

EL CONFLICTE DE LA FRAGATA ANGLESA NEPTUNE. LES MOBILITZACIONS DE TAPERS TUMULTUARIS A LA BADIA DE PALAMÓS, 1820

GABRIEL MARTÍN ROIG
historiespalamos@gmail.com

RESUM: El 27 d'abril del 1820 va fondejar, al bell mig de la badia de Palamós, la fragata anglesa Neptune amb l'objectiu de recollir una important càrrega de pannes de suro que havien d'anar a Londres. La feina d'embarcament d'aquesta mercaderia, que es va fer amb gavarres des de la platja de Sant Antoni, es va interrompre sobtadament per la irrupció de colles de tapers tumultuaris que, escridassant i proveïts de pals, denunciaven la situació d'indefensió que tenia el sector. Aquesta acció va ser l'inici d'una mobilització que va durar prop de dos mesos i que, el 16 de maig de 1820, va aconseguir concentrar a Palamós uns cinc-cents tapers vinguts de tota la comarca. Aquest article pretén aportar noves dades sobre l'origen de la indústria surera a Palamós i definir les seves relacions comercials amb la Gran Bretanya pel que fa a l'extracció i exportació de suro; en definitiva, dibuixar el context econòmic i analitzar les raons que van portar els tapers a revoltar-se.

PARAULES CLAU: Domingo Sardó (alcalde de Calonge), exportació de suro, indústria surera, Joan Prats (comerciant de Palafrugell), Josep Prats (alcalde de Palamós), la fragata Neptune, mobilització de tapers, Palamós, Reial Decret de 1819, Sant Antoni de Calonge, suro en panna.

ABSTRACT: On 27 April, 1820 the English freighter Neptune anchored in the middle of Palamós Bay to collect an important cargo of cork pieces bound for London. The loading of the goods onto lighter barges at Sant Antoni beach was suddenly interrupted by gangs of riotous cork workers wielding sticks and protesting against the precarious situation of the cork industry. This action triggered off a series of protests that went on for nearly two months, and culminated on 16 May with a demonstration by some five hundred cork workers from all over the county. The present article contributes new data on the origin of the cork industry in Palamós, describes the commercial links with British companies regarding the extraction and exportation of cork, examines the economic context, and analyses the causes of the cork workers' rebellion.

KEY WORDS: Domingo Sardó (Mayor of Calonge), cork exports, cork industry, Joan Prats (tradesman from Palafrugell), Josep Prats (Mayor of Palamós), the Neptune, cork workers' rebellion, Palamós, Royal Decree of 1819, Sant Antoni de Calonge, cork pieces.

A partir de la segona meitat del segle XVIII, l'Empordà es comença a refer de les penúries d'èpoques anteriors i s'inicia un període de major prosperitat econòmica, en gran part, sustentat per l'exportació de noves matèries com el suro. L'arrelament d'aquesta activitat en forma de petits tallers manufacturers a les viles costaneres empordaneses va impulsar un notable creixement del trànsit portuari a Palamós i a Sant Feliu de Guíxols, que feia anys que ja disposaven de l'herència d'una estreta relació amb altres enclavaments portuaris del Maresme, de Barcelona, del sud de França, de la Provença i del nord d'Itàlia.¹ Si bé a mitjan segle XVIII les principals destinacions dels bastiments que sortien carregats de suro des de Palamós eren Cotlliure, Narbona, Seta, Belcaire o Marsella, unes dècades després, les companyies comercials holandeses, sueques i, sobretot, angleses van irrompre amb força per apropiarse d'un segment del mercat d'aquesta valuosa matèria.

EL COMERÇ DE VAIXELLS BRITÀNICS I SUECS: UNA ALIANÇA COMERCIAL MOLT BEN AVINGUDA

Al llarg del segle XVIII i principis del XIX les relacions comercials entre Espanya i Anglaterra van estar condicionades per continuats conflictes polítics i enfrontaments bèl·lics. En disputa hi havia temes tan candents com el control del mar Carib, l'expansió del poder dels Borbó al Mediterrani o altres com les ocupacions de Gibraltar i de l'illa de Menorca. Aquesta última, sota el domini anglès, es va convertir en una base comercial des d'on salpaven nombroses embarcacions corsàries que castigaven la costa que va des del cap de Creus fins a Alacant. Després dels conflictes armats entre Espanya i Anglaterra dels anys 1727-1729, en què les dues potències es van batre per la temptativa espanyola de recuperar el penyal de Gibraltar, i el dels anys 1739-1748, que va justificar els bombardejos de navilis anglesos a Palamós el 1742 i a Sant Feliu de Guíxols el 1747, ambdós estats van signar la treva amb el tractat d'Aquisgrà (1748). Amb la pau, es va fer palès una major hegemonia de la flota anglesa a la Mediterrània, i va ser en aquest context que els mercaders i comerciants britànics es van interessar per la importació de

1. MARTÍN ROIG, Gabriel (2010). "Origen de les empreses exportadores de suro de Sant Feliu de Palamós, 1750-1760". *Revista del Baix Empordà*, 28 (2010), p. 18-28.



Fig. 1. La badia de Palamós (fragment), 1824, aquarel·la (Museu de la Pesca de Palamós).

suro, una matèria primera que tantes utilitats tenia per la fabricació d'un ampli ventall d'objectes. Les primeres relacions comercials documentades entre el port de Palamós i Anglaterra es remunten als anys 1758-1759 quan el patró Nicolau Badia, de la matrícula de Palamós, va efectuar alguns viatges a Bristol portant panes de suro. D'ençà, la intervenció de companyies i navilis anglesos en el negoci del suro va ser cada cop més freqüent.

