



Construcció i primer viatge d'una nau

Agustí Ma Vilà i Galí

Els contractes i escriptures dels manuals de marina ens donen pistes sobre tota mena d'activitats relacionades amb la navegació a vela dels segles XVIII i XIX, com per exemple la

construcció i preparació d'un viatge cap a les Amèriques. Aquest reportatge segueix la documentació relativa a la preparació del viatge d'alguns comerciants del moment, com Manel Roger i Conill.



Si ens endinsem en els manuals de les escriptories de marina, ben aviat ens adonarem de la multiplicitat d'escriptures de contractes relatius a tota mena d'activitats de la nostra marina velera dels segles XVIII i XIX, entre les quals podem destacar les escriptures de construcció d'una nau, propietat d'un vaixell, patronia, caució per a la obtenció de la reial patent de navegació, contracte de tripulació, de noliejament, escriptura de venda d'un vaixell, de protesta de mar, de navegació en cors, escriptures de compra o venda d'esclaus, etc. També tot un grup d'escriptures de poder atorgades forçosament davant d'escrivà de marina per a tots aquells actes en què intervinguin un o més matriculats.

Ordinàriament en totes aquestes escriptures o contractes es fan constar els drets i deures de les persones peticionàries dintre l'àmbit en què es desenvoluparà la funció sol·licitada.

Una anàlisi exhaustiva del contingut de tots els contractes i escriptures esmentats s'apartaria de l'objectiu d'aquest treball, anàlisi que per la seva extensió i complexitat pot ser motiu d'un estudi monogràfic prou interessant per entrar en l'espai legal que envoltava les relacions entre els subjectes que intervenien en el fet del comerç marítim relatiu a la nostra marina de vela. Però sí que sembla oportú fer un esbós d'alguns dels principals contractes i escriptures.

En el contracte de construcció d'una nau constaran les característiques generals de la nau que es vol construir, els tipus de fustes emprades per a cada part del buc, el cost total de la nau i el termini dintre el qual s'haurà d'acabar la construcció.

En les escriptures de caució per a l'obtenció de la reial patent de navegació, constarà el període per al qual es demana, la fiança que el fiador dóna a favor del capità de la nau –generalment la meitat del seu cost–, l'obligació de retornar la patent un cop acomplert el viatge o període per al qual s'atorga, etc. Però quan aquest document és per a una nau que ha de anar en cors, aleshores les condicions són molt més estrictes i es fan constar en el document que es signa totes les regles del cors.

El contracte de tripulació és un altre document on també es detallen les obligacions dels tripulants, des de la

càrrega i descàrrega de les mercaderies transportades fins a la disciplina a seguir per a la tasca a desenvolupar a bord. També les obligacions del capità respecte als seus subordinats pel que fa a la composició dels àpats, dels salaris i de la promesa de no sortir a la mar en temps del que en l'argot mariner és conegut per 'equinoccis'.

Les escriptures de protesta de mar són un altre document en el contingut del qual el capità especifica fil per randa les circumstàncies que el porten a protestar una i mil vegades contra la mar i elements i asseguradors pels danys soferts durant la navegació per causes fortuïtes com temporals, avarades, abordatges, etc.

En els contractes de noliejament s'estableixen les condicions entre el capità de la nau, que prestava el vaixell al comerciant o a qualsevol altra persona que disposava de mercaderies i desitjava situar-les en un port d'un altre país, ordinàriament a Amèrica en el nostre cas.

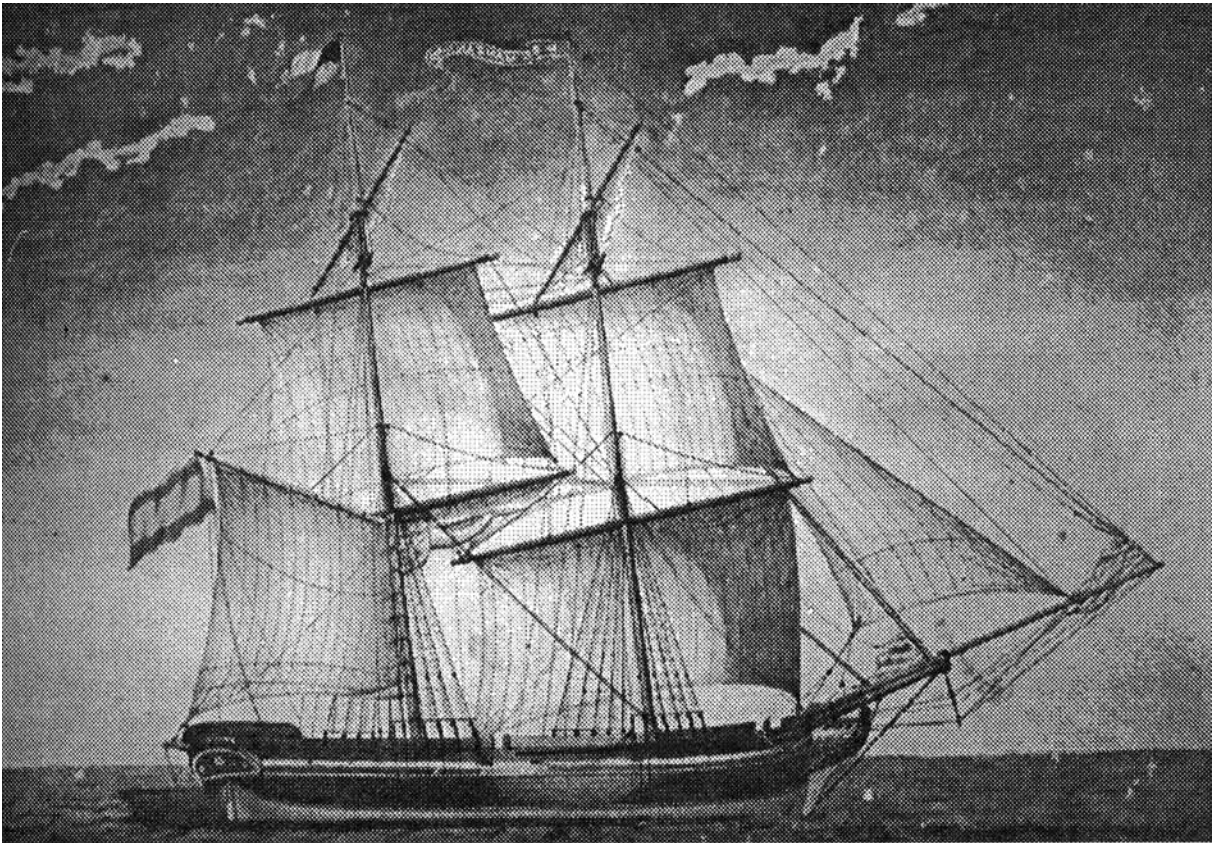
En els contractes de patronia intervenen no solament el capità sinó també els parçoners, que atorguen en acte davant de notari la responsabilitat del comandament d'una nau a un patró o pilot que han escollit de comú acord.

