

municipals que aportàvem en la primera part, i les 16 versions d'aquest segon article, podem cloure aquest estudi.

Damià de Bas i Macià.

Vilassar de Mar, tardor del 1986.

NOTA: Aviat farà tres anys que van encetar-se les gestions d'aquest afer de la legalització de l'escut de la vila.

Una vegada rebuts l'informe tècnic i la proposta, el Consistori ha de discutir-la en un Ple i aprovar-la o rebutjar-la.

En el primer cas s'ha de posar a exposició pública durant el temps reglamentari i si no hi ha impugnacions remetre l'acord favorable a la Generalitat, la qual aprova oficialment i definitiva el distintiu municipal.

En el cas que el Ple rebutgi l'escut proposat, ho ha de comunicar al Departament corresponent, el qual reconsiderarà el projecte d'acord amb els suggeriments que se li facin, i en presentarà un altre.

En aquest punt es repeteixen les diligències ja esmentades. (A hores d'ara encara no s'ha dut la proposta a la consideració del Ple per si s'accepta o no el projecte.)

Semblança d'un gran vilassarenc

"Les errades del metge les cobreix la terra, les del marí les pateix ell mateix."

Aquesta encertada i bonica sentència va ser la resposta que vaig rebre quan vaig recórrer a ell cercant consell, un dia de 1943, acabat de morir el meu pare, que era molt amic i a més company seu.

El senyor Felicià Sust i Vives va néixer a la nostra vila el 26 de juliol de 1874, i de petit ja va ingressar al llavors molt prestigiós "Col·legi Nàutic Mercantil Monjo", on amb gran profit cursà primerament els estudis preparatoris per prosseguir després amb la carrera de Nàutica. Va obtenir el títol d'alumne als setze anys encara no complerts, a l'Escola Nàutica Provincial de Barcelona el juliol de 1890.

Va començar la seva vida a la mar a bord de la bonica i ràpida corbeta *Habana*, de 684 tones, construïda a Blanes el 1868, i sota el comandament de son pare, el senyor Jaume Sust i Alsina va realitzar diversos viatges en l'anomenada "ruta del Tasajo". Aquestes travessies, a més de ser molt llargues, també tenien les seves dificultats, i representaven unes absències molt llargues que avui ens són difícilment imaginables.

Com que era molt estudiós, va aprofitar una estada al port de l'Havana per presentar-se a exàmens de pilot i va treure el títol el 29 d'octubre de 1891 a l'Apostadero d'aquella ciutat; tot seguit continuà viatge cap a Barcelona via Nova Orleans i Charleston.

Salvant curts períodes d'un ben merescut descans, va seguir navegant en el mateix veler. El 1893 ja tenia el títol de Capità. El 1898 una greu malaltia el va obligar a desembarcar, fins que el març de l'any 1900, ja recuperat del tot de la crisi que l'havia dut a les portes del traspàs, enceta la segona etapa de la seva vida marinera en vaixells que, com es deia llavors, "duien el vent a la bodega", tals com els correus a



FELICIANO SUST i VIVES
l'11 de març del 1900, quan era oficial
del vapor correu "Puerto Rico".

vapor *J. Jover Serra i Puerto Rico*, que cobrien la línia regular entre Espanya i les Antilles. De tornada la línia s'estenia fins a Marsella i a Gènova, si se s'esqueia.

El juny de 1903 guanya les oposicions de Pràctic del port de Barcelona amb el número 1, cosa que el converteix en el Pràctic de número més jove que mai hagi tingut aquesta corporació.

Compaginant-les amb la seva feina, realitzà altres activitats que s'hi relacionaven, i en les quals ascendí ràpidament i que són dignes de lloança: Fundador dels actuals "Remolcadores de Barcelona, S.A.", entitat en la qual ocupà els càrrecs de Secretari del Consell i de Director Tècnic. Pràctic Major. President de la Federació de Pràctics d'Espanya. Membre de la Societat Espanyola de Salvament de Nàufrags, etc.

A instància molt particular seva es va imposar el nom de *Montcabrer* a un dels remolcadors més potents i moderns que posseïa l'empresa de Remolcadors abans de l'any 1936.

El seu interès per Vilassar és innegable, i la seva gran afició per la fotografia el va dur a ser, sense cap mena de dubte, el pioner local en aquesta disciplina.

Va també interessar-se molt pel problema del subministrament d'aigua al poble: formà part de la Junta de la "Mina Vella", n'ocupà la presidència durant alguns anys i li donà la forma legal de Societat Civil, tal com és a l'actualitat.

Durant anys fou membre de la Junta de la "Casa Pairal" i també de la Junta per a la Reconstrucció del Temple Parroquial.

Durant la nostra guerra civil passà moltes vicissituds i per les seves obligacions portuàries va patir molt de prop gairebé la totalitat dels bombardeigs dirigits als molls, que foren cap a cent-seixanta; per aquesta causa la seva salut en va sortir força afectada.

Per motius d'edat va jubilar-se l'any 1952 i passà els seus darrers anys en la companyia filial. Morí el dia 19 de setembre de 1960 a Vilassar de Mar mateix, on també és enterrat.

Jo em vaig assabentar de la seva mort quan era a Rotterdam i vaig sentir-ho molt. Tenia les meves raons: havia desaparegut un gran amic personal i familiar, cosa que havia demostrat amb escreix.

Agustí Martín i Sabater.



Bombardeig del port de Barcelona per l'aviació italiana, el desembre del 1938 (del periòdic L'Ala d'Italia).