Però la pau amb Anglaterra estava predestinada a durar poc, les expectatives comercials van quedar avortades per un nou conflicte. El 16 de juny de 1779, Espanya, amb el suport de França, va declarar la guerra a Anglaterra. Això, que podia haver suposat un greu entrebanc per a les companyies comercials angleses compromeses amb l'explotació del suro, només es va traduir en un canvi d'estratègia. Atesa la dificultat que tenien els bastiments anglesos per comerciar directament amb ports espanyols durant el temps que duraven les hostilitats, els britànics van recórrer a l'ajuda de naus comercials sueques. Els patrons suecs van aprofitar-se de la seva neutralitat per rebre subsidis de Gran Bretanya per substituir temporalment els vaixells britànics i conduir el suro fins les costes angleses, de mane-

ra que aquesta matèria primera continuava arribant regularment a les manufactures d'aquest país. No només importaven suro a Gran Bretanya, sinó que a més s'encarregaven de distribuir els productes britànics a la península.

Les primeres notícies de la presència a Palamós de comerciants suecs daten del primer quart del segle XVIII, quan naus d'aquesta nacionalitat, juntament amb altres de daneses, fan estatge al moll. En la correspondència de l'època es descobreix que els patrons suecs no eren gaire ben vistos entre la gent del país, que els considerava mesquins i els culpava de fer un doble joc. L'any 1734, el governador de Girona va enviar un correu a les poblacions de la costa gironina advertint que una embarcació amb bandera sueca, que navegava lliurement per les nostres aigües, havia comprat un salconduit de no agressió al bei d'Alger a canvi de subministrar informació estratègica als pirates algerians: notícies sobre les defenses, el desplaçament, la tripulació i les rutes comercials de vaixells catalans, facilitant així la seva captura.² A finals del segle XVIII, la presència de navilis suecs de gran eslora començava a ser reiterada com és el cas de la fragata sueca anomenada Sara Krasten, capitanejada per Hindrick Gunjenson (una mala transcripció del cognom Gudjonsson), que portava 1.216 quintars de suro (unes 56 tones) per conduir-les a Ancona.³ Davant el tràfec constant de naus escandinaves i per defensar els interessos comercials de Suècia al Mediterrani, la corona d'aquest país va aprovar l'enviament de naus de guerra per protegir els seus conciutadans. Així, el 1781, apareix documentada la presència a les nostres aigües de la fragata anomenada Àliga Negra, comandada pel capità Christiernin.⁴

El pacte comercial entre anglesos i suecs va continuar vigent fins a principis del segle XIX, quan després d'un breu període de pau, el 1804, l'atac britànic a la flota espanyola al cap de Santa Maria (davant la costa portuguesa) provocaria una nova declaració de guerra que va durar quatre anys, fins al trencament de l'aliança hispanofrancesa de 1808. Don Joaquín de Mendoza, mariscal

2. SAMP, Una embarcació sueca fa d'espia pels pirates algerians, 19 d'octubre 1734, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1730-1735, caps 170.

3. AHG, Una fragata sueca carrega suro a Palamós, 25 de juny de 1799, Fons de la Notaria de Palamós, p. 392 (1798-1799).

4. SAMP, Detectat un vaixell de guerra suec, 3 de desembre de 1781, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1781-1783, caps 173.

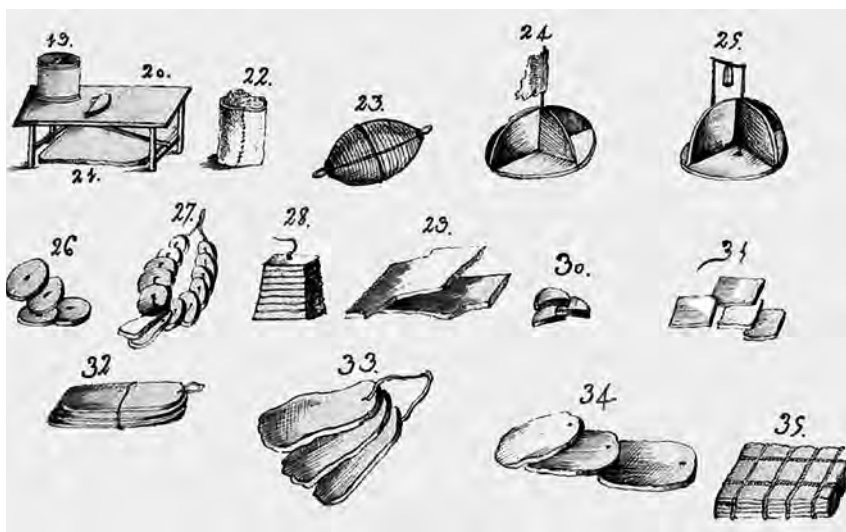


Fig. 2. Làmina on apareixen dibuixats diferents objectes que es fabricaven amb suro. Dibuix del segle XVIII (AGS).

de camp dels reials exercits espanyols i governador polític i militar de Girona, en un ofici del 17 de juny de 1806, lamentava aquesta situació i denunciava que els vaixells suecs importaven productes britànics elaborats al mercat local: *con esta potencia [Regne Unit] se ha notado que a la sombra del pabellón sueco se han aumentado las introducciones fraudulentas de generos ingleses [taps de suro i teixits] con menoscabo de la industria nacional y ventajas de la británica (...) que no desistirá del sistema de la guerra mientras que no vea en esta el escollo de su comercio.*⁵ Per tant, és evident que els anglesos, davant de la impossibilitat temporal de continuar el comerç del suro, van cedir-ne l'extracció i part dels beneficis al vaixells suecs per tal que el flux d'aquesta matèria cap a Anglaterra no s'aturés a pesar del conflicte bèl·lic.

