigo	28-09	Havana	pol/g	Esp	1.736	s	farina	79	vi, a/e.
Teresita	25-04	Santander	29-05	Havana	corb	Esp	2.059	s	farina	35	rajoles, totxos, a/e.
Joven Merced											
a) Nacional	15-05	Gènova	15-06	Mayagüez	berg	Esp	1.630	qq	pal	32	aiguarent, farina, oli, a/e.
Manuelita	08-01	Havana	10-02	Havana	berg	Esp	1.100	qq	pal	34	rajoles, vi, a/e.
Paquete de											
Puerto Rico	03-06	Gènova	30-07	Buenos Aires	berg	Esp	1.300	qq	pal	58	a/e, g/d.

## QUADRE XI (continuació)

### ESTADA A BARCELONA DE VAIXELLS QUE ANAREN A AMÉRICA EL 1860

#### - DESCÀRREGA HOMOGÈNIA-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data sortida	Port de destinació	Tipus	Banderera	Descàrrega a Barcelona			Dies	Càrrega a Barcelona
	entrada	Port de procedència						Quantitat	Unitat	Producte		
Paquete de												
Venezuela	25-04	Isla del Carmen	05-10	La Guaira	b/g	Esp	2.043	qq	pal	152	aiguardent, vi, a/e.	
Teseo	28-08	Calamata	20-09	Patrás	pol/g	Rom	61	t	pal	24	plom, a/e.	
Antilla	24-07	Matanzas	13-10	Montevideo	pol	Esp	607	cj	sucre	82	licors, oli, vi.	
Colón	17-08	Matanzas i Vigo	01-12	Rio Grande	berg	Esp	1.028	cj	sucre	107	alls, vi, a/e.	
Francisco	24-07	Matanzas	13-11	Buenos Aires	berg	Esp	1.100	cj	sucre	113	fruites, vi, a/e.	
Gesoria	28-09	Havana i Maó	19-11	Havana	corb	Esp	1.267	cj	sucre	53	sabó, vi, a/e.	
Isabelita	31-08	Havana	14-11	Havana	pol/g	Esp	536	cj	sucre	76	sabó, vi, a/e.	
José León	14-06	Havana	16-08	Rio de Janeiro	berg	Esp	600	cj	sucre	63	cànem, vi, vinagre, a/e.	
Joven Luis	09-06	Havana i Cadis	18-08	Buenos Aires	berg	Esp	808	c	sucre	71	aiguardent, vi, a/e.	
Magín	06-05	Havana	30-05	Havana	berg	Esp	900	cj	sucre	25	farina, vi.	
Aurora	24-06	Alacant	31-12	Santiago de Cuba	pol	Esp	6	pi	vi	191	vi, a/e.	

#### Abreviatures:

A la columna Tipus: **b/g** = bergantí goleta; **berg** = bergantí; **corb** = corbeta; **frag** = fragata; **gol** = goleta; **llag** = llagut; **pailb** = pailebo; **pol** = polera; **pol/g** = pollacra goleta.

A la columna Bandera: **Esp** = espanyola; **Rom** = romana; **UK** = britànica.

A la columna Unitat: **bl** = bala; **cj** = caixa; **fe** = ferra; **fn** = faneca; **pa** = paca; **pi** = pipa; **qq** = quintar; **s** = sac; **t** = tona.

A la columna Càrrega: **a/e** = altres efectes; **g/d** = gèneres diversos.

## QUADRE XII

### ESTADA A BARCELONA DE VAIXELLS QUE ANAREN A AMÉRICA EL 1860

#### - DESCÀRREGA NO HOMOGÈNIA-

Nom del vaixell	Data		Port de procedència	Data sortida	Port de destinació	Tipus	Banderera	Descàrrega a Barcelona			Dies	Càrrega a Barcelona
	entrada	Port de procedència						Quantitat	Unitat	Producte		
Adriano	06-06	(Amèrica), Corunya i Màlaga	10-09	Havana	pol/g	Esp	diversa	dv	diversos	97	aiguardent, vidre, vi, a/e.	
Almirante	14-06	Matanzas i Mayagüez	03-09	Havana	berg	Esp	diversa	dv	diversos	82	aiguardent, farina, vi, a/e.	
Amable Teresa	18-06	Buenos Aires i Cadis	15-09	Havana	berg	Esp	diversa	dv	diversos	90	oli, a/e.	
Magallanes	18-06	Guayaquil	01-12	Buenos Aires	berg	Esp	diversa	dv	diversos	167	olí, paper, tonyina, vi.	
Presidente	05-10	(Amèrica) i Alacant	24-12	Buenos Aires	berg	Esp	diversa	dv	diversos	80	vi, a/e.	
Príncipe	06-05	Havana	03-07	Montevideo	berg	Esp	diversa	dv	diversos	59	vi.	
Restaurador	14-04	I <sup>a</sup> del Carmen i Havana	04-06	Buenos Aires	berg	Esp	diversa	dv	diversos	52	vi, a/e.	
Siempreviva	14-07	Nova Orleans	19-09	Havana	corb	Esp	diversa	dv	diversos	68	farina, vi, a/e.	

#### Abreviatures:

A la columna Port de procedència: **I<sup>a</sup>** = Isla.

A la columna Tipus: **berg** = bergantí; **corb** = corbeta; **pol/g** = pollacra goleta.

A la columna Bandera: **Esp** = espanyola.

A la columna Unitat: **dv** = diverses.

A la columna Càrrega: **a/e** = altres efectes.

## QUADRE XIII

DURACIÓ DEL VIATGE RODÓ A AMÈRICA							
Nom del vaixell	Tipus	Nom del capità (*)	Surt	Port de destinació	Arriba	Port de procedència	Dies
Agustina	pol	José Rodón	03-04	Cienfuegos	26-09	Cienfuegos, Maó i Alacant	176
Amalia	corb	Pedro Lafuente	27-01	Havana	29-10	Matanzas, Maó i Alacant	277
Angelita	frag	José Isem	21-04	Mòbila	28-09	Mòbila	151
Antonieta	pol	Francisco Oliver	14-03	Havana	24-07	Charleston	133
Antonio	berg	Gerardo Martí	11-02	Havana	16-06	Matanzas i Alacant	126
Balbina	b/g	Pedro Casals	28-01	Cárdenas	23-06	Oporto	148
Borinquen	corb	Agustín Marsal	14-05	Havana	22-10	Gènova	162
Buenaventura	frag	Gerónimo Millet	13-06	Havana	10-12	Nueva Orleans	181
Casualidad	corb	José Castellá	11-05	Havana	15-09	Havana i Maó	128
Céfiro	corb	Francisco Clar	04-07	Charleston	10-12	Nova Orleans	191
Conceller	berg	Isidro Maristany	14-01	Santander i Havana	16-08	Havana, Gibara, Maó i València	216
Cronómetro	pol	Jacinto Hombravella	07-02	Valparaíso	03-10	Màlaga	240
Destino	berg	Manuel Garcia	21-07	Nova Orleans	29-11	Nova Orleans	132
Emersinda	pol	José Torres	27-06	Pto. Rico i Pto. Cabello	04-12	Puerto Cabello	161
Engracia	b/g	Juan Risech	16-03	Havana	14-08	Nuevitas i Maó	152
Favorita	frag	Salvador Borotau	18-03	Havana	01-11	Havana, Gibara, Maó i València	229
Favorita	pol/g	Gabriel Beltrán	21-04	Havana	03-09	Charleston	136
Flora	pol	Gerardo Sensat	06-03	Río de la Plata	11-09	Paraiba	190
Floridablanca	frag	Buenaventura Solá	11-01	Havana	14-06	Mòbila	156
José Amell	corb	Erasmus Puig	25-05	Santiago de Cuba	15-11	Cuba i Maó	175
Joven Merced a)							
Nacional	berg	Jaime Lloveras	15-06	Mayagüez	25-09	Mayagüez	103
Laura	corb	José Gelpí	06-02	Nova Orleans	15-08	Nova Orleans	191
Lloret	berg	Agustín Botet	27-0	Havana	22-05	Trinidad (Cuba) i València	117
Magín	berg	José Guardiola	14-01	Havana	06-05	Havana	114
"	"	Domingo Codina	30-05	Havana	19-09	Havana	112
Maipó	corb	Francisco Mas	05-01	Havana	10-06	Nova Orleans	158
Manuelita	berg	José Gelpí	10-02	Havana	19-06	Havana i València	131
Minerva	corb	José Barceló	21-02	Santiago de Cuba	14-06	Cuba	115
Ninfa	pol/g	Pablo Carrau, Canals o Cairán	14-01	Cuba	11-06	Puerto Cabello	150
No fue vencido	pailb	José Gil, Sebastián Serra	01-05	Cárdenas	25-10	Alacant	178
Nueva Carlota	pol/g	Jaime Maristany	06-07	Buenos Aires	15-11	Paraiba	133
Nueva Teresa							
Cubana	corb	Jaime Bolívar	09-05	Santiago de Cuba	19-09	Nova York	104
Numantina	pol/g	Francisco Millet	05-01	Havana	13-07	Santander	191
Olimpia	corb	Jaime Barceló	02-04	Charleston	05-08	Charleston	126
Paco	b/g	Ginés Vilá	25-05	Rio de Janeiro	06-11	Rio de Janeiro	165
Palmira	pol	José, Manuel o Miguel Bauzá	28-01	Havana	04-06	Charleston	129
Paquita	frag	Francisco Sust	13-02	Havana	13-08	Havana, Gibara, Maó i Alacant	183
Polar	corb	Lorenzo Francesch	15-06	Havana	03-11	Havana, Vigo i Alacant	142
Pompeyo	berg	Francisco Taixonera	08-02	Matanzas	03-06	Matanzas i Cartagena	117
Recurso Segundo	berg	Ginés Argimón	07-04	Havana	12-10	Havana i Maó	189