I es poden afegir tota mena d'actes o fets que impliquen l'atorgament d'un escriptura davant de notari, que es poden resumir dient que tota circumstància que afectés a tota cosa o persona adscrita a la mar havia de fer-se davant d'escrivà de marina o, en lloc seu, davant del notari del primer port on recalés la nau.

De tots aquests exemples de contractes els que més ens interessin per al nostre treball són els que fan referència a la construcció d'un vaixell i, derivat d'aquest acte, el carregament que portarà en el seu viatge vers Amèrica.

Quant a la construcció del vaixell, si bé sabem que en molts casos es troben relacions força detallades de les parts constitutives de la construcció i que també es donen generalment detalls de les dimensions de totes les parts del buc, no se'ns dóna la mecànica de la preparació de la nau, de tot el moviment preparatori tant pel que fa a l'aprovisionament de les parts constitutives del nou bastiment i la seva procedència, ni quant a la seva constitució, sinó pel que fa la preparació de la seva construcció, és a dir aquell anar i venir dels armadors de la nau o dels

En el cas que ens ocupa, la nau que es va construir havia de servir per transportar de Barcelona a Manzanillo les mercaderies que la societat Domingo Segrera y Cia. volia vendre a través de la casa establerta en aquella ciutat de l'illa de Cuba.



seus representants en cerca de les millors opcions per a les diverses parts del vaixell.

Altres dades que no es troben en els milers de folis de les escriptures de marina, i menys en els llibres de navegació del capitans, són les del carregament que portarà la nau ni la seva valoració, si bé hem de convenir que els llibres de comptes del nostres navegants són, en general, d'una minuciositat molt gran pel que fa a la liquidació de partides importants, sobretot quan el carregament està format per partides molt concretes, per exemple vi, oli, aiguardents en el viatge d'anada; *tasajo* en les transaccions entre els ports productors d'aquest tipus de carn, generalment de l'Argentina, l'Uruguai i el sud del Brasil i ports de les illes del Carib principalment; o de fusta, cotó o sucre quan es tracta del comerç entre Amèrica i la metròpoli. Rarament es troben relacions exhaustives del carregament quan es tracta de gran diversitat de productes per a un mateix viatge, així com tampoc es troba literatura sobre la mecànica de la preparació del carregament de l'embarcació i la seva comparació amb la que realment ha resultat a última hora, tant pel que fa al port de sortida com per la que prendrà en l'escala o escales intermèdies.

Han estat causes fortuïtes les que m'han menat a ensopegar amb les dades objecte d'aquest article, informació que no cercava ni creia obtenir en la cerca de determinada informació familiar, però a causa que gran part dels meus avantpassats i també de la meua esposa estan emparentats amb gent de mar o relacionats amb el tràfic o comerç marítim, ha aparegut un parent llunyà, familiar que va promoure la construcció d'un vaixell dins la societat de la qual formava part, tant per millorar els negocis de l'esmentada societat com per interès propi.

■ L'AVENTURA DEL COMERCIANT MANEL ROGER CONILL

Ara tenim a l'abast dades que a més de relacionar-nos el cost d'una nau amb tots els ets i uts de cada una de les parts ens donen detalls sobre la preparació dels diversos materials, de primera i segona mà, adquirits per a la construcció de l'embarcació.