L'EMBARCAMENT DE PANNES DE SURO EN VAIXELLS ANGESOS

L'increment del subministrament de pannes de suro a les naus, tant estrangeres com d'aquí, que fondejaven al port de Palamós,

5. SAMP, Els vaixells suecs importen productes britànics, 19 de juny de 1806, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1806-1808, capsa 176.

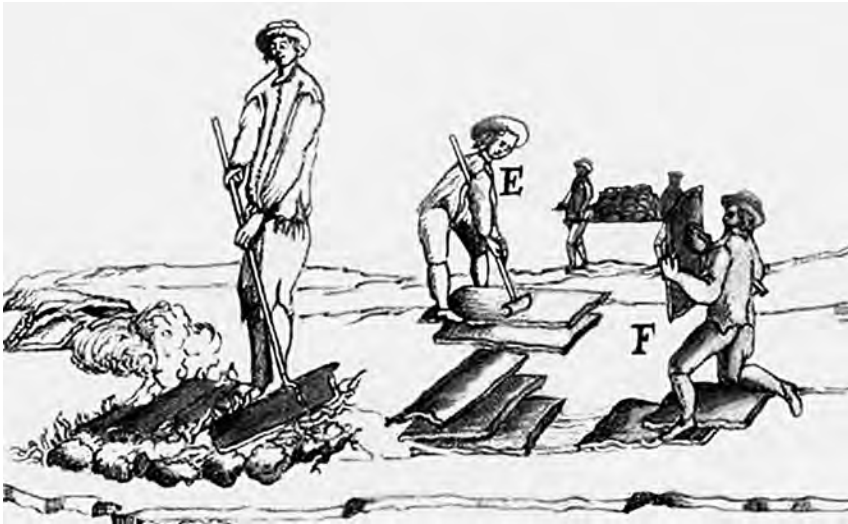


Fig. 3. L'acció de torrar i netejar les peces de suro es feia a l'Arraval de Mar. Dibuix del segle XVIII (AGS).

va canviar la fisonomia de la caleta de l'Arraval de Mar, fins llavors domini exclusiu del gremi de navegants i mestres d'aixa. A pesar que el primer taper a Palamós no apareix registrat fins l'any 1740, la documentació de l'època evidencia l'activitat surera a l'Arraval (al barri del port, altrament conegut per la Planassa) abans d'aquesta data. El 10 de febrer de 1735, Jean Baptista Sicard⁶, mercader francès establert a Palamós, oficialitzava una protesta pel costum que tenien alguns treballadors locals de coure suro davant de les botigues que hi havia a l'Arraval, on el nomenat Sicard tenia el seu magatzem, amb el consegüent perill que alguna espurna d'aquests focs es propagués “singularment en una partida de cànem y suro que actualment en dit magatzem, los quals gèneros amb molta facilitat prenen foc”. Sicard demanava al comú que dictés la prohibició de torrar suro en aquest paratge per tots els danys que aquesta activitat podia causar⁷. En pocs anys, l'antic port de la Planassa es va convertir en un gran magatzem a l'aire lliure, on centenars de

6. Jean Baptiste Sicard i François Agnès, comerciants francesos, a principis de la dècada de 1750, van crear la societat Sicard i Agnès amb la finalitat d'abastir de suro el mercat interior francès. Op. cit., MARTÍN ROIG, Gabriel, 24.

7. AHG, Protesta per coure suro a l'Arraval de Mar, 10 de febrer de 1735, Fons de la Notaria de Palamós, 1733-1736, Pa 330.

fordells de suro s'apilaven al damunt de l'arena de la petita caleta esperant ser carregats a les gavarres que els traslladaven als bergantins i a les fragates que esperaven pacientment ancorades a la badia.

Acabada la guerra del Francès, durant el primer quart del segle XIX, després de la minva d'aquesta activitat causada per les hostilitats, es va reprendre l'activitat econòmica de la indústria surera amb gran força. Les exportacions d'aquesta matèria entre 1811 i 1820 són el doble de la dècada anterior. L'elaboració industrial és molt superior a la de finals del segle XVIII i s'intensifica l'exportació de suro en panna. Entre 1817-1819, des del port de Palamós, s'exporten unes 3.500 tones de suro cap als ports britànics, mentre que des de Sant Feliu de Guíxols, entre els anys 1818-1819, se n'exporten unes 1.500 tones, principalment a: Londres, Plymouth, Dublín, Liverpool, Southampton, Leith o Stulle.⁸ Milers de pannes de suro cobrien la sorra del port de Palamós, mentre a terra hi havia un tràfec constant de traginers vinguts d'arreu que portaven més bales. Un cop havien preparat els fardells era el torn d'estibar les mercaderies, efectuar el transbord a bord del vaixells. Els mariners anglesos, arrogants i maldestres, espatllaven sovint les pannes de suro provocant la irritació dels productors locals i de les companyies comercials. El 24 de gener de 1794, Joan Baptista Forn, de Palamós, en qualitat de comissionat de l'empresa Arabet, Gautier, Manning i Cia. del comerç de la ciutat de Barcelona va amonestar el capità John Penson, que ho era de la fragata anglesa anomenada *Diligent*, per la poca cura amb què estibaven els fardells de suro. Moltes peces que estaven senceres al moll llavors apareixien trencades a bord. Atès que això suposava un gran greuge per a la companyia que ell representava, protestava per tots els danys que estava causant al producte. Joan Baptista Forn va oferir-li estibadors palamosins, més hàbils per a aquesta feina, a l'efecte de no continuar perjudicant més les mercaderies. El capità ho va rebutjar justificant que no hi estava obligat per contracte i que la feina la seguirien fent els seus mariners.⁹ Les mateixes protestes es van repetir un mes després, el 4 de febrer de 1794; de nou el senyor Forn, en representació de la companyia