### QUADRE XIII (continuació)

DURACIÓ DEL VIATGE RODÓ A AMÈRICA							
Nom del vaixell	Tipus	Nom del capità (*)	Surt	Port de destinació	Arriba	Port de procedència	Dies
San Sebastián	b/g	Luis Casals	05-01	Cárdenas	09-07	Charleston	187
Sofía	pol	Miguel Alberti	15-05	Matanzas	22-10	Gènova	161
Teresita	frag	Juan Cardona	18-04	Havana	05-11	Nova Orleans	202
Tres de Mayo	berg	José Camps	10-03	Havana	05-09	Mòbila	180
Trinidad	b/g	Francisco Hernández	3-03	Puerto Príncipe	07-09	Puerto Príncipe	179
Vencedor	berg	José Sureda	07-0	Havana	14-11	Havana, Vigo i Alacant	192
Vestal	pol/g	Ignacio Millet	27-02	Marañón	09-07	Puerto Cabello	134
Vigilante	berg	José Mirambell	24-0	Buenos Aires	21-07	Pernambuco i Maó	180
Viñet	corb	Juan Juliá	18-02	Cuba	13-06	Cuba	117
Virgen de la Caridad	corb	Antonio Pareja	24-07	Havana	26-11	Cuba i Màlaga	126

(\*) Els noms no han estat traduïts, respectant la forma en què apareixen al *Diario de Barcelona*.

**Abreviatures:** A la columna tipus: **b/g** = bergantí goleta; **berg** = bergantí; **corb** = corbeta; **frag** = fragata; **gol** = goleta; **llag** = llagut; **pailb** = pailebot; **pol** = pollacra; **pol/g** = pollacra goleta.

### QUADRE XIV

CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860				
Noms	Tipus	Nom del vaixell	Procedent	Clau
Alsina, Francesc	goleta	Cariñosa	Gènova	1,2
Alsina, Jeroni	corbeta	Jacinta	Mòbila	1,3
Alsina, Jaume	bergantí	Cecilia	Charleston	2,3
Alsina, Jaume	bergantí	Ventura	Havana i llatzaret de Maó	2,3
Alsina, Joan	pollacra	Luisa	Havana i Màlaga	1,2,3
Alsina, Josep	bergantí	Juanito	Matanzas	1,3
Antich, Manuel	pol/gol	Prima	Santander i Cadis	2
Arimón, Francesc	pol/gol	Carolina	Alacant	1,2,3
Arimón, Joan	berg/gol	Safo	Havana i Cadis	1
Arnó, Marcel·lí	bergantí	Vifredo	Nova Orleans	-
Barba, Francesc	pol/gol	Joven Elisa	Santander	1,2
Barberá, Antoni	berg/gol	Tres Hermanos	Santander	-
Bertran, Gabriel	pol/gol	Celia	Puerto Cabello	1,2
Bertran, Gabriel	pol/gol	Favorita	Charleston	1,2
Bertran, Felicià	pol/gol	Vicenta	Santander	1,2
Bertran, Mateu	pol/gol	Dolores	Mòbila	2
Bertran, Pere	pol/gol	Amelia	Charleston	1,2
Bertran, Pere	"	"	Marañón	1,2
Bertran, Ramon	mistic	Palomo	Alacant	1,2
Bonastre, Pau	pailebot	Atractivo	Vigo, Màlaga i Alacant	2,3
Bosch, Domènech	pol/gol	Isabelita	Nuevitas	1,2
Bosch, Domènech	"	"	Havana	1,2
Bosch, Domènech	"	"	Havana i Maó	1,2
Bosch, Domènech	mistic	Pescador	Cadis	1,2

## QUADRE XIV

### CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Noms	Tipus	Nom del vaixell	Procedent	Clau
Bosch, Francesc	míst/gol	Catalán	Sevilla i Alacant	1
Bosch, Francesc	místic	"	Sevilla	1
Bosch, Gerard	pol/gol	Adriano	Corunya i Màlaga	1,2
Carrau, Pau	pol/gol	Ninfa	Puerto Cabello	2
Casals, Antoni	berganti	Timoteo	Paraiba	1,2
Casals, Francesc	pollacra	Timoteo	Vigo	1,2,3
Casals, Francesc	berg/gol	Timoteo 2º	Rio Grande	1,2,3
Casals, Francesc	pol/gol	Bella Mina	Santander i Barquero	1,2,3
Casals, Gerard	pol/gol	Traviata	Oporto	1,2,3
Casals, Lluís	berg/gol	San Sebastián	Charleston	1,2
Casals, Pere	berg/gol	Balbina	Oporto	1,2
Castellà, Antoni	pol/gol	Talía	Santander i Ferrol	1,2
Castellà, Josep	corbeta	Casualidad	Mòbila	2
Castellà, Josep	"	"	Havana i Maó	2
Codinas, Pau	pol/gol	Nueva Teresa	Arrecife, València i Tarragona	-
Codinas, Pau	"	"	Arrecife	-
Codinas, Pau	místic	San José	Santander i Vigo	-
Coll, Felicià	pollacra	Elisa	Nova Orleans	1,2,3
Coll, Felicià	pol/gol	Jacinta	Santander i Vigo	1,2,3
Coll, Mateu	goleta	Pepa	Maó	-
Colomer, Antoni	pollacra	Isidra	Charleston	1,2
Colomer, Josep	berganti	Soberano	Nova Orleans	1,2
Colomer, Pere	pailebot	Concepción	Gibraltar i Eivissa	1,2
Colomer, Pere	"	"	Eivissa	1,2
Colomer, Pere	pol/gol	Rengo	Charleston	1,2
Curell, Ignasi	pol/gol	Cordelera	Ferrol, Aguilas, Alacant	2
Curell, Ignasi	"	"	Santander	2
Curell, Joan	pollacra	Viajero	Havana i Alacant	1
Estepé, G. (¿Gabriel?)	corbeta	Celestina	Charleston	1,2
Estepé, Jaume	quetx	Brillante Catalán	Puerto Cabello i València	1,2,3
Estepé, Josep	pol/gol	Prima	Corunya i València	1
Estepé, Josep	berganti	Restaurador	Isla del Carmen i Havana	1
Estepé, Llorenç	pollacra	Delfín	Nuevitas	-
Estepé, Llorenç	pol/gol	Delfín	Nuevitas	-
Estepé, Marià	pollacra	Josefa	Gènova	1
Estepé, Pere	pol/gol	León	Alacant i Tarragona	1,2
Estepé, Pere	"	"	Santander	1,2
Fàbregas, Eusebi	pollacra	Ana Cristina	Santander	-
Fàbregas, Isidre	pollacra	Felicia	Charleston	2
Ferrer, Jaume	pol/gol	Ardilla	Vigo	1,2,3
Ferrer, Josep	pol/gol	Estrella	Puerto Cabello i Cadis	1,2
Ferrer, J.	goleta	Aurelio	Cardiff	?
Ferrer, Tomàs	pollacra	Dorotea	Charleston	1,2
Font, Josep	berganti	Amnistia	Montevideo i Cadis	2
Fontanills, Joan	místic	San Antonio	Santander	2
Fontanills, Joan	"	"	Sevilla i Tarragona	2
Fontanills, Joan	pol/gol	Guadalupe	Paraiba	2

