

NAVEGANT PER LA HISTÒRIA

Andrea Pariente Martín

Resum: Navegant per la història és un treball de recerca que ens ha permès obtenir una molt bona aproximació de com era la vida a bord dels grans velers catalans del vuit-cents. Més enllà, també s'ha pogut fer una comparació entre aquests bucs de vela i els primers vaixells a vapor del segle xx, tant de les vivències dels mariners a bord com de les rutes o les velocitats de les embarcacions.

Paraules clau: marina catalana, quaderns de bitàcola, diaris de navegació, rutes comercials, vivències a bord, negocis, comerç, Vilassar, Vilassar de Mar, Masnou.

Aquesta investigació pretén estudiar la marina catalana del vuit-cents d'una manera més directa i des d'un punt de vista més humà. L'anàlisi de quatre diaris de navegació i tres quaderns de bitàcola, uns dels pocs testimonis de l'època que han resistit pràcticament intactes fins als nostres dies, combinats amb la tecnologia actual ens han permès obtenir una molt bona aproximació de la vida a bord d'un veler del segle xix i les rutes comercials que realitzaren.

L'objectiu principal del treball era conèixer exactament els recorreguts dels vaixells a partir del programa informàtic *GoogleEarth* i l'estudi dels quaderns de bitàcola i diaris de navegació. També s'ha intentat comprendre com era una jornada a bord d'un buc d'aquella època a partir de les descripcions que escrivien en les fonts d'informació estudiades. Més enllà, també es va comparar els velers del segle xix amb els primers vaixells a vapor del segle xx per analitzar la gran millora que va suposar la incorporació de la màquina de vapor a la navegació.

Les rutes comercials estudiades s'han dividit en dos apartats: els viatges mediterranis i els viatges atlàntics. Del primer grup només es va disposar de cinc recorreguts realitzats per la fragata *La Frasnquita* i el seu capità Joan Cardona¹ durant 1822 i 1825 i d'un viatge pels ports més importants de la costa

1 *Diario de nabegación 1822*. Museu Marítim de Barcelona. Número de registre 24.

mediterrània espanyola dut a terme pel vaixell a vapor *Cádiz* i Vicente Yañer com a capità del buc.

Les rutes de la fragata *La Frasquita*, a priori, semblen poc rellevants, ja que es tracta de viatges que es van realitzar des de Maó fins als ports grecs, turcs, d'Alexandria i a Còrsega.

El més important d'aquests recorreguts és que en el viatge des de Rodas fins a un port de la badia turca de Bodrum, en el diari de navegació s'explica com es van veure involucrats els tripulants de la fragata en la Guerra de la Independència de Grècia, que es va lliurar en aquella zona durant el període de 1821-1829.

En l'apartat *acaecimientos* del diari de navegació es poden llegir referències a fets de la guerra com per exemple *los turcos se dirigen á ellos con lanchas y botes de proa, tirandose algun cañonazo y poco despues los griegos han tirado á huir*, o bé altres frases com *A 2 h. hemos visto mandar un buque incendiado a una fragata turca*.

D'altra banda, els viatges atlàntics estudiats van ser realitzats pel capità Josep Guardiola i el bergantí *Magin*, Antoni Cabot i la corbeta *Josefa*, Pedro Rodes i el bergantí goleta *El Prudente*, Gerard Maristany i el bergantí *Soberano* i, finalment, el capità Vicente Yañer i el vapor *Cádiz*.

Els quatre primers bucs anomenats van ser velers del segle XIX, en canvi, el vapor *Cádiz* es tracta d'un vaixell a vapor de principis del segle XX. Les rutes dels velers són impressionants, ja que es tractaven de viatges d'uns 70 o 80 dies sense tocar terra des de Catalunya fins a Amèrica. Gràcies als quaderns de bitàcola consultats i els diaris de navegació s'ha pogut extreure les coordenades exactes per on van passar aquells bucs i traçar les rutes amb el programa informàtic *GoogleEarth*.

Dins dels viatges atlàntics cal destacar la diferència entre els viatges que es realitzaven a l'Amèrica Central i els viatges que feien la ruta del *tasajo* o tassall en català. Els primers viatges consistien en sortir de Catalunya amb productes propis de la terra com per exemple vi del Penedès i de Tarragona, teules, rajoles, sal, espardenyes, oli i farina. Un cop s'arribava a l'Amèrica Central es solia desembarcar als ports de l'Havana, Veracruz, Brunswick, Puerto Rico, Galveston o Nova Orleans. Les principals importacions eren fustes tropicals com la caoba, el pal *campeche* o la dogua, cotó de Nova Orleans, sucre, tabac de Cuba i petroli.