8. MEDIR JOFRA, Ramir (1953). *Historia del gremio corchero*. Madrid: Editorial Alhambra, 1953, 42-43. Pàgina 329.

9. AHG, Protesta pels mètodes de carrega dels vaixells anglesos, febrer de 1794, Fons de la Notaria de Palamós, 1792-1794, Pa 640.



Fig. 4. Estibadors carregant fardells de suro al port de Palamós. Foto d'Àngel Tordrà Viazo (SAMP)

Arabet, Gautier, Manning i Cia. va pujar a bord del bergantí anglès anomenat *Queen of England* i comandat pel capità Francis Miles. Ho feia acompanyat de Ramon Girbal, negociant de Palafrugell; de Josep Moner, patró de Palamós, i d'Antoni Jaume, que sovint actuava d'intendent. Va sol·licitar la presència del capità a coberta perquè havien notat que els estibadors britànics transportaven les panes de suro de manera potinera, amb l'objectiu de demanar-li que operessin amb major atenció. El capità es va negar a comparèixer davant dels suplicants. Aquesta actitud desairada es repeteix en molts testimonis; en moltes ocasions els britànics menystenien les autoritats locals i rebutjaven els comissionats de companyies comercials amb qui treballaven¹⁰. Aquesta actitud no va canviar amb els anys, i dues dècades després se segueix registrant la mateixa desatenció i indolència entre els tripulants anglesos. El 17 de juny de 1818, Joan Girbal, comerciant de Palafrugell i nou procurador d'Arabet, Gautier, Manning i Cia., protesta al capità James Noble, del bergantí

10. AHG, Protesta pels mètodes de carrega dels vaixells anglesos, Fons de la Notaria de Palamós, 1792-1794, Pa 640.

anglès *Cilvan* (ancorat al port de Palamós), de tots els danys i costes que ocasionava als seus representats per la mala manera amb què estibava el suro tan contrari a l'estil de país. Joan Girbal explica que, per llei, tot capità de nau (sigui d'aquí o foraster) tenia l'obligació d'embarcar el suro segons l'ús i estil del país d'origen de la mercaderia i no utilitzar enginys, ni mecànics, ni manuals, que causessin grans desperfectes a les panes de suro. Els anglesos no havien de *romper las panas de dicho artículo ni usar el grillo ni de picadura con masa, abusando de uno y de otro en perjuicio de los propietarios del cargamento a pesar de los avisos y amonestaciones*¹¹ (fig. 4).

LES RAONS DEL CONFLICTE

Durant la segona meitat del segle XVIII, l'exportació de suro al Principat va anar augmentant a tal ritme que amb poques dècades els boscos no donaven l'abast per a satisfer la forta demanda d'aquesta matèria, per la qual cosa va ser necessari recórrer a suro importat de França. Si el 1787 la producció de suro del principat ascendia a 50.000 quintars, per la Jonquera entraven uns altres 3.000 quintars més procedents del Rosselló. Un cop satisfets els drets de la duana, aquest suro era elaborat als tallers catalans i tornava a França transformat en taps.¹² Si bé els comerciants francesos acceptaven tant el suro en cru com treballat, les companyies angleses, holandeses i sueques preferien les panes de suro torrat, una matèria primera que llavors ells portaven als seus països per nodrir la seva pròpia indústria.

Els anglesos, a mitjan segle XVIII, van seleccionar glans d'alzina de l'Empordà per introduir el cultiu d'aquest arbre a les illes britàniques, però la climatologia ingrata d'aquelles latituds no va afavorir aquest desig. Després d'aquest insuccés els anglesos reforçaren la importació d'aquesta matèria primera per a transformar-la al seu propi país. Amb l'aprovació del govern espanyol, els estrangers practicaven un comerç d'extracció sense límits i s'emportaven cada any més de la meitat del suro que produïa el Principat.

11. Els llibres notariais de Palamós entre 1790-1820 recullen nombroses protestes que posen en evidència la poca professionalitat dels estibadors i mariners anglesos i el menyspreu als advertiments i protestes dels procuradors i propietaris de les companyies sureres locals. AHG, Protesta contra el capità James Noble del bergantí anglès *Cilvan*, 17 de juliol de 1818, Fons de la Notaria de Palamós, 1817-1818, Pa 435.

12. Op. cit., MEDIR JOFRA, Ramir, 44.



Fig. 5. A principis del segle XIX, la forta demanda va portar a una sobreexplotació dels alzinars. Foto J.B. Camós, principis del segle XX (SAMP).

