

Agustí M.^a Vilà i Galí

HISTORIADOR

Per Llum Torrents

P. Senyor Vilà, a partir de quan us interessa la història marítima de Catalunya?

R. Hem de tenir en compte que jo sóc descendent de tota una nissaga de navegants, de mariners, de capitans, de pilots; en tinc constància des de mitjans del segle XVIII. Tinc informació escrita des del rebesavi fins el meu pare, és a dir, 5 generacions de navegants. Malgrat tots els entrebancs de canvis de domicili, situació política i social etc. es va salvar certa quantitat de material, el qual vaig començar a estudiar quan encara treballava. Vaig fer dos llibrets sobre anècdotes de la marina mercant lloretenca, el primer, un recull d'anècdotes agafades de viva veu, el segon, en funció d'informació d'arxius i documents. A partir de la meva jubilació, fa quasi 16 anys, em vaig dedicar plenament a la investigació. Va ser quan va néixer el llibre **Navegants i Mercaders** que és una mena de biografia de la meva nissaga, tot en base a informació familiar, des del permís del governador de l'illa de Cuba, perquè el meu rebesavi pogués anar a Guinea a carregar negres, a les cartes del besavi, fins el pare; això em va donar material suficient per poder començar a fer aquest llibre. El dia que el vaig presentar em vaig comprometre a escriure la història marinera de Lloret, el fruit d'aquest compromís és el llibre **La Marina Mercant de Lloret dels segles XVIII i XIX**.

P. Referent a aquest darrer llibre, què comporta recollir tanta documentació?

R. El treball ha estat feixuc i delicat alhora. Hem de tenir en compte que per fer aquest llibre vaig consultar els arxius de protocols de Barcelona, l'escuderia de marina de la província de Barcelona, que aproximadament consta de 70 volums, més l'escuderia de Marina de Mataró a l'arxiu de l'Ajuntament, que té altres 40 volums sobre el mateix tema. A més, vaig consultar diversos documents que es conserven en l'arxiu de la Corona d'Aragó, més les escuderies de marina de Blanes que es conserven a Girona i a Sta. Coloma de Farners, o sigui que amb això ja podeu veure la feina que té anar full per full, buscant tot el que em va semblar que podia tenir una relació amb Lloret.

P. Quant temps us va suposar aquest llibre? perquè també hi heu inclòs un gran nombre d'imatges dels vaixells lloretencs.

R. No puc dir-ho, però molt de temps. És molt difícil perquè tot ho anotes i van passant els dies, les setmanes i els mesos. I en quant a les fotografies també va ser laboriós perquè es van haver d'anar a buscar les pintures dels vaixells personalment casa per casa, a Barcelona, a Lloret, a Girona. A més, amb aquest tipus d'objectes amb més de 150 anys sempre hi ha una certa inèrcia en contra que surti de casa. En alguns casos no va haver-hi cap dificultat, però hem de tenir en compte que jo personalment vaig estar sempre al costat dels quadres des de que sortien de la casa fins que anàvem al fotògraf, els fotografiàvem i els tornava personalment als propietaris. Va haver-hi algunes imatges que van ser una mica difícils d'aconseguir, i només en un cas no vaig poder-ho assolir.

P. Heu gaudit d'alguna mena de suport institucional o d'alguna entitat?

R. L'Ajuntament de Lloret es va fer càrrec de l'edició del llibre, res més. El meu treball i les despeses generades van anar a compte meu, tot això no es pot calcular pel seu cost enorme, i jo ho faig perquè m'agrada, i perquè entenc que sempre quedarà alguna cosa de la història del poble i una mica també de la història del país.

P. I amb la gent de Lloret, quin contacte hi ha hagut durant el procés d'investigació, de recuperació de patrimoni, de documentació?

R. Bé, a Lloret hi ha hagut famílies que sí que han col·laborat deixant consultar informació dels seus arxius particulars, però n'hi ha encara per consultar. A vegades ha resultat difícil. Malauradament, encara hi ha una certa resistència, però no és generalitzada.

P. El treball amb un cert tipus de fonts suposa també una relació humana, que ens podeu dir d'aquest aspecte?

R. Per exemple en relació amb el llibre **La Marina Mercant a Lloret** les fonts de tipus familiar no foren dificultoses, perquè coneixia les famílies que apareixen en el llibre, qui podia tenir informació i qui em podia deixar documentació.

Amb motiu de les meves investigacions he hagut de fer gestions també amb d'altres països. Per escriure el llibre **Navegants i Mercaders** vaig tenir molts contactes amb el Brasil i amb l'Argentina, la gent del Brasil es va portar meravellosament bé perquè em van ajudar sobretot amb la informació de l'estada de l'avi a Mato Grosso, dirigint una fàbrica de extractes de càrnics que era propietat d'uns senyors de Montevideo, que procedien de St. Feliu de Guíxols. A l'Argentina vaig trobar un català, un home magnífic, el qual fa poc que va venir a Barcelona, vam iniciar una relació epistolar.