QUADRE XIV (continuació)

CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Noms	Tipus	Nom del vaixell	Procedent	Clau
Forgas, Josep	pailebot	Guadalquivir	Sevilla	2
Gibernau, Tomàs	pol/gol	Rosita	Santander	2,3
Hombravella, Jacint	pollacra	Cronómetro	Málaga	1,2,3
Isern, Josep	pol/gol	Lancero	Cadís	1,2,3
Isern, Josep	"	"	Santander	1,2,3
Isern, Josep	pollacra	Ronda	Manzanillo	1,2,3
Isern, Josep	fragata	Angelita	Nova Orleans	1,2,3
Isern, Josep	"	"	Mòbila	1,2,3
Llimona, Feliu	mist/g	Emperador	Sevilla i Cadís	1,2
Majó, Marià	pol/gol	Teresa	Santander i Vigo	1,2
Manau, Tomàs	corbeta	Angelita	Havana	1
Maristany, Bonaventura	pol/gol	Elisa	Santander	1,2
Maristany, Francesc	pollacra	Pablo	Charleston i Cartagena	1,2,3
Maristany, Francesc	"	Teresina	Charleston	1,2,3
Maristany, Gerard	berganti	Belisario	Santander	1,2,3
Maristany, Gerard	pollacra	Venturita	Havana	1,2,3
Maristany, Gerard	"	"	Marsella	1,2,3
Maristany, Gerard	pol/gol	Berigua	Vigo	1,2,3
Maristany, Gerard	pollacra	Modesta	Mòbila	1,2,3
Maristany, Isidre	pollacra	Lince	Bahia (passa al llatzaret de Maó)	1,2,3
Maristany, Isidre	"	"	Maó (torna del llatzaret)	1,2,3
Maristany, Isidre	berganti	Conceller	Havana, Gibara, Maó i València	1,2,3
Maristany, Jaume	goleta	Nueva Carlota	Havana i Cadís	1,2,3
Maristany, Jaume	pol/gol	" "	Paraiba	1,2,3
Maristany, Josep	pollacra	Clementina	Matanzas, Vigo i Cartagena	1,2,3
Maristany, Josep	fragata	Teresita	Mòbila	1,2,3
Maristany, Josep	pol/gol	Rosa	Cuba i Vigo	1,2,3
Maristany, Josep	corbeta	Rosa y Carmen	Guayaquil i Alacant	1,2,3
Maristany, Lluís	pol/gol	Maria	Nova Barcelona	1,2,3
Maristany, Lluís	berg/gol	Concha	Vigo	1,2,3
Maristany, Pere	corbeta	Ana	Mòbila	1,2,3
Maristany, Pere	mistic	San Jaime	Cadís	1,2,3
Maristany, Tomàs	mistic	Emperador	Sevilla	1,2,3
Maristany, Ventura	pol/gol	Elisa	Rio Grande	1,2
Martí, Josep	vapor	Genil	Marsella	1,2,3
Martí, Josep	pol/gol	Agustina	Santander i Corcubiòn	1,2,3
Martí, Josep	"	"	Santander	1,2,3
Martí, Josep	pollacra	Acancia	Nova Orleans	1,2,3
Martí, Josep	pol/gol	Adela	Charleston	1,2,3
Martí, Josep	pol/gol	San Cristóbal	Cadís i Màlaga	1,2,3
Martí, Josep	mistic	Cuatro Hermanos	Sevilla	1,2,3
Martí, Pantaleó	pollacra	Pastorcita	Matanzas	1
Martí, Sivestre	pol/gol	Dolores	Santander i Muros	1,2,3
Millet, Eleonor	pollacra	Antilla	Matanzas	1,2
Millet, Eleonor	"	"	Marsella	1,2
Millet, Francesc	berganti	Caupolicán	Guayaquil	1,2,3

## CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Noms	Tipus	Nom del vaixell	Procedent	Clau
Millet, Francesc	pol/gol	Numantina	Santander	1,2,3
Millet, Ignasi	pol/gol	Vestal	Puerto Cabello	3
Millet, Isidre	pol/gol	Violante	Puerto Cabello	1,2,3
Millet, Jeroni	corbeta	Buenaventura	Nova Orleans i Màlaga	-
Millet, Jeroni	fragata	"	Nova Orleans	-
Millet, Jeroni	bergantí	Vencedor	Nuevitas	-
Millet, Joan	goleta	Lola	Havana, Vigo i Alacant	1,2
Millet, Josep	corbeta	Peregrina	Mòbila	1,2,3
Millet, Josep	pollacra	Chile	Londres	1,2,3
Millet, J.	pollacra	Fidela	Charleston	?
Millet, Mateu	berg/pol	Prócer	Mòbila	1
Millet, Prudenci	pollacra	Aurora	Alacant	1,2
Millet, R.	goleta	Prisca	Charleston	?
Millet, Salvador	pollacra	Lince	Alacant	1,2,3
Millet, Salvador	pol/gol	Araucana	Corunya	1,2,3
Millet, ? (sense nom)	pollacra	Rosa	Charleston	?
Mirambell, Joan	bergantí	Lepanto	Havana	1,2,3
Mirambell, Josep	bergantí	Vigilante	Pernambuco i Maó	1,2
Mora, Francesc	mist/g	Lagarto	Sanlúcar i Alacant	2
Mora, Francesc	mistic	Lagarto	Cadis	2
Mora, Joaquina	corbeta	Josefa	Charleston	-
Oliver, Antoni	bergantí	Solitario	Matanzas i Charleston	1,2,3
Oliver, Antoni	pol/gol	Claudina	Mòbila	1,2,3
Oliver, Francesc	pollacra	Antonieta	Màlaga i Alacant	1,2,3
Oliver, Francesc	"	"	Charleston	1,2,3
Oliver, Jaume	pol/gol	Tres Anitas	Santander	1, 3
Oliver, Joan	pol/gol	Huracán	Santander	1,2,3
Oliver, Joan	mistic	San Francisco	Sevilla	1,2,3
Oliver, Joan	"	" "	Cadis	1,2,3
Oliver, Joan	"	" "	Sevilla	1,2,3
Oliver, Lluís	ragata	Habana	Nova Orleans	1,2
Oliver, Lluís	goleta	Clarita	Santander i Vigo	1,2
Oliver, Lluís	bergantí	Laureano	Nova Orleans	1,2
Oliver, Lluís	goleta	Clarita	Sevilla	1,2
Oliver, Mateu	pollacra	Enrique	Santander	1,2
Oliver, Miquel	pollacra	Calipso	Havana i Alacant	1,3
Oliver, Tomàs	pol/gol	Romana	Santander i Barquero	1,2
Orta, Joan	pollacra	Avelina	Matanzas i Cadis	1,3
Orta, Pere	pollacra	Paca	Nova Orleans	1
Orta, Pere	bergantí	Pedro Antonio	Cadis	1
Pagès, Antoni	pol/gol	Preciosa	Santander	1,2,3
Pagès, Antoni	"	"	Mòbila	1,2,3
Pagès, Antoni	"	"	Matanzas	1,2,3
Pagès, Antoni	"	"	Gènova	1,2,3
Pagès, Antoni	pollacra	Dorotea	Matanzas	1,2,3
Pagès, Antoni	"	"	Gènova	1,2,3
Pagès, Bonaventura	pollacra	San José a) Paquete de Jibara	Oporto	1,2

QUADRE XIV (continuació)

CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Noms	Tipus	Nom del vaixell	Procedent	Clau
Pagès, Ciril	pol/gol	Dolores	Puerto Cabello	1,3
Pagès, Ezequiel	berg/gol	Timoteo 2º	Santander	1
Pagès, Francesc	místic	Patacada	Sevilla i Alacant	1,2,3
Pagès, Francesc	"	"	Sevilla i Vinaròs	1,2,3
Pagès, Jaume	pol/gol	Delfin	Alacant	1,2
Pagès, Jaume	pollacra	Nicasia	Havana, Maó, Tarragona	1,2
Pagès, Lluís	berg/gol	Indio	Gènova	1,2,3
Pagès, Mateu	bergantí	Atalayador	Nova Orleans i Màlaga	1,3
Pagès, Pere	pollacra	Daria	Vigo	1,2,3
Pla, Antoni	pol/gol	Nuevo Rayo	Matanzas, Vigo, Cartagena	1,2,3
Pla, Francesc	pol/gol	Esperanza	Civitavecchia, València	1,2
Pla, Gabriel	bergantí	Cisneros	Nova Orleans i Salou	1,2,3
Pla, Isidre	pollacra	Fèlix	Mòbila	1,2,3
Pla, Jaime	pollacra	Floresta	Havana	1,2
Pla, Josep	pollacra	Encantadora	Charleston	1,2
Pla, Pau	pollacra	Joven Adela	Rio Grande i Maó	2
Poch, Cristòfor	místic	Nuevo Valiente	Cadis i Tarragona	2
Poch, Cristòfor	místic	Valiente	Cadis i Tarragona	2
Pou, Josep	místic	Principio	Sevilla, Sanlúcar i Tarragona	-
Pou, Josep	"	"	Sevilla i Sanlúcar	-
Pou, Josep	"	"	Sevilla i Alacant	-
Ramentol, Gabriel	pollacra	Manuela	Charleston	1,2,3
Revés, Josep	pol/gol	Golondrina	Santander	2
Revés, Josep	"	"	Vigo, Màlaga i Torreveja	2
Riera, Joan	berg/gol	Juan	Carril	1
Roca, Bartomeu	corbeta	Mercedita	Mòbila	-
Roca, Josep	pailebot	Demetrio	Sevilla i Tarragona	1,2
Roca, Josep	"	"	Sevilla	1,2
Roger, Salvador	pollacra	Mensagera (sic)	Havana i Maó	1
Ros, Ramon	pollacra	Pronta	Matanzas	1,2,3
Ros, Ramon	pollacra	Prósita	Marsella	1,2,3
Rosés, Carles	pollacra	Temeraria	Alacant	1
Rosés, Esteve	pollacra	Amaltea	Trinidad	2
Rosés, Josep	pol/gol	Coruñés	Santander i Ferrol	1,2
Rosés, Josep	pollacra	Coruñés	Santander	1,2
Rosés, Pere	pollacra	Tomás	Gènova	1,2
Sala, Francesc	corbeta	Servandita	Nova Orleans	1,2
Sala, Gabriel	pollacra	Lindo	Mòbila	1
Sala, Gabriel	"	"	Buenos Aires	1
Sala, Gabriel	berg/gol	Justo	Charleston	1
Sala, Gerard	pollacra	Conchita	Charleston	3
Sala, Josep	pol/gol	Matilde	Santander	1,2,3
Sala, Josep	goleta	Mariquita	Santander i Muros	1,2,3
Sala, Josep	"	"	Seta	1,2,3
Sala, Joan	quetx	Cinco Amigos	Almeria	1,2
Sala, J.	pollacra	Teresa	Charleston	?
Sanjuan, Gabriel	pol/gol	Rosa	Corunya	1,2



CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA L'ANY 1860

Noms	Tipus	Nom del vaixell	Procedent	Clau
Sanjuan, Gabriel	"	"	Cadix	1,2
Sanjuan, Josep	berganti	Diana	Gènova	1
Sanjuan, Joan	pollacra	Cataluña	Puerto Cabello	1,3
Sensat, Gerard	pollacra	Flora	Paraíba	1,2,3
Sensat, Gerard	"	"	Charleston	1,2,3
Sensat, Jaume	pollacra	Clementina	Mòbila	1,3
Ventura, Francesc	pol/gol	Teresa	Màlaga	2
Ventura, Josep	berganti	Pepillo	Charleston	2
Ventura, Pau	berg/gol	Presidente	Alacant	1
Vilà, Ginés	berg/gol	Paco	Rio de Janeiro i Maó	1
Vilà, Ginés	"	"	Gualeguay	1
Vilà, Ginés	"	"	Rio de Janeiro	1

**Abreviatures:**

berg/gol = berganti goleta; berg/pol = berganti pollacra; mist/g = mistic goleta; pol/gol = pollacra goleta.

En la columna Clau: 1 = consta en Bassegoda.

2 = consta en "La Roca de Xeix" núm. 10, pp. 17 i ss.

3 = consta en "La Roca de Xeix" núm. 9, pp. 70 i ss.

? = dubtós, per nom poc explícit.

- = dubtós.

QUADRE XV

CAPITANS MASNOVINS DE VAIXELLS SORTITS DE BARCELONA L'ANY 1860

Noms	Tipus	Nom del vaixell	Destinació	Clau
Alsina, Feliu	bergant	Ventura	Buenos Aires	1,2,3
Antich, Manuel	pol/gol	Prima	Santander	2
Bertran, Andreu	ragata	Teresita	Nova Orleans	1
Bertran Isidre	berganti	Pepe	Buenos Aires	1,2
Coll, Jaume	pol/gol	Eulalia	Santander i Havana	2
Duran, Pere	pollacra	Mercedita	Río de la Plata	1,2
Estepé, Francesc	pol/gol	San Gabriel	Santander	1,2,3
Estepé, Gabriel	corbeta	Pia	Buenos Aires	1,2
Fàbregas, Andreu	pol/gol	Primos Hermanos	Santander	2
Ferrer, Doménech	berganti	Vigilante	Rio de Janeiro	1,2
Ferrer, Francesc	mistic	Sevillano	Eivissa	1
Majó, Josep	pollacra	María Blanca	Havana	2
Martí, Joaquim	mist/g	Estrella	Santander	2
Mas, Josep	berganti	Aguila de Oro	Buenos Aires	1,3
Millet, Salvador	pol/gol	Francisca	La Guaira	1,2,3
Oliver, Jeroni	berganti	Colón	Rio Grande	-
Pagès, Joan	berg/gol	Decio	Havana	1,2
Ribas, Antoni	queche	Masnou	Havana	1
Rosés, Jaume	pollacra	Temeraria	Buenos Aires	1,2,3
Sensat, Joan	corbeta	Celestina	Buenos Aires	1,3
Sensat, Pere	pol/gol	Ondina	Havana	1,2,3

**Abreviatures:**

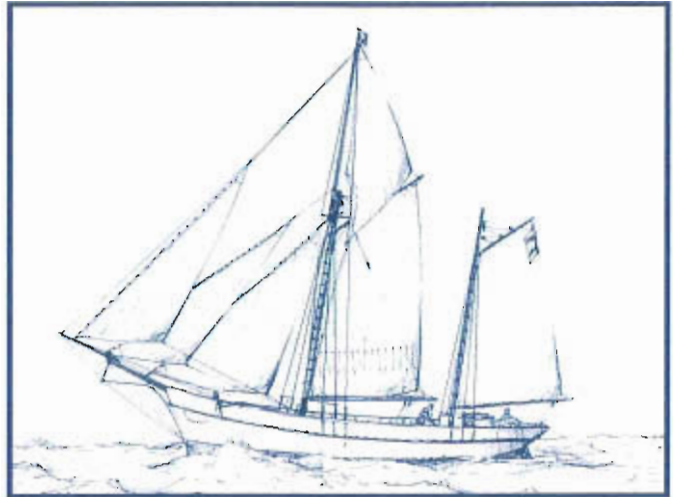
berg/gol = berganti goleta; mist/g = mistic goleta; pol/gol = pollacra goleta.

En la columna Clau: 1 = consta en Bassegoda.

2 = consta en "La Roca de Xeix" núm. 10, pp. 17 i ss.

3 = consta en "La Roca de Xeix" núm. 9, pp. 70 i ss.

- = dubtós.



Un quetx, dibuixat a la ploma per Ramon Sampol Isern.  
(De la seva obra "Velers de les Balears", Palma, 1986).