Així, paradoxalment, Anglaterra, sense tenir cultius d'alzina, es va convertir en un important productor de taps de suro. L'estratègia comercial anglesa i la forta demanda de l'estranger va provocar una greu sobreexplotació dels boscos catalans i va causar que el suro fos arrencat de l'arbre abans de temps, perjudicant així la planta.¹³ A part d'això, en aquest negoci, els intermediaris i les companyies comercials forasteres cada cop tenien un marge de benefici més gran i deixaven un escàs guany al taper local, que havia d'igualar, rastellar, torrar i fins i tot (a vegades) pagar algun nòlit.

La situació va començar a ser insostenible, els petits tallers locals veien la seva subsistència amenaçada. L'1 d'octubre de 1787, els industrials tapers i comerciants de Sant Feliu de Guíxols van elaborar una extensa súplica on es posava de manifest el malestar que existia entre els empresaris del sector per la manca de matèria primera

13. AGS, Protesta dels fabricants de Sant Feliu de Guíxols dirigit a la junta de comerç de la ciutat de Barcelona, que acompanya el document *Bista de la villa de San Feliu de Guixols por el medio día; Representación de las diversas operaciones desde que se saca el corcho de los árboles hasta la fabricación de tapones*, 1787. S^a de H^o Leg. 1119.

per fabricar taps, demanant que el govern actués per salvaguardar una indústria en perill. Davant de les primeres veus de protesta de treballadors, el govern s'enfrontava a un dilema. Com havia de protegir la indústria local del suro? Si prohibia o limitava l'exportació de pannes de suro cap a l'estranger hi havia el risc que els governs de les nacions implicades prenguessin represàlies i iniciessin una guerra aranzelària, però, per una altra banda, si es continuava permetent l'extracció de suro sense límits, sense imposar una taxa, la sobreexplotació condemnava el Principat a quedar-se sense matèria primera en molt poc temps.¹⁴ Aquest problema encara va durar uns anys fins que el 2 de desembre de 1819 es va adoptar una mesura que s'estimava que fos definitiva; es va decretar una Reial Ordre que tenia com a finalitat regular les exportacions i equilibrar, d'alguna manera, el recàrrecs que el consum estranger infligia a Catalunya. Proposava una solució intermèdia entre posar límits a l'extracció i donar llibertat absoluta d'exportar aquesta matèria que consistia a pagar 90 rals pel dret d'extracció de cada quintar de suro embarcat en vaixells d'aquí i 99 rals pels que anaven en naus estrangeres. Inicialment, la mesura va ser ben rebuda pel sector de treballadors del suro atès que, a priori, faria créixer l'interès dels compradors estrangers i així sobraria matèria primera per abastar les necessitats de producció de la indústria local.

Però dissortadament pels tapers, a pesar de la proclamació d'aquesta Reial Ordre, la seva aplicació no va ser immediata, la junta provisional de govern creada a Madrid havia disposat que els drets i contribucions d'impostos seguissin de la mateixa manera fins a la deliberació de les Corts.

Un altre fet que encenia els ànims dels tapers i agreujava la situació va ser que, a més que els comerciants estrangers s'emportaven gran part del suro produït al Principat per fer prosperar una indústria surera manufacturera, protegien els seus països impedit qualsevol competència, posant traves a la importació de taps de suro procedents de la península. Aquesta guerra comercial es va engrevir si tenim en compte que els industrials anglesos i francesos van començar a desenvolupar les primeres màquines per a la fabricació de taps de suro, molt més ràpides i efectives que els tapers de casa nostra, molt destres però que encara elaboraven la peça

14. AGS, *ibídem*.



Fig. 6. Els joves aprenents arribaven a fabricar 1.000 taps diaris a cop de ganivet. Fotografia de principis del segle XX, autor desconegut (SAMP).

manualment. Segons descriu Ramir Medir en la seva obra dedicada a la història del gremi del suro, el taper treballava a cop de ganivet: *cada muchacho dentro de un año y medio de prueba, y ejercicio, llega a fabricar mil tapones en un día, hasta que haciéndose más diestros, y ya jóvenes robustos, aunque cojos, que los hay, y también mujeres, arriban a 1.500, á 2.000, á 2.500, y á 3.000*¹⁵ (fig. 6).

PRIMERES MOBILITZACIONS A CALONGE DAVANT DE L'ARRIBADA DE LA FRAGATA *NEPTUNE*

Havien passat cinc mesos des que es va promulgar la Reial Ordre que engrevia les exportacions a l'estranger de pannes de suro i encara res no havia canviat. Les fàbriques i tallers locals no només veien limitada la seva producció, sinó que, fins i tot, algunes manufactures es veien obligades a aturar-la temporalment per manca de matèria primera. És per aquesta raó que el sector surer de la nostra comarca va dir prou, i va prendre la determinació de mobilitzar-se per evitar que continués el ritme d'extracció de suro en panna perquè de *haber proseguido la extracción en plancha, ciertamente nuestras fabricas hubieran llegado al más infeliz estado y perdiéndose quasi sin esperanzas de restaurarlas; y si ya habian recibido mortales golpes, en estos tiempos se miraban ya más crueles y seguros*¹⁶.