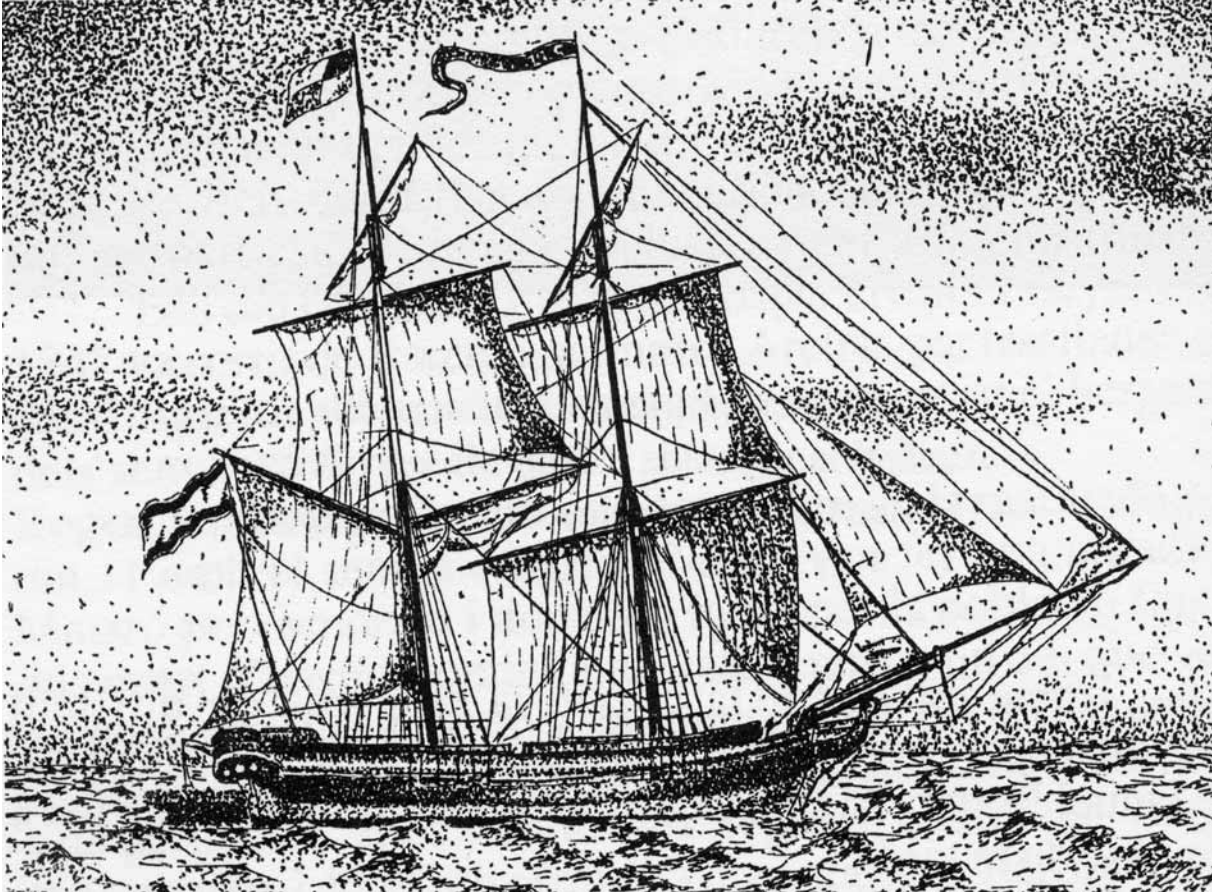
La minuciositat més estricta es troba tant en la preparació, molt abans que la nau eixís d'estepa, de les mercaderies que els armadors pensen carregar al port de partida –Barcelona– com de les que s'hauran de preparar per a l'escala que l'embarcació faci a Màlaga, així com les recomanacions que de bon començament es fan des de Barcelona a la casa consignatària a Manzanillo (Cuba) per tal de preveure amb temps la càrrega per al viatge de tornada.

A Manel Roger i Conill, comerciant, natural de Lloret de Mar, el situem cap al 1840 a Barcelona on, entre altres negocis, estava involucrat en el de la cera, molt important en l'època en què se situen els fets que volem comentar, dins la primera meitat del segle XIX. A la vegada, estava ben relacionat amb la família Segrera d'Arenys de Mar, que tenia establerta una companyia comercial a la població de Manzanillo, a l'illa de Cuba, que exercia amb el nom de Domingo Segrera y Cía., a través de la qual Manel Roger obtenia importants partides de cera, generalment cera groga que comercialitzava a la Península o blanqueja va per a la seva distribució.

Manel Roger i Domingo Segrera y Cía. devien portar temps alimentant la idea de la conveniència d'armar una nau no només amb el pensament posat en el transport de la cera, cosa que no hagués justificat la inversió, sinó amb la intenció també d'introduir-se en el negoci de la comercialització de productes peninsulars d'una banda i dels procedents de l'altra costa de l'Oceà de l'altra.

Per tant, la finalitat de la construcció d'un vaixell es diferenciava de la dels típics parçoners que construïen l'embarcació per explotar-la pel sistema d'interessats en la fusta, en la mota o fons expedicionari o pel nòlit. En el cas que ens ocupa, la nau serviria per transportar de Barcelona a Manzanillo les mercaderies que la societat Domingo Segrera y Cía. s'ocuparia de vendre a través de la casa establerta en aquella ciutat de l'illa de Cuba. En aquest cas, el capità no s'havia de preocupar de vendre els productes transportats perquè aquests, en principi, anaven tots consignats a la repetida societat Domingo Segrera y Cía.

Amb data 6 de gener de 1847 Manel Roger escriu a Domingo Segrera y Cía. a Manzanillo per comentar-li que ha arribat el moment de fer realitat el projecte tantes vegades parlat de construir una nau per a la ruta Barcelona -Manzanillo.



□ UNA NAU DE CÀRREGA PER A LA RUTA BARCELONA-MANZANILLO

Amb data 6 de gener de 1847 Manel Roger escriu a Domingo Segrera y Cía. a Manzanillo per comentar-li que ha arribat el moment de fer realitat el projecte tantes vegades parlat de construir una nau per al trajecte Barcelona-Manzanillo. Confirma que ja està en grada un vaixell d'una capacitat de càrrega d'unes 250 pipes (unes 125 tones). El vaixell es construeix a les drassanes de Lloret de Mar a càrrec del mestre d'aixa Agustí Pujol, conegut pel sobrenom d'«es Ferreret», que s'havia compromès a deixar la nau acabada per fer-se a la vela dins el mes de maig següent.