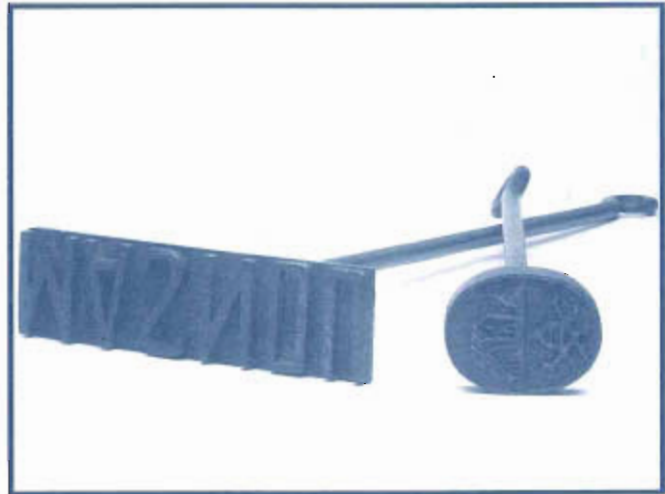
## AGRAÏMENTS

No puc donar per acabat aquest treball sense agrair públicament les moltes persones que, conscient o inconscientment, l'han fet possible. A la Sra. Rosa Almuzara, per la seva invitació de preparar un article. A les bibliotecàries de l'Institut Municipal d'Història de la Ciutat de Barcelona –Casa de l'Ardiaca–, de la Biblioteca de Catalunya, del Fomento Nacional del Trabajo i de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona per la seva paciència i elevat nivell professional. Al bon amic Ramon Isern i Sampol, gran artista i autor d'un parell de llibres sobre els vaixells de les illes, per la desinteressada autorització de reproduir algunes de les seves il·lustracions. Al Sr. Palemó Anglès per les facilitats donades per l'obtenció d'unes fotografies. I finalment a l'Ajuntament de Masnou que l'ha publicat.

**L. CARBONELL RELAT**

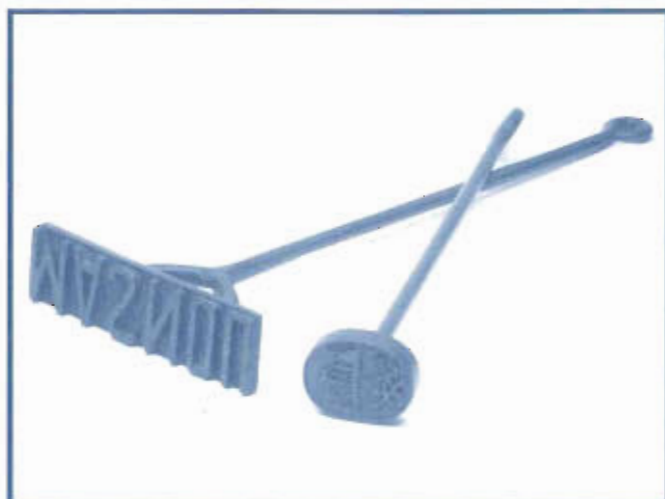
PROF. DE LA FACULTAT DE NÀUTICA  
DE BARCELONA (U.P.C.)





## FITXA TÈCNICA

Ferros per marcar en calent mercaderies que s'exportaven fora del poble.  
(Foto de Gerard Pochi).



## MUSEU MUNICIPAL DE NÀUTICA DEL MASNOU

Núm. inventari: 367 i 357.

Objecte: eines i equips.

Descripció física: Ferros per marcar en calent, segle XIX.

Forma d'ingrés: Procedent de l'Ajuntament del Masnou.

Descripció: Dos ferros per marcar, l'un amb el blasó del Masnou, forma ovalada amb mànec 42 x 6cm. i l'altre amb el nom de la nostra vila MASNOU, forma rectangular també amb mànec 50 x 18cm.

Comentari: Aquests ferros servien per marcar determinades mercaderies que s'exportaven a fora del poble, tant podien ésser per la mar com per terra, ja que el Masnou era port habilitat per certes operacions de càrrega i descàrrega amb la intervenció del resguard i documentació de la *Duana de Barcelona*. (Segons el *Diccionari de Pau Riera Sans 1885*.)

Anteriorment, el port del Masnou sembla que no estava habilitat ja que una nota del *Diccionari de Pascual Madoz 1848* diu així: "Masnou-Comercio: Ni el de exportación ni importación se hace en este puerto, por no hallarse habilitado al efecto".

**PALEMÓ ANGLÈS**

DIRECTOR DEL MUSEU MUNICIPAL  
DE NÀUTICA DEL MASNOU

ADDENDA  
D'ACTIVITATS  
CULTURALS

Ier CICLE DE CONFERÈNCIES D'HISTÒRIA DEL MASNOU.  
FEBRER 1996

## PRESENTACIÓ

El propassat mes de febrer d'enguany es va celebrar a Can Malet, amb una gran assistència de públic, un cicle de tres conferències sobre la història del Masnou. L'objectiu era donar a conèixer de manera divulgativa els trets més destacats de la història de la nostra vila.

La primera conferència: "*Vestigis de les primeres cultures al Maresme: L'antigüetat a la zona del Masnou*", va ser impartida per David Farell i Garrigós, Arqueòleg. La següent: "*Els orígens de les viles del Maresme en l'època medieval*" per Joaquim Graupera, Historiador; i la darrera: "*Reflexions entorn a la història del Masnou: des dels inicis fins als nostres dies*" per Rosa Almuzara, Directora de l'arxiu històric Comarcal del Maresme. Les tres conferències van comptar amb suport audiovisual, i van ser prou interessants com per endinsar-se en un passat llunyà i un altre més recent.

La iniciativa s'inscriu també en la voluntat de contribuir a complementar la historiografia local. Per això ens ha semblat oportú incorporar un resum d'aquestes conferències com addenda de *La Roca de Xeix*.

La tasca d'anar recuperant per a memòria col·lectiva aspectes poc o superficialment coneguts de la història del Masnou, té en aquests moments diferents productes o projectes en marxa: El quadern d'història local *La Roca de Xeix* que amb aquest exemplar arriba al número 11-12-13, i s'ha consolidat com una publicació que amb gran rigor tracta monogràficament diversos aspectes de la vida del Masnou d'altres èpoques. L'arxiu Històric Municipal que recull un fons documental ben catalogat, el qual cal ampliar i posar a disposició d'investigadors i estudiosos; i el Museu Municipal de Nàutica en fase de reconversió amb un projecte museològic i museogràfic ambiciós. Les seccions de Nàutica, d'Arqueologia i la Biblioteca del Museu, així com la Pinacoteca municipal són peces destacades del nostre patrimoni cultural.

Aquest esforç per investigar la història local i donar-la a conèixer al gran públic, té una conseqüència valuosa no només per a identificar les senyes d'identitat del Masnou, sinó també per a entendre molts aspectes del present i per a planificar el futur, amb tot allò que l'experiència dels temps passats ens ensenya.

Així ho hem entès des de l'Ajuntament i per això sense deixar de banda la gestió diària, intentem sovint fer servir aquest "zoom" que ens porta a visionar la història o programar el futur; l'elaboració actual del "Pla de Futur del Masnou" o aquest cicle de Conferències són dos aportacions destacades.

El compromís és continuar en aquesta línia i convocar anualment uns dies de "reflexió històrica", materialitzats en unes jornades o cicle de conferències, que ens permeti fer un pausa en-el dia a dia-, per gaudir de la descoberta de la vida dels nostres avantpassats.

Tot això, però, cal fer-ho des de la humilitat d'evitar jutjar el passat amb els ulls prepotents del present, perquè com E.H.Carr deia "l'Historiador ha de captar el passat a partir del cristall del present, però ha de disposar d'una comprensió imaginativa de les ments dels protagonistes de la història".

Cal també afegir que ho hem de fer amb el màxim rigor i objectivitat possible. La precisió és per l'Historiador un deure no una virtut (Housman), d'altre manera es podria fer bona la frase atribuïda a la novel·lista anglesa, Jane Austen: "Em sorpren sovint que resulti tan pesada, perquè gran part d'ella deu ser una pura invenció".

**ELADI TORRES I GONZÁLEZ**

TINENT D'ALCALDE DE CULTURA I ENSENYAMENT



Vista general de la sala de Can Malet.  
(Foto de Gerard Poch).

# VESTIGIS DE LES PRIMERES CULTURES AL MARESME:

## L'ANTIGUITAT A LA ZONA DEL MASNOU

La comarca del Maresme ens proporciona un registre arqueològic molt important. Aquest territori tan poblat a la fi del segle XX, ja va viure una primera època d'ocupació i d'explotació intensa al llarg dels períodes ibèric i romà. Vint segles més tard, els principals vestigis d'aquelles cultures, junt als trets genèrics que en sabem, conformen el discurs de la conferència i l'eix d'aquest resum.

Les dades obtingudes, sempre sotmeses a futures hipòtesis, ens han de permetre reflexionar sobre l' "abans", el "present", i el "futur" del Maresme i, més concretament del Masnou. Si més no, que quedí ben palesa la riquesa que poseïm en aquest sentit.