A finals d'aquell mes, el 27 d'abril, va arribar al port de Palamós la fragata anglesa anomenada *Neptune*, de 270 tones de pes, 15 homes de tripulació i capitanejada per Daniel Suvanson (possiblement Swanson).¹⁷ La nau procedia de Barcelona, on havia fet la seva darre-
ra escala, i arribava disposada a omplir les seves bodegues de fardells de suro que serien portats a Londres. Pels volts d'aquella data, al port de Sant Feliu també va recalcar una fragata sueca (de la qual es desconeix el nom) contractada per la casa Ricardo Rian y Cia. de Barcelona, que s'encarregava de gestionar els nòlits i la càrrega de suro. El *Neptune* tenia contracte amb la casa de comerç Joan Guille de Barce-

15. Op.cit., MEDIR JOFRA, Ramir, 45.

16. AGS, ibídem.

17. El notari Josep Pallimonjo de Calonge escriu repetides vegades Suanstons mentre que el notari de Palamós escriu Suvanson; en altres documents apareix, fins i tot, amb el nom de Sivanson. Tot això em porta a sospitar que probablement són males transcripcions del cognom Swanson.



Fig. 7. Maqueta de la fragata anglesa *Neptune* (Il·lustració de Gabriel Martín).

lona¹⁸, que feia d'intermediari amb el propietari de les mercaderies, que era Joan Prats, comerciant de Palafrugell. Els dies següents a l'arribada d'aquestes naus, va iniciar-se l'embarcament del suro que, en el cas de la fragata anglesa ancorada al bell mig de la badia, es feia amb gavarres des de la platja de Sant Antoni atès que les mercaderies estaven emmagatzemades a les botigues d'aquest lloc. Un dia de primers de maig (possiblement el dia 1 o 2), quan Joan Prats supervisava

18. Joan Guille podria tractar-se de John Guille, ja que un document notarial deixa clar que aquest personatge era un súbdit anglès. AHG, Fons de la Notaria de Calonge 1819-1820, Cg 172.

personalment la càrrega del suro al vaixell anglès, es van presentar a la platja de Sant Antoni una colla d'esvalotadors, que venien escridassant i proveïts de bastons¹⁹. El tumult el formaven un nombre sense determinar de tapers de Calonge, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell, Cassà de la Selva i altres pobles de la rodalia, segons sembla dirigits per Pere Majó, de Palafrugell, i un tal Roca, de Palamós (possiblement es tracti del taper Narcís Roca)²⁰. Van interrompre el carreteig de suro a la fragata anglesa amb amenaces i van prevenir Joan Prats que es presentarien a qualsevol lloc on l'empresari es proposés embarcar suro per impedir-ho amb tots el mitjans, encara que fos excedint-se amb actes violents. Simultàniament, un altra colla de tapers feia el mateix a Sant Feliu de Guíxols aturant les feines de càrrega del vaixell suec que feia estada en aquell port.

Després de deturar el transbord de mercaderies i assegurar-se que aquesta feina no es reprendria durant la seva absència, l'avalot de tapers es va dirigir a l'Ajuntament de Calonge on van demanar audiència a Domingo Sardó, el seu alcalde constitucional. Van sol·licitar que aquest, amb la seva autoritat, impedís tota extracció de suro dins del terme, però, sobretot i específicament, les mercaderies que havien de ser portades a la fragata *Neptune*, manifestant-li de paraula que era competència del seu càrrec impedir l'extracció de suro sense primer satisfer els drets imposats per la Reial Ordre. L'edil, després d'escoltar els requeriments dels representants dels tapers, amb prudència va dissipar aquella reunió per evitar aldarulls a la vila.

LES RECRIMINACIONS DE JOAN PRATS A L'ALCALDE DE CALONGE

El dia 3 de maig, el comerciant Joan Prats, propietari de les panes de suro, molt perjudicat per l'acció dels tumultuosos, va enviar un requeriment a l'honorable Domingo Sardó on exposava que la permanència a la badia de Palamós de la fragata anglesa era un so-

19. Es desconeixen els dies en què es va iniciar el carregament de suro a la fragata *Neptune*, però havia de ser abans del dia 3 de maig, atès que aquesta és la data del document notarial on es recull la protesta feta pel comerciant Joan Prats de Palafrugell a l'alcalde de Calonge. AHG, Requeriment de Joan Prats a l'Alcalde de Calonge. 3 de maig de 1820, Fons de la Notaria de Calonge 1818-1820, Cg 172.

20. El taper de Palamós Narcís Roca Avellí (1766-1848) era fill d'un taper i es va casar dues vegades. Va tenir set fills amb la primera dona. Informació proporcionada per l'historiador Pere Trijueque.

brecost per a la casa Joan Guille, de Barcelona, i per al capità anglès Daniel Suvanson, que exigia repetidament el compliment del contracte. Desaprovava i recriminava que l'alcalde s'hagués reunit amb els representants del "complot de tapers" (tal com ell els definia) i li exigia i interpellava que assistís personalment a la platja, dins dels límits de la seva jurisdicció, i emparés amb la seva autoritat l'embarcament del suro que s'amuntegava als magatzems de les botigues de Sant Antoni, i amb l'auxili de la força, si fos necessari.²¹ No entenia la seva passivitat davant dels *hechos estrepitosos del ramo de taponeros del castillo de Calonge y muchos otros pueblos limítrofes*. Acabava l'escrit advertint a l'alcalde que la gentada de tapers tumultuosos volien alterar la llei i l'ordre amb les seves estrepitoses alarmes i corria el perill d'estendre's una anarquia que portava a insultar greument el pavelló d'una potència estrangera.²²

L'endemà, el 4 de maig, Domingo Sardó, que ja havia tingut molts gestos d'empatia amb la causa dels tapers, va contestar el requisitori de Joan Prats exposant que no hi ha cap reglament ni llei per la qual els alcaldes estiguessin obligats ni a presenciar ni a autoritzar la càrrega de suro o un altre gènere de mercaderies, que aquesta feina corresponia a la Duana de Palamós.