També d'altres països han respost a les meves demandes, en el cas del meu llibre **Pilots, carrilaires i tapers**, vaig consultar l'autoritat del Port de Lisboa, perquè m'enviés informació sobre el vaixell «Jaime Civiles», perquè va passar de mans catalanes a mans portugueses; em van enviar, des de Portugal, tota la copia de la documentació de la transmissió del vaixell d'unes mans a altres. Això fa molta gràcia, però d'altres vegades també he de dir que ni m'han contestat, sempre pot passar això, no?

P. Qui respon més bé els ciutadans particulars o les institucions o entitats?

R. Jo diria que més o menys d'una manera semblant. Als arxius catalans, les portes són obertes. Hi ha interès en que la gent aprofiti aquests llocs potser no prou coneguts i utilitzats. Ara, per exemple, amb motiu del meu estudi sobre en Monjo i Pons, he connectat amb el Museu Naval de Madrid, en Monjo hi tenia relació amb l'assumpte del seu famós tractat d'Arquitectura Naval, s'havien institut unes escoles, que després no es van dur a terme, i ell volia que el seu text fós el text oficial d'aquestes escoles de Construcció Naval, que no van reeixir. Jo també volia veure si trobava alguna informació sobre la participació d'en Monjo i Pons, en el projecte de l'Ictíneo; bé doncs la gent del Museu Naval se n'ocupen de buscar el que m'interessa i enviar-m'ho.

P. Parleu-me d'aquest treball sobre en Monjo i Pons i d'altres projectes vostres.

R. És molt curiós, d'en Monjo i Pons sabem que arriba a Barcelona molt jove, el seu germà se'n va a Arenys, on fa de mestre de primer i segon ensenyament, en Joan Monjo i Pons hi va l'any 32 o 33, és a dir, si va néixer l'any 1818, l'any 33 tenia només 15 anys; anys després elabora el seu tractat general d'arquitectura naval, d'on ho ha tret això? també farà de mestre, dissenyarà vaixells... aquest home devia ser un portent. Jo diria que era un idealista. Va anar a Igualada a lluitar contra l'Espartero, després es fa amic d'en Mariano Cubí. L'interessen temes com el magnetisme animal, són coses molt curioses. Et dones compte que era molt romàntic. A Arenys ensenya, com el seu germà, i després restaura l'Escola de Nàutica. Construeix l'escola nàutica de Vilassar de Mar,

col·labora amb en Monturiol, escriu la important Arquitectura Naval... malgrat tot això no és un home reconegut.

Però també hi ha d'altres temes que són interessants, oi? Molts dels meus treballs els centro al voltant de Lloret. Per exemple vaig presentar una comunicació en les Primeres Jornades de Centres d'Estudis Catalans, a Lleida, pel novembre, sobre l'actuació de la Marina Mercant Lloretenca durant la guerra del Francès; a tots ens sembla que en aquest període tot va quedar aturat, doncs no, l'activitat de la Marina de Lloret va ser enorme. Fins i tot gent de Girona, invertien els seus diners en les motes i en les fustes dels motes i en els vaixells que comerciaven a Lloret, es a dir, jo arribo a la conclusió que hi havien varies raons perquè aquest comerç funcionés, potser als mateixos francesos els hi interessava que es creés riquesa per tal de poder demanar contribucions de tota mena. Potser també els vaixells de Lloret, aprofitaven per comerciar amb els ports que estaven lliures de francesos; trobem un cas, que és el de Vilanova i la Geltrú, quan Barcelona i Tarragona estan en poder dels francesos, l'únic port que queda per comerciar amb Amèrica i amb els altres ports lliures de la Península, és Vilanova i la Geltrú, en aquest port, l'any 1812, el moviment de vaixells, és enorme, gairebé un 5% (parlo de memòria) són de Lloret. Això és també una part important de la nostra història.

P. Què més heu fet darrerament?

R. Hi ha un altre assumpte que també és interessant. El Centre d'Estudis Selvatans publica uns quaderns cada any, i aquest any he fet una petita aportació de la participació del rera-país en la marina mercant de la costa, o sigui, jo trobo gent de l'interior del país que participa en les motes i en el negoci marítim, gent tant de Girona, de Sta. Coloma de Farners, d'Arbúcies, etc... De la mateixa manera que hi haurà els navegants que invertiran en finques rústiques o es casaran amb pubilles del rera-país, succeeix el contrari, la gent d'interior participa en el moviment comercial de la costa.

També al Masnou he col·laborat en un dels números de La Roca d'en Xeix. Es va donar el cas que Rosa Almuzara, en llegir el meu llibre de **La Marina Mercant de Lloret de Mar**, es va adonar de que es citava moltes vegades el Masnou, és clar, jo havia anat seguint la vida de cada un dels vaixells que va sortir de Lloret, i així va quedar constància a les fitxes la relació que Lloret havia tingut amb altres ports; amb la informació que jo havia recopilat vam trobar de l'ordre d'uns 54 vaixells que es relacionen amb Lloret i el Masnou.

Actualment investigo la biografia d'en Joan Monjo i Pons; i, evidentment, col·laboro sempre que puc amb la gent que treballa per a la conservació i recuperació del nostre patrimoni marítim.