## HÀBITAT A LA SERRALADA I TOMBES PREHISTÒRIQUES

Molt poca cosa és el que sabem de l'habitatge prehistòric a la serralada litoral i als seus repeus. Els jaciments més antics són alguns enterraments neolítics anomenats "sepulcres de fossa", que es troben acompanyats d'alguns objectes d'ornament, ganivets i puntes de sílex, i altres.

Aquesta Serra de Marina mostra uns vessants físicament desgastats, on predominen torrents i rieres. Pel que sabem, només alguns amuntegaments granítics naturals i algun rocam destacat serviren als primers pobladors del Maresme com a aixopluc. (Cal creure que també deuriem viure en cabanes fetes de material perible). Al Baix Maresme, per exemple, es coneixen vestigis a Vilassar de Dalt, on trobem un conjunt d'abrics més o menys propers entre si, com la cova de la Granota, la Cova d'en Pau i el Roc d'en Sardinyà.

Són jaciments que s'adscriuen als períodes Calcolític-Edat del Bronze, és a dir, del tercer i segon mil.lennis abans de Crist (fa entre 5.000 i 3.000 anys aprox.).

El que sí que testimoniem d'aquells temps

remots són les seves tombes: els megàlits. Aquells primers pobladors inhumaven els difunts en dòlmens i galeries cobertes fetes a base de grans lloses granítiques, cobrint-los finalment amb un túmul de terra i pedres. Eren tombes individuals o col·lectives.

De monuments megalítics en coneixem alguns, si bé encara no han estat motiu de cap investigació aprofundida.

Citem, com a exemples, el dolmen de Castellruf (Martorelles), la Galeria de Can Gurri (Sta. Ma. de Martorelles/Vallromanes), Roca d'en Toni (Vilassar de Dalt), dolmen de Cèlles (Òrius), Galeria de Cal Gol I i dolmen de Can Gol II (La Roca) i la Pedra Gentil de Vallgorguina. Tots des del Llobregat al Corredor-Montnegre, se situen en plena serralada - entre Vallès i Maresme -, sovint en Collets o algun fals replà dalt de la mateixa carena. També sovint, per desgràcia, no han estat gaire ben investigats i repetidament violats, i dels seus continguts (antropològics i aixovars) no se'n sap gaire cosa. No és una àrea megalítica tan rica com el Solsonès i l'Empordà, però els que tenim, són valuosos per ser qui els únics testimonis de les societats prehistòriques.

Per ampliar el tema poden consultar-se dues recents obres de divulgació i de síntesi respectivament:

Altimir, N.; Climent, N.; Serra, E. i Farell, D. (1995): "Coneguem la Conreria, el Turó del Galzeran i la Font d'en Gurri. Itineraris de natura, història i paisatge". Ed. Natura. Pàgs. 32 i 44. Argenton, 1995.

Bassols, I.; Farell, D. i Leonart, R. (1995): "Dòlmens. Una tradició funerària a Catalunya: el cas del Maresme". Ed. grup d'Història del Casal-Mataró. Mataró, 1995.

## POBLATS IBÈRICS

Tot i no documentar cap poblat ibèric dins el terme del Masnou, val la pena esmentar i caracteritzar l'existència d'aquests llogarets en cotes altes de la serralada. Si més no, perquè són els ibers, els indígenes que comencen realment a estructurar la comarca i a explotar-la econòmicament. Des d'aquests petits poblats, desenvoluparan economies comunals i de mercat, tal i com veurem més endavant. És fonamental el seu contacte amb pobles més avançats: grecs, fenicis, púnics i romans.

Si veïem imatges dels jaciments, dels materials i les característiques genèriques dels ibers, coneixerem els pobladors del primer mil.lenni abans de Crist, ja dotats de metal·lúrgia, urba-



nisme, alfabet, etc.

És interessant l'estudi del seu patró d'assentament. Bàsicament ocupen la serralada començant (ss. VI-IV a.C.) pels poblats al seu cim: Puig Castellar (Sta. Coloma), Castellruf (Martorelles), la Cadira del Bisbe (Premià de Dalt), Céllecs (Òrrius), Burriac (Cabrera de Mar), Turó del Vent (Llinars), etc.

Les necròpolis (o cementiris) només han estat localitzades a Cabrera de Mar. En totes aquestes se segueix el ritus de la incineració i aixovar adjunt soterrats.

També es va reconeixent l'existència d'un hàbitat fora de poblat, anomenat rural o dispers. Són assentaments indígenes de poques habitacions, dotats de sitges, situats en cotes més baixes i de cronologia un xic més tardana; perquè del que no es dubta és que es va produir un progressiu desplaçament indígena, de muntanya a plana, accentuat durant la romanització de la Laietània (Ibèric Final) pel sistema de vil·la.

## L'ACTIVITAT INDUSTRIAL FA 2.000 ANYS. IBERS I ROMANS

En el terme municipal del Masnou i terrenys veïns hi documentem un seguit de jaciments arqueològics dels períodes ibèric i romà<sup>2</sup>. L'anàlisi dels quals, ja aleshores, palesa una destacada activitat:

1- Possible fondejador. És un dels molts ancoratges de vaixells que es trobarien a la nostra costa, dedicats a l'intercanvi de mercaderies. En prospeccions submarines s'hi trobaren tres àmfores senceres. Això no vol dir que hi hagués un port amb seguretat, però cal creure que primer la importació vinícola indígena (ss. III-I a.C.) i després la producció i exportació massiva (ss. I a.C.-III d.C.), generarien una activitat comercial d'envergadura i generalitzada a la costa laietana.

2- Riera de Teià. Jaciment amb materials trobats fora de context l'any 1975, que poden adscriure a l'Ibèric Final. També restes d'estructures d'habitació associades i materials inequívocament romans.

Es tractaria d'un assentament indígena situat molt a prop del mar, dels segles II-I a.C., dedicat a la producció del vi. S'hi troben contenidors amfòrics.

3- Bell Resguard. Es trobà un mur de pedra en

sec amb fragments de dolia (grans contenidors ceràmics), i material dispers al voltant d'època Ibèric Final (ss. III-I a.C.).

4- Can Cusi. Jaciment destruït que es trobà prop del turó de la Serreta. A dalt del turó hi ha indicis d'un assentament indígena de l'Ibèric Final, que tindria continuïtat d'hàbitat en d'altres assentaments de l'entorn.

5- Can Teixidor. Excavat als anys 60. Possible camp de sitges (per a l'emmagatzematge de productes cereals), dues de les quals - excavades - donaren materials dels ss. III-II a.C. També hi ha restes d'un establiment posterior (s. I a.C.) de caire industrial.

6- Cal Ros de les Cabres (El Masnou). Vil·la romana Alt Imperial d'una gran riquesa i suntuositat, que perdura fins el Baix Imperi. Comprenia una àrea termal decorada amb mosaics i luxoses estances residencials. També, un sector funcional o pars rústica i tres forns ceràmics, dipòsits vinícoles, magatzems de dolia i abocadors d'àmfores.

Les excavacions a Cal Ros de les Cabres proporcionaren nivells d'època anterior a la vil·la. Molt probablement, existí inicialment (mitjan s. II a.C.) un assentament indígena de caire industrial, i més tard i en terrenys superiors s'edificà la vil·la seguint el patró romà (pars rústica o industrial i pars urbana o d'habitatge) i culminant en un edifici de gran luxe que té pavimentades algunes àrees amb rics mosaics.

Ni l'indret de Cal Ros ni la plaça del davant no permeten avui adonar-nos de la importància del jaciment. No s'ha deixat cap mostra al descobert. L'esperat museu de la vil·la seria un lloc adient per difondre aquest llegat patrimonial.

7- Can Sentromà (Tiana). Vil·la romana Alt Imperial de gran magnitud que estaria dotada d'una gran producció cerealista (pel nombre de sitges localitzades), que serà substituïda després per la producció vinícola (magatzems de dolia i que perviu pràcticament fins a l'actualitat).

8- Ca n'Andreu (Mas Giró), Tiana. Vil·la romana (s. II a. C.) amb restes residencials i uns possibles banys. També té estructures anteriors, si bé poc estudiades.

<sup>2</sup> Olestí, O. (1995): "El territori del Maresme en època republicana (s. III-I a. C.). Premi Iluro 1994. Mataró, 1995.