A partir d'aquest moment, Manel Roger ja pensa no només en el carregament d'anada sinó també en el de tornada. És així com en la mateixa carta Manel Roger recomana a la casa Segrera de Manzanillo que és important, tot seguit de la seva recepció, que li enviïn via Londres (i per triplicat, si és per altres conductes) una factura de tots els articles que creguin que convé carregar en el nou vaixell, en les condicions més avantatjoses per a la compra del carregament de tornada –caobes, cuirs, la partida de cera que considerin oportú, segons la importància dels altres articles, procurant obtenir-la al preu de 5 o 50 \$ l'arrova, així com tots els altres articles que considerin convenients– tot perquè el vaixell demori el menor temps possible al port de Manzanillo.

Al cap aproximadament d'un mes d'aquesta carta n'escriu una altra amb la mateixa destinació. Els explica que la construcció s'activa al màxim possible i els confirma el desig d'iniciar la navegació a la fi de maig.

Tot seguit explicita l'organització del capital que es considera necessari per a la bona marxa del negoci i la distribució d'accions que s'ha fet d'acord amb el Sr. Carles Segrera (germà del Segrera resident a Arenys de Mar):

Cost del vaixell	8.000 \$
Per a fons o motes	12.000 \$
	<u>20.000 \$</u>

Capital que es reparteix en les quatre parts següents:

Srs. Domingo Segrera y Cía., de Manzanillo	5.000 \$
Sr. Carlos Segrera	5.000 \$
El capità Pelegrí Macià	5.000 \$
La casa comercial de Manel Roger	5.000 \$

Finalment, el cost del vaixell es va repartir quant a la participació en la fusta.¹

Srs. Domingo Segrera y Cía., de Manzanillo	2.333 \$ 6 rals 22 morabatins
Carlos Segrera, de Barcelona	2.333 \$ 6 rals 22 morabatins
Manel Roger, de Barcelona	2.333 \$ 6 rals 22 morabatins
Pelegrí Macià i Mataró, de Lloret	1.000 \$

Els adverteix que no cal que enviïn diners per a la part d'interès en el vaixell. Els diu que per al viatge de tornada disposin de fins a 6.000\$, que representa la meitat del fons o mota, que equivaldrà al carregament del vaixell en el viatge de tornada. També els diu que per no perjudicar les expedicions de la nau s'ha convingut amb l'amic Carles Segrera suspendre el negoci de cera groga que devien mantenir a compte dels dos.

A partir d'aquí apareix en escena el capità lloretenc Joan B. Rissech, l'home de confiança que a Lloret s'ocupava de coordinar la recepció de tot el que es referia a la construcció de la nau.

La primera intervenció de Rissech la trobem en una carta de data 17 de març de 1847 enviada des de Barcelona al capità designat per comandar el vaixell, Pelegrí Macià i Mataró, de Lloret, i que es troba en aquesta població. Comunica al capità que per mitjà d'un tal Onofre Poch li envia 44 quintars, 3 arroves i 13 lliures de maniobres usades:

4 dotzenes de bossells
2 bombes de bronze amb els seus vasos
1 ruixó per a la llanxa i dues baldes
2 banderes, 1 farola, 1 tamboret per al bauprès
12 peces d'arboradura: pals per a 4 vergues majors i un trinquet vell
1 barril de quitrà per a la maniobra

23 de juny de 1847. Manel Roger escriu a Domingo Segrera y Cía. de Manzanillo per assabentar-los que juntament amb el senyor Domingo Segrera i el seu pare Carles, van tenir el goig de presenciar a Lloret la fusa del vaixell, el seu nou vaixell, el qual ja es troba al port de Barcelona a l'espera de la data fixada per al seu primer viatge.



També li avança que té una altra partida amb el material següent: 6 botalons per a ales; un botaló de floc i flocs petits; una verga de gàbia treballada; 2 mastelers de goneta també llestos; 2 tangons; una verga de goneta i el peu d'amic, i les creuetes i tamborets amb el moc, tot preparat a punt de servir.²

Sembla evident que Joan B. Rissech tenia àmplies facultats per impulsar la construcció del vaixell, si hem de fer cas de la resta del contingut de la carta. Recomana al capità Pelegrí Macià treballar sense perdre un moment, i arriba fins i tot a detalls com recomanar que per als pals i el bauprès no s'oblidi de deixar les espigues dels pals amb escriu perquè hi hagi possibilitat de rebaixar-los si ho demanen les creuetes i els tamborets.

Així mateix l'adverteix que rebrà maniobra nova de Malgrat, però que no toqui res, instruccions que demana que passi al mestre d'aixa, a menys que no es consideri imprescindible.

També és Manel Roger, en una carta de 19 de març, qui des de Barcelona informa a Esteve Capdevila, el seu cunyat (que aleshores es troba a Lloret) i amb qui també manté relacions en el camp de la cera, d'aspectes referents a la nova nau. L'assabenta que en el moment que el temps millori sortirà l'arboradura vers Lloret. Li participa que Joan B. Rissech té comprades a Barcelona les bótes que mancaven i que amb es Ferreret –el mestre d'aixa Agustí Pujol– acordà que per al bauprès s'empraria pi dels país, cosa que diu que és normal per a tots el vaixells.