El viatge realitzat per la corbeta Josefa l'any 1875 ens permet visualitzar com eren aquests viatges a l'Amèrica Central. Tal i com relata el quadern de bitàcola de Joan Cahué² aquest viatge va començar el dia 15 de novembre de 1875 i, després de desembarcar al port de l'Havana i Veracruz, es va tornar a l'Havre el dia 16 de juny de 1875 després de navegar en total 108 dies i passar 107 dies a terra.

En aquesta imatge podem observar que es tracta d'una ruta que es va iniciar al port francès de l'Havre i es va finalitzar en el mateix punt, aquests tipus de recorreguts es coneixen amb el nom de viatge rodó.

Veiem a la perfecció que per anar des d'Europa fins a Amèrica Central amb un veler del segle XIX aprofitaven els corrents marítims del Nord que giren en sentit

² *Diario de navegacion para el huso de D. Juan Cahué piloto de la Corbeta Española "Josefa" en 1876 y 1876 y 77.* Museu de la Marina. Vilassar de Mar.

horari. Els tres principals corrents que seguien eren el corrent de Canàries, el de l'Alisi i l'Equatorial Nord juntament amb els vents alisis. Quan realitzaven la tornada, utilitzaven la força del corrent del Golf i el de l'Atlàntic Nord. A més, podem observar que en alguns punts hi ha una certa desviació del rumb inicial, això era degut a que els velers eren molt sensibles als factors atmosfèrics, com per exemple una tempesta.

Respecte els viatges que feien la ruta del *tasajo* eren encara de major durada perquè feien més escales. Principalment, aquesta ruta comercial consistia en sortir de Catalunya amb béns nacionals i exportar-los a l'Amèrica del Sud, normalment a Montevideo, allà es comprava l'anomenat tassall, carn de bou seca i salda, que posteriorment es venia a Cuba, on hi havia una gran població d'esclaus i servia per alimentar-los.



Els catalans van ser uns mestres de l'exploració d'aquesta ruta i gràcies a això van aconseguir grans guanys econòmics quan els sortia bé la jugada.

L'última imatge és un perfecte exemple de la ruta del *tasajo*. Aquest recorregut va ser realitzat pel bergantí *Soberano* a finals del segle XIX. Tal i com relata Gerard Maristany³ la ruta es va iniciar a l'Havana i es va finalitzar al mateix port, per tant, tornem a estar davant d'un viatge rodó. Des de l'Havana es va arribar a Barcelona, d'allà es va partir cap a Montevideo. Un cop a Uruguai van anar fins a Rosario de Santa Fe on van adquirir el tassall i van tornar a navegar fins a l'Havana, tot i que abans d'arribar al port cubà van haver de fer una parada no planificada a Port of Spain perquè els havia entrat gran quantitat d'aigua durant una tempesta. És magnífic poder observar per quines zones varen navegar exactament aquells mariners catalans, però encara és més sorprenent poder comparar pràcticament la mateixa ruta realitzada per un veler i per un vaixell a vapor.



3 *Quaderno de Bitacora para uso del Bergantin Español Soberano*. Museu Municipal de Nàutica del Masnou.

La imatge anterior presenta una ruta realitzada per un veler entre 1876 i 1877 i pràcticament el mateix viatge fet per un vaixell a vapor l'any 1926.

El recorregut de color rosa pertany a la corbeta *Josefa* i el de color verd al vapor *Cádiz*. Tots dos viatges es van iniciar i finalitzar al continent europeu després de fer escala per diversos ports de l'Amèrica Central. El veler va començar la ruta al port de l'Havre i la va finalitzar a València després de fer escala Santander, Santiago de Cuba, l'Havana i Shiplsland. El vaixell a vapor va iniciar i finalitzar el seu viatge a Cadis fent escala a San Juan de Puerto Rico, Mayagüez, Ponce, Santiago de Cuba, l'Havana, Tampa, Nova Orleans, Galveston, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife i Las Palmas.