En resum, cal emfasitzar que en base als jaciments trobats fins al moment, i atenent les seves característiques, aquesta és una zona on l'habitatge durant l'antiguitat està íntimament relacionat amb l'activitat agrícola, industrial i el comerç. Tant els assentaments indígenes (ibers) de l'Ibèric Final (que inclouen sitges, dolies, forns, importacions), com les pròsperes vil·les romanes Alt Imperials a la Laietania que aprofitarien el factor exportador de vi (forns d'àmfores, àmfores que imiten les itàliques, ancoratges), corroboren la vitalitat d'aquesta regió que la Via Augusta comunicava, de Barcino fins a Iluro, passant per Betulo.

**DAVID FARELL I GARRIGÓS, arqueòleg**  
COMISSIÓ DE DIFUSIÓ DE  
LA SOCIETAT CATALANA D'ARQUEOLOGIA

## ELS ORÍGENS DE LES VILES DEL MARESME EN L'ÈPOCA MEDIEVAL

És evident, que la representació gràfica de les dades documentals conegudes fins al moment del Maresme medieval, sobre els aspectes tractats, ens permet fer una lectura de l'organització de l'espai a la comarca molt més rica i plena de matisos. Anem a veure, doncs, quins són els resultats obtinguts després de la contrastació dels diferents temes.

Com podem observar, la comarca després de la crisi del s.III, es replega vers la zona de la serralada litoral, produint-se un despoblament lent i colpidor de la plana ocupada en època romana pel sistema d'explotació agrícola de les *vil.lae*.

Aquest replegament, porta a l'abandonament d'aquests masos romans, a reduir a la mínima expressió el poblament de l'*oppida Iluro*, l'única ciutat existent aleshores, i al poc ús de la xarxa romana viària existent, matant el comerç, la prosperitat urbana i portant la ruïna a la hisenda municipal.

Al contrari, les antigues vies de comunicació ibèriques de la serralada, tornen a ser referència de pas pel poblament alt-medieval i no serà fins a la baixa edat mitjana, a partir de la revifalla del comerç, que la ciutat d'Iluro, ja Mataró, tornarà a recuperar protagonisme a les poblacions de serralada.

A nivell de comunicacions també podem constatar que els cursos d'aigua, les rieres i els rius, esdevenen vies de comunicació i penetració de la costa vers les poblacions d'interior.

La població en la seva recerca de seguretat, interna i externa del sistema, es nodreix d'uns elements que la fan possible:

a) replegament vers l'interior, desplaçament

costa-serralada.

b) creació d'espais defensius arquitectònics -castells, torres, cases fortes o domus- en zones de visibilitat notable (Burriac, Mata), zones de pas o encreuaments de camins (Dosrius), per proporcionar de seguretat una població important en nombre (Vilassar, Premià, Alella) o per fortificar una masia (Can Santromà). Aquest últim aspecte, s'exagera, amb la construcció d'espitlleres i matacans en els masos de la comarca a partir de la guerra remença.

c) creació d'espais defensius a nivell espiritual. Així apareixen les sagreres parroquials o les conegudes trenta passes de l'església. Aquest element espiritual-defensiu també veurà créixer les primeres formes d'organització municipals (comunidors) que subversionarà, a finals del s.XV, l'ordre feudal establert.

d) situació dels masos en racons de les valls i rierals d'esquena a la costa per ocultar-se de la pirateria musulmana marítima.

Si hem vist la funció de les rieres com a element comunicatiu és menys important també, la funció bàsica a què és destinada per pròpia naturalesa, l'ús i aprofitament dels recursos hídrics.

L'aigua, esdevé un element bàsic per a la vida pagesa, no tan sols en l'etapa medieval. Com a rec i com a font d'energia, per molins i fargues, les rieres i les canalitzacions per aprofitar més el seus cabals esdevindran un element bàsic per entendre la morfologia i la distribució de l'espai en l'etapa medieval i un nivell d'explotació monopolística de recursos per part del senyor feudal.

El replegament vers la serralada també proporciona un altre element indispensable per entendre aquesta organització. L'aprofitament de prats i pastures i sobretot, la fusta dels boscos per a la construcció d'utilitatge, cases, transports i per proporcionar d'escalfor i font d'energia les brases un cop convertides en carbó, també sota control senyorial.

La comarca tampoc esdevé un ecosistema aïllat, sinó que la funció de passadís pròpia de la configuració del Maresme la uneix vers el vescomtat dels Cabrera i vers Barcelona. També els passos naturals de la serralada (Parsers, Cèllec, Vallromanes...) obrirà interessants comunicacions vers el Vallès que la lligaran a la baixa edat mitjana amb els pesos i mesures i el circuit intern català de fires medievals.

És interessant constatar, però, a nivell arqueològic que moltes de les poblacions de la serralada o algunes ermites rurals tenen un substrat romà d'una vil·la agrícola. Aquest fet ens demostra que la tendència a refiar-se del seu sistema de seguretat "privat" i el despreocupament o malficiament de l'ordre oficial romà de la ciutat d'Illuro portà a un abandonament de la ciutat i un replegament a les vil·les rurals sota la forma del colonat a partir de la crisi Baix Imperial, dominat aquest procés des de l'etapa de l'antiguitat tardana.

Pel que fa a les construccions religioses, cal esmentar, encara, a part de les parròquies, el paper de les ermites, moltes de les quals se situen amb un afany de sacralització d'un encreuament de camins, tornant al "paganisme" preromà (Sant Mateu de Premià, Sant Salvador de Can Boquet, Sant Bertomeu de Cabanyes) i on properament hi podem trobar avui encara monuments megalítics i/o ibèrics. Hi ha qui afirma també que les capelles sota l'advocació de Sant Martí poden documentar els campaments carolíngis camí de la conquesta de Barcelona el 801.

El present estudi, també preveu futures vies d'investigació. Pel que fa als castells, l'estudi del Castell de Montalt i la busca de les restes, seria força interessant així com a nivell poblacional, la recerca del paper dels veïnats dins la relació amb els futurs municipis, com Mata, Agell, Creu de Cabriels, Valldeix... i analitzar les raons de la seva no configuració com a potencials municipis a la baixa edat mitjana també seria interessant.

També a nivell d'organització de l'espai, sobta el coixí sota tutela reial que separa els senyorius de Vilassar-Burriac i Mata amb els dominis de la monarquia barcelonina, de la catedral i dels magnats de Barcelona i de la Cort. Ens referim als casos d'Alella i Tiana-Mongat. Caldria també estudiar els fenòmens d'inclusió-exclusió en la configuració d'aquesta àrea de poblament del Maresme.

Hi ha altres elements, interessants, que proporcionen temes de futurs estudis, com ara la força d'atracció en les zones d'interior (Dosrius, Òrrius) de la parròquia de Llinars del Vallès i el castell de la Roca que arribarà a segregarse de la nostra comarca, en diferents períodes, aquestes poblacions del Vallès.

**JOAQUIM GRAUPERA**

MEMBRE DEL GRUP D'HISTÒRIA  
DEL CASAL-MATARÓ

## BIBLIOGRAFIA

- GRAUPERA, Joaquim: "L'organització de l'espaï en el Maresme medieval" a *Felibrejada. Butlletí del Grup d'Història del Casal.*, núm.10 (novembre del 1994). Pàgs. 3-9

• ALBERT, Esteve: D'Iluro a Mataró. El Maresme del segle V al segle XIII. -Mataró: CEL, Dalmau, 1973. (Premi Iluro, 20), p.40

# REFLEXIONS ENTORN A LA HISTÒRIA DEL MASNOU: DES DELS INICIS FINS ALS NOSTRES DIES

Davant la proposta de parlar de la història del Masnou des dels inicis fins als nostres dies, després de pensar en diversos plantejaments, per tal d'aconseguir una exposició lineal, tal i com requereix la metodologia d'una conferència, vam arribar a la conclusió, que l'actual estadi de les investigacions històriques sols permetia encetar unes reflexions entorn del tema proposat. Però precisament, per això, celebros la iniciativa del Departament de Cultura Municipal de començar a organitzar cicles de conferències, doncs és un primer pas, per tal de pal·liar la mancança que hi ha al Masnou d'una infraestructura cultural de nivell tècnic, propi d'un municipi que ja comença a superar els 20.000 habitants.

Com podeu veure pel guió que vam confeccionar, per tal de facilitar el seguiment de l'exposició (veure quadre 1), ens vam centrar en dues reflexions: la primera, sobre l'estat de la qüestió dels estudis d'història del Masnou; i la segona, sobre la conservació del substrat històric. Doncs creiem que aquests dos aspectes, estan molt interrelacionats, perquè el procés històric seguit, és el que determina el substrat històric, que alhora configura el patrimoni col·lectiu. Únic referent que ens dona cohesió com a comunitat diferenciada, i per tant, evita la desestructuració social, que és el procés més negatiu, pel desenvolupament equilibrat d'una societat.