23 de juny de 1847. Manel Roger escriu a Domingo Segrera y Cía. de Manzanillo per assabentar-los que juntament amb el senyor Domingo Segrera i el seu pare Carles, van tenir el goig de presenciar a Lloret la fusa del vaixell, el seu nou vaixell, el qual ja es troba al port de Barcelona en l'espera de la data fixada per al seu primer viatge. La nau, que va ser batejada amb el nom de *Paquete de Manzanillo*, va eixir d'estepa el dimarts dia 15 de juny a les vuit del matí, i la seva fusa va ser presenciada per Manel Roger –membre de la família Segrera d'Arenys de Mar– i per Joan Monjo i Pons.³

□ EL CARREGAMENT DEL PRIMER VIATGE

A partir d'ara tota la correspondència entre els actors principals de la construcció de la pollacra girarà al voltant del carregament que ha de prendre en el seu primer viatge. En una carta de 18 de juliol de 1847 de Manel Roger a Rafel Puigbó, resident a Marsella, tot seguit d'assabentar-lo que no es vol exposar el viatge en temps de tanta calor perquè es podrien danyar alguns productes, com ara els de perfumeria, s'ha decidit ajornar-lo fins una estació més propícia.

Malgrat tot, li diu que si tingués preparades les *friole-ras* que li indica, tot seguit les podria enviar a Barcelona, si troba l'oportunitat d'un vaixell, sempre que es rebin no més enllà del 15 d'agost, sense mancar la recomanació que tot sigui de qualitat superior. La relació és com segueix:

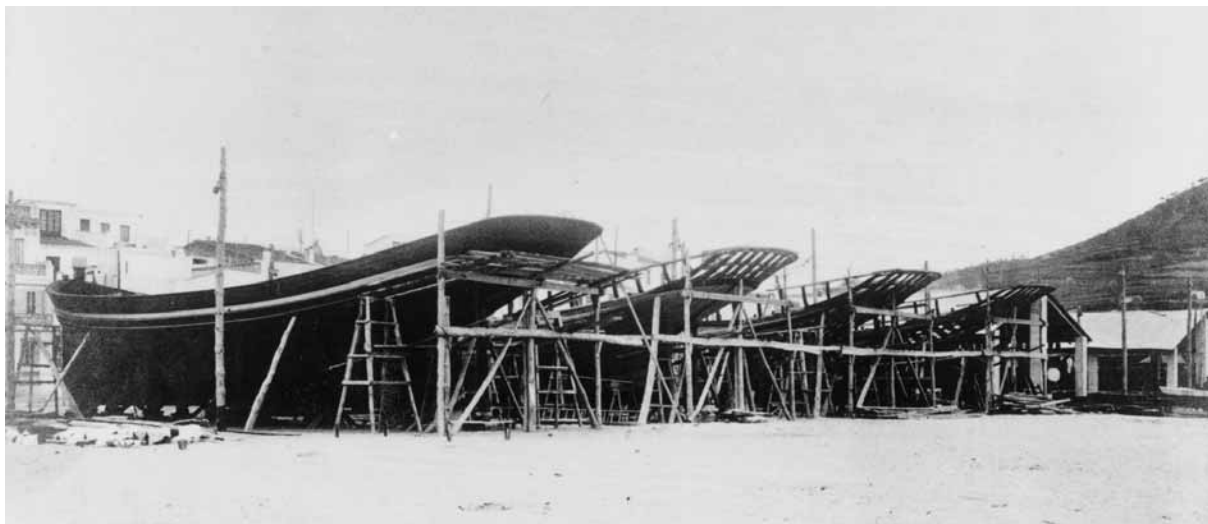
Caixes de dolços	12 caixes
Olives verdes	25 caixes
Olives farcides amb oli	25 caixes
Pots de pomada en envàs de vidre acanalat (una caixa de 12 dotzenes de pots)	
12 dotzenes de pots rodons d'aigua de Colònia de 15 per litre (Hem d'entendre 15 % d'alcohol per litre)	
12 dotzenes de pots rodons d'aigua de Colònia de 16 per litre	
12 dotzenes de pastilles de sabó ordinari al preu de 2ff. dotzena	

A partir de la data de la carta anterior se'n succeeixen d'altres a diversos possibles subministradors.

A Jaume Riera de Lloret li demana tres bales de taps assortits, que siguin aptes per a garrafons i ampolles grans, mitjanes i petites. Més tard amplia la seva comanda amb una bala de taps per a garrafons, una bala de bafins regular i dues mitges bales de curts regulars.

A Gregori Oliver de Palma de Mallorca li demana:

Les característiques de la nau o, fins i tot, el tipus de fusta emprada eren elements que havien de constar en el contracte de construcció d'una nau. A la foto d'aquesta pàgina, Drassana a la platja de Blanes. A la pàgina dreta, una patent de sanitat, un dels documents lligats a la vida d'una embarcació.



3 caixes de llaunes d'oli d'ametlles
3 caixes de mitges llaunes d'oli d'ametlles
3 caixes de quarts de llauna d'oli d'ametlles
12 caixes de conserves en vinagre (si n'hi hagués de col i flor en pot posar una)
4 caixes (a més de les anteriors)
12 caixes d'olives en flascons
12 caixes de 12 flascons de fruites en almívar
12 caixes d'oli refinat
25 borratxel·los (*barrillitos*) d'olives
5 q de formatge empaquetats cadascun amb dos papers, col·locat en alfàbies vidriades mitjanes
6 caixes en conserva d'oli que continguin calamarsos, bonítol, sardines i altres classes de peix, així com bolets.
Si només hi hagués llaunes de calamars «me n'enviarà 2 caixes de 12 llaunes cadascuna»
2 caixes de carxofes amb oli
12 garrafons de vinagre blanc a l'estragó
12 garrafons d'aniset

La consigna és que si no es troben algunes coses de les relacionades o no mereixen la seva entera confiança, no s'enviïn. Uns dies més tard li demana dues dotzenes de pells de xai de superiors qualitat i dues dotzenes de qualitat mitjana. A Josep Valls de Vilanova li demana sis caixes d'una dotzena de llaunes senceres, però que cada caixa contingui dues llaunes de prunes, dues de préssecs, dues de préssecs durs, dues d'albercocs, dues de peres, tot fruites fresques extret l'aire, de molt superior qualitat i entera confiança. A més, tres caixes amb 24 mitges llaunes dels mateixos fruits variats i quatre mitges llaunes de cada classe en cada caixa. A Francesc Romagosa i Raventós, 32 pipes, 12 mitges pipes i 8 barrils de vi.