Lluny de defallir, el comerciant Joan Prats, el 6 de maig, va tornar a importunar l'alcalde calongí amb un nou requeriment on, amb un tarannà més desafiant, l'acusava de negar-se a auxiliar-lo en les seves súpliques. Li retreia no haver delatat al govern superior de Girona els tumultuaris que sota amenaces el van induir a dictar providències per impossibilitar l'extracció del suro. L'acusava de secundar els miraments dels tapers i que es trobava esporuguit, acovardit de fer ús de l'autoritat. La seva excessiva tolerància podia fer créixer la criminalitat inflamant un assumpte que, tractat atinadament, s'hauria sufocat des del seu origen.

Domingo Sardó, potser ja una mica fart dels impropis de Joan Prats, va contestar l'impertinent requisitori exposant que era ell, el demandant Joan Prats, qui havia d'estar present a la platja de Sant Antoni per visurar la feina de carregament del vaixell i, amb la seva sola presència i bon criteri, apaivagar i contenir els moviments de què es queixava i que semblava que el tenien alarmat. Que sin tan

21. AHG, Op. cit., Requeriment de Joan Prats a l'Alcalde de Calonge.

22. AHG, Requeriment, 6 de maig de 1820, Fons de la Notaria de Palamós 1819-1821, Pa 437.

ofès estava, tenia el camí obert per delatar ell mateix els responsables dels aldarulls al superior competent i manifestar-li el nom dels “criminals”, que així definia en les seves cartes requisitòries, va concloure pregant-li que no el destorbés més amb els seus assumptes²³.

NOVES MOVILITZACIONS DE TAPERS A PALAMÓS

Un cop es va frustrar l'intent de carregar el suro des de la platja de Sant Antoni, Joan Prats va optar per una nova estratègia: portar les mercaderies fins a Palamós i continuar la seva estibada des d'aquesta vila, fora dels límits jurisdiccionals de Calonge. Però en aquell temps, a Palamós era molt difícil actuar amb discreció. Quan les intencions del comerciant de Palafrugell van arribar a les oïdes dels tumultuaris aquests es van mobilitzar de nou per impedir qual-sevol operació. El 16 de maig, a les 3 de la tarda, uns cinc-cents tapers de Palamós i d'altres pobles de la rodalia (alguns dels quals ja havien actuat a Sant Antoni) van irrompre a la vila portuària per impedir l'embarcament i ser escoltats en audiència per Josep Prats, alcalde constitucional de Palamós, i per l'Ajuntament en ple. L'alcalde hi va accedir sempre i quan la moderació fos la tònica de la reunió. Va convocar els representants dels tapers a la sala d'actes de l'ajuntament amb presència del comandant de la tropa local i José de Checa, administrador de la duana de la vila. Els treballadors van manifestar-se amb tota quietud amb l'únic objectiu que es fes efectiu el pagament en metàl·lic dels drets d'extracció del suro carregat en vaixells de nació estrangera²⁴.

L'alcalde de Palamós, tal com ho va fer el de Calonge, va recolzar la causa dels tapers i va enviar un comunicat a José de Castellar, cap superior polític de la província de Girona, instant-lo a vetllar per l'acompliment de la Reial Ordre del 2 de desembre de 1819 atesa la utilitat que portava a la província i al país el pagament d'aquests drets “gràcies als quals deixen de ser infelices moltes famílies que treballen el suro que sense aquesta feina defallirien i que s'exposarien als mals

23. AHG, Resposta de Domingo Sardó, alcalde de Calonge, al requisitori de Joan Prats, 4 de maig de 1820, Fons de la Notaria de Calonge 1819-1820, Cg 172.

24. SAMP, Reunió dels tapers amb l'Ajuntament, 17 de maig de 1820, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència general 1811-1820, capsa 177.



Fig. 8. El 16 de maig de 1820, es van mobilitzar a Palamós uns 500 tapers vinguts de la comarca (il·lustració de Gabriel Martín).

que ocasiona, moltes vegades, l'ociositat, la misèria i la inactivitat". També li demana que designi un supervisor encarregat de verificar el pagament d'aquest drets a la duana de Palamós²⁵.

Les propostes de l'alcalde discrepaven àmpliament de la valoració que feia José de Checa, administrador de la duana de Palamós, que atenent un requeriment d'Antoni Rovira (comissionat de l'empresa de Joan Guille, de Barcelona) manifestava que les mercaderies no s'havien de subjectar al pagament de la totalitat dels drets fins la quantitat de 99 rals per quintar perquè una part de l'embarcament s'havia iniciat a primers de maig, sota la vigència de la llei anterior del 4 d'abril de 1819 que permetia extraure lliurement el suro en panna sense distribució de casos i circumstàncies, tant si es feia amb una nau estrangera com d'aquí. Per una altra banda, José de Castellar, cap superior polític de la província de Girona, en una car-

25. SAMP, Carta de Josep Prats alcalde de Palamós dirigida a Josep de Castellar, 30 de maig de 1820, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència general 1811-1820, capsa 177.

ta dirigida a l'Ajuntament de Palamós del 26 de maig respon estar enterado de cuando expone Usted y documentos que acompaña acerca de la reunión y solicitud de los taponeros que se presentan en esta villa procedentes de varios pueblos comarcanos poniendo nuevos estorvos para el embarco del corcho en panes a pesar de las repetidas órdenes de la junta para su cumplimiento²⁶. Manifesta sentir-se molt pressio-nat per les contínues reclamacions que feien els còsols d'Anglaterra i de Suècia per desembossar aquest afer i els greus perjudicis que causava a les companyies comercials la paralització del compliment que s'havia disposat.