Sobre la primera reflexió d'entre els tres punts tractats (veure guió adjunt), vam insistir en els

punts a revisar, especialment pel que fa als orígens del municipi i a les causes de la baixada de la demografia a finals del vuit-cents (veure quadre 2)<sup>1</sup>. En el cas del primer aspecte vam fer referència a l'estudi que vam realitzar<sup>2</sup> sobre la representació cartogràfica del Masnou al primer mapa editat de Catalunya (Anvers 1603), fet que evidencia, que cal descartar que el Masnou tingui els seus orígens en unes cases de pescadors, que fins el 1825 no arribaren a tenir consideració jurídica d'ens local. Doncs de ser certa aquesta teoria, evidentment, no hauria estat representat en la cartografia realitzada a finals del segle XVI.

I també vam fer esment, de l'important volum documental, referit al Masnou, que es troba en els arxius del País. Cosa que ve a ratificar les possibles hipòtesis de treball del per què es troba senyalat el topònim *Masnou*, des del primer mapa publicat de Catalunya.

El resultat de la vitalitat socioeconòmica d'aquesta franja del litoral, ha estat la que ha configurat una trama urbana històrica lineal de 2,300 Km. de llargària. Fet únic a les nostres costes, doncs els anomenats *cascs antics*, solen ser circulars, tot i que en el cas del Masnou, fóra més indicat parlar de *nuclis històrics*. Si bé actualment, a simple vista, aquesta trama urbana es troba molt desdibuixada, realment sols està malmesa per la zona del *Torrent de l'Asa*, arran de mar. Però la resta es troba gairabé intacte, fins i tot s'han conservat molts elements arquitectònics, que els hem agrupat sota el nom genèric de *mediterranisme ancestral*. I sobretot resulta un exponent únic d'arquitectura catalana del neoclàssic inicial, malauradament molt desapareguda a la resta de Catalunya, en municipis que hi abundava com Tarragona, Vilanova i La Geltrú o Figueres.

Penso que aquestes afirmacions poden estranyar o fer pensar que exagero. Per això, com a exemple de la poca tensió que dediquem a aquest patrimoni arquitectònic, he volgut donar a conèixer la resta d'una construcció, que ha passat absolutament desapercibuda fins ara. Tot i que molt probablement es tracti de la gran torre de defensa que existia al Masnou, i que servia per identificar aquesta zona del litoral mediterrani. (Les restes es troben al carrer Rector Pineda)<sup>3</sup>.

En quan a la segona reflexió sobre la conservació del substrat històric, vam fer-ne esment, encara que sols fos a nivell d'apunt. Doncs com ja hem dit a l'inici, el fet de salvaguardar la identitat masnovina, és l'aspecte pràctic de la història.

I la utilitat ha de ser la finalitat dels estudis històrics, com passa en qualsevol altre ciència, doncs la manca de praxi, els converteix en simples relats, més o menys verídics dels temps passats.

Gràcies a l'iniciativa de publicar els resums d'aquest *1er Cicle de Conferències d'història del Masnou*, ens permet continuar pensant en els temes exposats, d'una manera més àmplia i oberta. I també fa possible que poguem avaluar entre tots, si ens convertim en *metropolitans barcelonins*, o continuem sent *masnovins de barcelona*. Doncs, si Masnou apareix en els mapes; s'ha conservat abundant documentació; i en el 1752 es converteix en Delegació Marítima (després en Districte Marítim)<sup>4</sup>, és perquè fins el segle XIX, era un punt cabdal de desembarc de mercaderies, especialment pels mercats de Barcelona. Fins i tot tenim documentat (*Crònica de Bruniquer*) que quan la Guerra Civil Catalana (segle XV), Barcelona suportà victoriosa un setge trascendental, gràcies al blat desembarcat al "port del Masnou", tot i el ventall de galeres que hi havia entre el Besòs i el Llobregat, que feien impossible l'avituallament de Barcelona.

A partir de l'últim quart del segle XVIII, per l'augment del comerç de cabotatge masnoví a les costes andaluses i cantàbriques<sup>5</sup>, i després, ja ben entrat el segle XIX per l'inici de la carrera d'Amèrica, farà que calgui augmentar el tonatge dels vaixells i serà Barcelona "el port del Masnou". I ben mirat, també ara, hi ha un bon brogit diari entre El Masnou i Barcelona, degut principalment als desplaçaments laborals. De manera que des de fa segles es mantenen una constant històrica, sols modificada pel tipus de relació, pròpia de cada època. Per això, no crec que es tracti de rebutjar la interrelació El Masnou/Barcelona, sinó de trobar els marcs adequats, perquè es continuï desenvolupant en un eix armònic per ambdues poblacions. Doncs creiem que aquesta interdependència sempre ha estat positiva, i no és la causa de la desmembració que pateix El Masnou, -alarmant- en aquests darrers anys.

**ROSA ALMUZARA**

TÈCNIC DE CULTURA  
GENERALITAT DE CATALUNYA

## NOTES:

<sup>1</sup> Quadre de l'evolució demogràfica del Masnou, segons dades facilitades per Francesc Fàbregas.

<sup>2</sup> AJUNTAMENT DEL MASNOU: Festa Major de Sant Pere. El Masnou 1992. Programa de Festes. Aquest text es va presentar com a comunicació en el *1er Congrés d'Història Local*. Barcelona, 1991. Diputació de Barcelona.

<sup>3</sup> L'interès de la troballa, fa que estem preparant un estudi, que pròximament es publicarà a *Drassanes*, revista de divulgació científica del Museu Marítim de Barcelona.

<sup>4</sup> L'únic en totes les costes espanyoles que tingué aquesta consideració jurídica marítima, sense tenir la de municipi.

<sup>5</sup> Veure el nostre estudi: *Introducció Històrica a La Marina mercant del vuit-cents al Masnou: antecedents* ("La Roca de Xeix", núms. 4, 5 i 6, 1993, pp. 11-30).

## QUADRE NÚM. 1: GUIÓ

### I. COMENTARI SOBRE UN POSSIBLE SUMARI PER A LA HISTÒRIA DEL MASNOU

#### A) REFLEXIÓ SOBRE L'ESTAT DE LA QÜESTIÓ

- punts a revisar
- punts a realitzar
- el perquè d'aquest buit historiogràfic

### 2. SUBSTRAT HISTÒRIC DEL MASNOU

- 2.1- arqueològic
- 2.2- arxivístic
- 2.3- trames urbanes

#### ADDENDA: TRAMES URBANES DEL MASNOU

- 2.3.1- mediterranisme ancestral
- 2.3.2- mediterranisme geogràfic  
i climàtic
  - 2.3.2.1- mar
  - 2.3.2.2- rieres i torrents
- 2.3.3- mediterranisme artístic
  - 2.3.3.1- neoclàssic
  - 2.3.3.2- noucentisme

#### B) REFLEXIÓ SOBRE LA CONSER- VACIÓ DEL SUBSTRAT HISTÒRIC

- ubicació espacial/desarrament: llegat  
rebut/llegat conservat
- qualitat de vida: perseveració de la identi-  
tat urbana o reconversió en barri anònim.

## QUADRE NÚM. 2: EVOLUCIÓ DEMOGRÀFICA DEL MASNOU

ANYS		ANYS	
1867	4.218	1981	14.522
1884	5.006	1982	14.763
1894	1.518	1983	15.145
1904	1.648	1984	15.702
1914	3.410	1985	16.087
1924	4.268	1986	15.212
1934	4.662	1987	16.515
1940	5.084	1988	17.422
1945	4.716	1989	18.040
1950	5.098	1990	18.585
1955	5.482	1991	18.393
			Padró General
1960	6.211	1991	18.640
			Rectificació
1965	8.730	1992	19.377
1966	8.730	1993	19.377
1967	9.115	1994	20.022
1968	9.612	1995	20.301
1969	9.662		
1970	10.634		
1971	10.346		
1972	10.567		
1973	10.666		
1974	11.079		
1975	12.275		
1976	12.586		
1977	12.969		
1978	13.502		
1979	13.876		



AJUNTAMENT DEL MASNOU



MUSEU MUNICIPAL DE NÀUTICA DEL MASNOU

Amb la col·laboració:



**CAIXA  
LAIETANA**