A Antoni Pi i Serra de València, 150 barrils de farina. Tampoc descuida la càrrega que el vaixell ha de prendre en la seva recalada a Màlaga. Per això amb data del 5 de setembre escriu a P. Parladé y Cía., d'aquella població, per les mercaderies següents:



600 botilles oli (botilles rodones, si en troba)
 12 caixes d'una arrova d'ametlla sense clofolla
 12 barrilets d'una arrova de tonyina
 12 barrilets d'una arrova de tonyina
 12 quintars de pastes assortides, en caixes d'una arrova
 80 caixes d'un quintar de sabó dur
 30 caixes de dues arroves de sabó dur
 20 caixes d'una arrova de sabó dur
 50 caixes d'una arrova de panses
 25 mitges caixes de panses
 50 barrilets de vi dolç
 50 barrilets de vi sec
 3 sacs de comí
 3 sacs d'anís
 12 sacs de cigrons
 12 gerres vidriades de cabuda d'una pipa que s'ompliran
 de flor d'orenga
 3 caixes de 12 llaunes de maduixes extret l'aire

Si amb el que s'ha relacionat restés encara espai en el vaixell, el pot completar amb els articles següents, seguint l'ordre en què es donen:

En primer lloc 50 q de sabó
 En segon lloc 52 caixes d'una arrova de pastes
 En tercer lloc 25 barrilets de vi dolç
 En quart lloc 100 botilles d'oli
 I si encara sobrés lloc, 50 q més de sabó

D'aquesta carta, al cap d'uns dies se n'envia un duplicat on s'expressa que el vaixell surt amb molta càrrega i no sap si podrà admetre tot el que s'ha previst. El capità farà tot el possible.

□ 10 DE SETEMBRE DE 1847: EL VAIXELL ES FA A LA MAR

El vaixell va llevar l'àncora del port de Barcelona al voltant del dia 10 de setembre de 1847, i en una carta de data 30 de setembre Manel Roger assabenta els Srs. Domingo Sagrera de Manzanillo que la nau va recalcar al port de Màlaga el dia 21.



Però el carregament real de la pollastra no va coincidir pas amb les previsions que havia fet Manel Roger. Serà el capità Pelegrí Macià i Mataró qui ens proporcionarà els carregaments reals fets a Barcelona i en la seva recalada al port de Màlaga. Ho trobem en un manual de l'esmentat capità, on a més d'especificar-nos el cost de construcció de la nau, ens dóna els carregaments detallats a Barcelona i Màlaga, així com el detall dels resultats de cinc dels viatges de la pollastra *Paquete de Manzanillo*.⁴

El llibre porta per títol *Libro de Particulares de las expediciones de la polastra Paquete de Manzanillo, su capitán Pelegrín Macià Mataró*.

L'encapçalament del primer document diu: «Convenio firmado por los abajo suscritos al establecer el Buque polastra *Paquete de Manzanillo*, a la carrera de éste a aquel punto (Manzanillo)».

Tot seguit relaciona les diverses partides amb els seu cost:

Nº recibos	Coste del buque	Pesos	fracciones
1. Cuenta de la construcción del buque	1.900		-
2. Cuenta del herrero	568	10	-
3. Cuenta del calafate	302	16	-
4. Cuenta hojalatero	255	10	29
5. Cuenta carpintero	320	-	-
6. Cuenta maestro clavero	454	18	-
7. Otra cuenta del mismo	4	15	-
8. Cuenta de maniobras fabricadas por D. Pablo de Puig de Malgrat	200	10	-
9. Cuenta maniobras cordelero de Lloret	214	16	25
10. Cuenta de cotonías para el velamen	462	13	24
11. Cuenta de la arboladura recibida de Marsella	356	2	-
12. Una cuenta de jarcia usada	343	15	-
13. Una cuenta de 39qq. 3@ cadena dos anclas	240	4	-
14. Una cuenta de madera para pipería	22	3	16
15. Una cuenta de dos banderas	24	6	-
16. Una cuenta del capitán Rissech de una cadena, una ancla y otras frioleras	358	-	-
17. Cuentas de lo satisfecho por el capitán Rissech por gastos de la avarada del buque	130	-	-
18. Una cuneta de Roger del gasto de refresco y cigarros para la bendición del buque	37	19	-
19. Una cuenta del práctico por la entrada del buque al puerto de Barcelona	4	-	-
20. Una cuenta del armador de la nave	1	10	-
21. Una cuenta del capitán Peregrín Macià que comprende lo que ha pagado por el casco y parejos, jornales para la maniobra, jornales para el velamen, provisiones y gastos menores	661	17	22
22. Una cuenta de cadena para Ostaga	17	10	-
23. Una cuenta para remos para la lancha y el bote	8	10	-
24. Una cuenta de jarcia	35	12	-
25. Una cuenta del tonelero de tres pipas para la aguada	14	12	-
26. Dos cuentas del pintor	39	1	-
27. Una cuenta del carpintero por sus trabajos en el buque estando en el puerto de Barcelona	1217	-	-
28. Dos cuentas del maestro herrero D. Fco. Lacambra, del importe del molinete y otras frioleras	186	7	-
29. Una cuenta de dos piezas de cotonía para el velamen	75	10	-
30. Recibo de la gratificación hecha al maestro constructor del buque	80	-	-
31. Una cuenta del capitán Macià por gastos hechos al buque el día de la partida	107	15	-
32. Dos cuentas de los derechos de la Escribanía Marina para la habilitación de los papeles del buque y su despacho	49	0	20
33. Cuenta del costo del cobre y aforro del buque	1.422	12	-
	8.914	-	-
Se le fijan por dos fondos a motas	11.086	-	-
	\$ 20.000	-	-
Representado dicho capital a saber: Por los Sres Domingo Segrera y Cía., por 1/4	\$ 5.000	-	-
Por D. Carlos Segrera por 1/4	\$ 5.000	-	-
El capitán D. Pelegrín Macià por 1/10	\$ 2.000	-	-
D. Manuel Roger por 2/5	\$ 8.000	-	-
	\$ 20.000	-	-