LA RESOLUCIÓN DEL CONFLICTE

Davant la persistència del conflicte i la posició inamovible dels tapers, José de Castellar va optar per actuar amb determinació. Dos dies més tard enviava un nou comunicat a l'Ajuntament on advertia, aquest cop amb un to més amenaçador, que: *En vista pues de esta infracción a las ordenes comunicadas que arguyen el desacato a la autoridad espero que Ud. [dirigint-se a l'alcalde] remueva todos los obstáculos que se opongan a la extracción de este artículo imperando en el caso necesario el auxilio de la fuerza armada a fin de que no se repita el desorden, dándome usted aviso de quienes sean los transgresores para proceder a su castigo según las leyes*. Enfront dels ja greus perjudicis que causava el retard del carregament de suro a les fragates ancorades al port de Palamós i de Sant Feliu de Guíxols, va ordenar a ambdós alcaldes de donar el permís oportú per a facilitar la càrrega de les naus i els va acusar de tenir un *espíritu de resistencia a las órdenes de este gobierno y a las de su Magestad*²⁷. En el cas de continuar posant entrebancs, els va amenaçar de destituir-los del càrrec municipal que ocupaven i la formació d'una causa o procés contra ells o, el que és el mateix, de processar-los per desobediència. Forçats per les intimidacions, els alcaldes de Palamós i de Sant Feliu de Guíxols van lliurar la butlleta de sanitat a les

26. AHG, Notificació de Don José de Checa administrador de la duana nacional de Palamós, 23 de juny de 1820, Fons de la Notaria de Palamós 1819-1821, Pa 437.

27. SAMP, Carta de José de Castellar dirigida a l'alcalde de Palamós, 26 de maig de 1820, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1811-18120, caps 177.

fragates, un document del tot necessari per a salpar.²⁸ Les autoritats governatives de la província van justificar aquesta decisió dient que la Reial Ordre del 2 de desembre de 1819 tan sols havia estat declarativa, que no va entrar en vigor fins que no la van aprovar les corts el 23 del mes de maig, gairebé sis mesos després, i possiblement a corre-cuita, pressionats per les notícies que els arribaven de les mobilitzacions dels tapers a l'Empordà. En paraules de José de Checa, administrador de la duana de Palamós: *aquella legal orden no podría comprender este caso porque la ley no mira atrás ni por lo tanto puede mirar al presente hecho en que empezó a verificar-se el embarco muchísimo tiempo ha, y que si no se ha completado ha sido tan solo por la manifiesta oposición de los taponeros*²⁹. Per tant, atès que l'embarcament del suro a la fragata *Neptune* es va iniciar a primers de maig, tot i que no es va completar, quedava subjecte a la llei anterior.

No hi ha constància escrita que hagués hagut de intervenir la força armada amb què amenaçava Castellar, però atesa la determinació dels piquets de tapers és molt probable que finalment hagués hagut de ser així, ja que, el 18 de juny, Joan Savalls, agutzil de la província marítima de Palamós, va fer-se càrrec de l'embarcament de la resta de la càrrega de suro, notificant a Antoni Rovira de la casa Joan Guille, de Barcelona, i al mateix capità Daniel Suvanson, de la fragata *Neptune*, que tenien autorització i quedaven obligats a finalitzar el carregament dels fardells de suro des de Palamós. Es van pagar les taxes corresponents a la duana, però cap d'elles no satisfieia els drets que reclamaven els tapers.³⁰ Aquell mateix dia, Daniel Suvanson va requerir a bord del seu vaixell la presència del vicecònsol anglès, Nicolau Botet, per lliurar-li un requeriment on protestava àiradament de com havia portat l'assumpte Joan Guille i li reclamava una compensació econòmica pel retard i els dies que havia hagut de romandre fondejat a la badia a causa del conflicte dels tapers.³¹ El 21 de juny, amb tota la càrrega a bord, el capità de

28. SAMP, Advertiment del govern superior polític de la província de Catalunya, 28 de maig de 1820, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1811-18120, caps 177.

29. AHG, Op.cit. Notificació de Don José de Checa administrador de la duana nacional de Palamós.

30. Op.cit., MEDIR JOFRA, Ramir, 47-48.

31. SAMP, Ordre de pagament dels drets de la fragata *Neptune*, 20 de juny 1820, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1811-1820, caps 177.



Fig. 9. Fardells de suro al port de Palamós amb el navili *Karl Viven*, c. 1930 (Museu de la Pesca de Palamós).

la fragata acompanyat de Nicolau Botet van recollir tots els permisos necessaris perquè el vaixell salpés. L'endemà, el 22 de juny de 1820, a dos quarts de tres de la tarda, la fragata va hissar les veles carregada amb 350 quintars de suro i es va perdre per l'horitzó. Els tapers, esmorteïts i desencantats, després de moltes setmanes de lluita, s'ho miraven impassibles des del moll³².

ARXIU CONSULTATS

SAMP (Servei de l'Arxiu Municipal de Palamós)

AGH (Arxiu Històric de Girona)

AGS (Archivo General de Simancas)

32. SAMP, La fragata anglesa *Neptuno* es fa a la mar, 22 de juny 1820, Fons de l'Ajuntament de Palamós. Correspondència General 1811-1810, Capsa 177.