La correspondència entre els protagonistes d'aquesta història, revela en bona mesura quines eren les condicions del viatge amb tot el seu detall del carregament, queviures i efectes necessaris per emprendre l'aventura.

El document continua dient: «El referido buque se dedicará exclusivamente a la carrera de Barcelona a Manzanillo y viceversa, sin que pueda dársele otro destino. Caso de no convenir en ello alguno de los interesados podrán empero los Sres. Domingo Segrera y Cía. de Manzanillo, destinarlo a algún otro viaje a flete, sea para otro punto de la isla de Cuba, Jamaica u otro inmediato, siempre que lo miren ventajoso al interés común».

«Su despacho en Barcelona será al cuidado de la casa de D. Manuel Roger y en Manzanillo de los Sres. Domingo Segrera y Cía., sin que por ello por las compras o ventas de sus cargamentos deba cobrar ninguna de dichas casas comisión alguna».

«El capitán no disfrutará tampoco de comisión alguna y sí sólo del salario de 55 pesos fuertes mensuales estando a la mar, y mitad, o sea 27,5 pesos fuertes, en su estada en tierra, que le señalen los demás socios mientras gobernare la nave, a lo que se conforma».

«El buque demorará lo menos posible tanto en el puerto de Barcelona como en el de Manzanillo, debiendo tener aprontada su completa carga a su llegada a ambos puntos, a cuyo fin se les fijan dos fondos».

«Tanto de ida como de vuelta se hará el seguro del total valor del buque y su expedición».

«Se liquidará ésta en el acto y en presencia de las cuentas de sus producidos, y los beneficios o pérdidas que resultaren se repartirán proporcionalmente a la parte de interés que cada socio representa».

«Finalmente queda convenido que si alguno de sus socios resolviera separarse del negocio no podrá transferir su interés a persona extraña sin previa conformidad de los demás y en todo caso deberá atenerse a la liquidación pendiente que acordara la mayoría».

Signen el document: Pelegrín Macià, Carlos Segrera, Manuel Roger, Domingo Segrera y Cía.

Interesados en la polacra *Paquete de Manzanillo* en casco y mota:

Los Sres. Domingo Segrera y Cía de Manzanillo	\$ 5.000,-
D. Carlos Segrera de Barcelona	\$ 5.000,-
El capitán Pelegrín Macià	\$ 5.000,-
D. Manuel Roger	\$ 7.000,-
El capitán Juan B. Rissech, de que le dará en cuenta Manuel Roger y de cuya Suma le tiene éste firmado un recibo	\$ 1.000,- \$ 8.000,- \$ 20.000,-

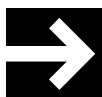


El carregament que va portar la pollacra en el seu primer viatge no va ser pas exactament el que Manel Roger havia preparat a partir de rebre la mercaderia de diversa

procedència, com hem vist. El capità de la nau dóna la relació precisa del que va carregar a Barcelona i en l'escala que la pollacra va fer a Màlaga. És com segueix:

«Sobrebordo de la carga que conduce la polacra Paquete de Manzanillo, su capitán Pelegrín Maciá en su primer viaje a Manzanillo en setiembre 1847»

«PMD F6	150 barriles de harina superior de Valencia		
R	30 barriles vino tinto superior y claro de Calella		
"	12 barriles vino tinto superior y claro de Teyá		
MR	9 cajas de aceite de almendras (2 de 12 latas, 3 de 24 medias y 3 de 48 cuartos)	TBC	4 piezas sueltas de jarcia
"	12 cajas encurtidos en vinagres	PDM	4 piezas sueltas de abacá (queniquen)
"	12 cajas de frutos en almíbar	"	1 caja con 12 libras castellanas azafrán en 25 botes
"	12 cajas de aceitunas en frascos	"	4 balas de tapones de corcho (vaciada una a bordo)
"	25 cajas de aceite refinado	"	1 baúl 31 docenas pantuflas y 15 para niño
"	2 cajas de 12 latas calamares en aceite	"	1 baúl con 10 docenas de becerros
"	12 garrafones de 1/2 arroba vinagre blanco (uno roto)	"	1 baúl con 10 docenas tafilete de colores
"	20 canastos de anisete	"	2 barriles de cola
"	9 baúles con 100 docenas de alpargatas	TRM	6 cascos arengadas (con 27 millares)
"	1 baúl con 120 piezas de ribetear y 10 gruesas cuerda y una gruesa bordones para guitarra (en las cintas va nota de sus colores)		20 cajas de hoja de lata con 10 qql. 3@ 22& bacalao
"	3 balas papel pintado para cajas tabaco	CH	1 barril clavos de especia para comer
"	1.132 ristras ajos (se descargarán antes de la otra partida de 144 ristras)	CV	2 balas de papel blanco florete (en dos cajas)
"	102 piedras cuadradas para amolar	ST	2 balas de papel blanco florete (en dos cajas)
"	2 cajas de hojalata con 1 col. de longanizas (sin registrar)		28 balas papel estraza
"	6 cajas de 12 latas frutas extraído el aire		2 balas papel estraza marca mayor
"	3 cajas de 24 medias latas de frutas extraído el aire		2 balas papel blanco para cigarrillos
MP	5 docenas de sombreros (1 docenas de niños en caja núm. 3)		2 balas papel medio florete
FH	5 docenas de sombreros (1 docena de niñas en una sola caja)		48 1/8 qqs. cebollas (en 16 cerones)
	1 caja con 100 millares puntas de París		144 ristras ajos muy gordos
	12 fardos cáñamo obrado		31 cargas y 21 docenas jarros para agua obra barro ordinaria
	6 cajas zapatos de becerro, charol y Baqueta		131 docenas, 18 juegos y ? de carga obra de barro vi-driada
		A	300 garrafones aguardiente anisado doble
		O	175 garrafones Castilla (Holanda)
		A	178 garrafones grandes, medianos y pequeños anisado doble (2 rotos)
			4 garrafones aguardiente espíritu de 35º
			13 potes de vidrio cubiertos, vacíos
			2 baúles con 111/2 gruesas naipes
		DS	1 caja con 6 lámparas 1 luz»



El carregament que va portar la pollacra en el seu primer viatge no va ser pas exactament el que el comerciant Manel Roger havia preparat a partir de rebre la mercaderia de diversa procedència.



La factura de tot aquest gènere, que es trobava en els comptes del capità Macià perfectament detallada ascendia –compreses les despeses d'embarcament de 27 \$ 1 rals 6 morabatins, i 402 \$ 2 rals 21 morabatins per despeses menors i el compte del ranxo–, a un total de 8.151 \$ 5 rals 8 morabatins.

Al port de Màlaga procedeix a completar càrrega amb les partides següents:

«600 botijas con 288@ 216 aceite Bodega
 48 cajas fideos surtidos
 80 cajas 4@ jabón
 30 cajas con 15 qqs. jabón
 30 cajas con 5 qqs. jabón

50 cajas de pasa racimo		
25 cajas de pasa racimo		
12 ceretes de higos		
50 barriles d 1@ de vino dulce con cercos de fierro		
50 barriles de 1@ de vino seco		
25 barriles de 1@ aceitunas		
12 sacos de garbanzos		
1 saco cominos		
3 sacos matalaúga con 11@ 2&		
12 barriles atún 1@		
12 barriles atún		
Total gastos, comisiones, etc.	\$ 1.880	1 -
Que junto con lo cargado en Barcelona	\$ 8.151	5 8
Total coste mercaderías y varios	\$ 10.031	6 8»

La càrrega de tornada va ser:

«44 piezas de caoba de 16”				
66 piezas de caoba de 14” i 15”				
277 piezas de caoba de 18”				
2 tonelada inglesa de palo fustete				
10 qq. granadilla				
220 palos redondos				
91 macutos cera amarilla				
169 cueros al pelo	\$ 6.402	12	-	
Gastos diversos»				
RESUM				
Valor factura càrrega Barcelona i Màlaga	\$ 10.031	5	8	
Valor factura càrrega Manzanillo	\$ 6.402	12	-	
Despeses dels dos viatges	\$ 1.878	10	-	
Total despeses	\$ 18.312	8	8	
Líquid produït	\$ 19.573	15	0	
Benefici	\$ 1.261	7	0	

Tot i tractar-se d'un primer viatge tan ben planificat, s'aparta molt del que alguns autors ens han fet arribar: que es donaven casos en què amb el resultat del primer viatge s'amortitzava el cost de la nau. No va pas ser així, perquè la rendibilitat d'aquest primer viatge va ser poc més d'un 14 % del cost de la nau.

La pollacra va fer altres cinc viatges mentre va ser propietat del parçoners interessats en la seva construcció: quatre viatges a Manzanillo i un, el quart, a Noruega i

Hamburg, del que s'ignora el carregament d'anada i que va tornar amb un carregament de bacallà i peixopalo, cap d'ells amb resultats no pas massa satisfactoris.

Pocs detalls es coneixen d'aquests últims viatges, al final del quals la nau passa el 1851 la propietat de Manel Roger a mans de Martirià Botet i Rosats, adquisició que va ser una de les causes de la seva fallida, així com els avals de Botet a favor de Roger, que era el seu oncle, i que no va atendre als venciments. Oferta la nau en subhasta pública, va ser adquirida per qui n'havia estat el seu capità, Pelegrí Macià i Mataró, de Lloret de Mar. Ben aviat, l'any 1854 es ven la seva participació en la nau a Francesc Lloret de Barcelona.⁵

Fins aquí la descripció dels fets que ens proposàvem remarcar, i ens oblidem de la trajectòria del nostre principal actor, Manel Roger i Conill, que ja en gran part ha estat recollida en el llibre *Martirià Botet i Rosats. Armador i navilier de Lloret*.

NOTES

- 1 VILÀ i GALÍ, A. M. *La Marina Mercant de Lloret de Mar*. Col·lecció «Es Frares». Ajuntament de Lloret de Mar, 1992, p. 328.
- 2 Denominacions d'acord amb el *Vocabulari Marítim* de José Martí-nez Hidalgo i Laureà Carbonell Relat (Barcelona, 1984).
- 3 VILÀ i GALÍ, A. M. *Joan Monjo i Pons. Un exemple de tenacitat*. Vi-lassar, Oikos-Tau, 1997, pp. 68-71.
- 4 AHCB Fons Comercial, vol. B-327.
- 5 VILÀ GALÍ, A. M. *Martirià Botet i Rosats. Armador i navilier de Llo-ret*. Lloret de Mar, 2004, pp. 79-124.