Podem observar dues grans diferències entre els dos recorreguts. Primerament, el recorregut de color rosa que pertanyent al veler fa quasi bé la mateixa forma que els corrents marítims que varen utilitzar per arribar i tornar d'Amèrica, en canvi, el recorregut del vapor *Cádiz* són pràcticament línies rectes, és a dir, gairebé no es pot denota cap influència de factors atmosfèrics. En segon lloc, en la ruta de la corbeta veiem algunes desviacions del rumb que haurien d'haver portat que coincideixen amb dies de tempesta, mar gruixuda o vent fort, en canvi, no es pot apreciar cap desviació exagerada del rumb del vaixell a vapor que hagués estat causada per un fenomen meteorològic.

A més d'estudiar visualment les rutes, també es va fer un anàlisi de les velocitats mitjanes que van dur durant els viatges estudiats que es recullen en les següents taules de dades:

Nom del buc	Recorreguts	Velocitats mitjanes
<i>La Frasquita</i>	Maó-Badia de Tunis-Alexandria	39,8
<i>La Frasquita</i>	Maó-Malta-Alexandria-Siros-Alexandria	41,7
<i>La Frasquita</i>	Rodes-Badia de Bodrum-Rodes	-
<i>La Frasquita</i>	Golf de Suda-Alexandria-Maó	57,6
<i>La Frasquita</i>	Maó-Còrcega-Maó	48,9
<i>Vapor Cádiz</i>	Màlaga-Barcelona-Palamós-València-Alicante-Màlaga	-

Nom del buc	Recorreguts	Velocitats mitjanes
<i>Magin</i>	Matanzas-Montevideo-Matanzas	108,6
<i>Josefa</i>	Havre-Havana-Veracruz-Havre	56,4
<i>Josefa</i>	Havre-Santander-Santiago de Cuba-Havana-ShipIsland-Cádiz-Valencia	70,7
<i>El Prudente</i>	Barcelona-Málaga-Cádiz-Montevideo-Havana	83,4
<i>Soberano</i>	Havana-Barcelona-Montevideo-Rosario de Santa Fe-Port of Spain-a	103,9
<i>Soberano</i>	Havana-Brunswick-Barcelona	90,6
<i>Vapor Cádiz</i>	Cadix-San Juan de Puerto Rico-Mayagüez-Ponce-Santiago de Cuba-Havana-Tampa-Nova Orleans-Galveston-Havana-Santa Cruz de la Palma-Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas-Cadix	144,9
<i>Vapor Cádiz</i>	Vigo-Havana	214,7
<i>Vapor Cádiz</i>	Houston-Barcelona	195,9

Tota la informació que trobem en la primera taula esta relacionada amb els viatges mediterranis que va realitzar la fragata *La Frasquita*. Podem observar que les seves velocitats mitjanes oscil·len entre les 39,8 i 58 milles nàutiques per dia aproximadament. Aquestes velocitats mitjanes indiquen que no es va navegar amb una gran rapidesa. Cal dir que en tots els recorreguts van haver factors meteorològics que van influir en la navegació. Segurament, aquesta embarcació devia ser poc marinera, és a dir, tenia dificultats a l'hora de navegar quan feia mal temps. Per tant, durant aquells dies que hi havia fort marejol o vent dur per exemple, probablement aquesta nau no podia avançar gaire i per això van tenir unes velocitats mitjanes tan baixes.

Respecte a la segona taula de dades, el primer que es pot observar és la gran diferència que s'estableix entre les velocitats mitjanes dels velers i les del vapor *Cádiz*. Mentre la velocitat mitjana més elevada assolida per un dels velers estudiats va ser de 108,5 milles nàutiques per dia, el vaixell a vapor va tenir una velocitat mitjana mínima de 144,99 milles nàutiques diaris. La diferència es fa més grans si ens fixem en la velocitat mitjana que va portar la corbeta *Josefa* en el seu viatge rodó, que, arrodonint, va ser de 56,36 milles nàutiques per dia, i la velocitat mitjana de 214,7 milles nàutiques diàries del *Cádiz* en el seu recorregut des de Vigo fins l'Havana. Aquesta diferència de velocitats mitjanes reflecteix a la perfecció el gran inconvenient dels velers, la dependència dels factors atmosfèrics. Si feia poc vent per exemple, no podien navegar i això podia suposar tres dies en que únicament es movien seguint el corrent. En canvi, el

capità d'un vaixell a vapor decidia la seva velocitat, si es volia navegar més ràpid es cremava més carbó, en el cas contrari es disminuïa.

En aquest requadre es podria establir una divisió entre els velers les velocitats mitjanes dels quals no arriben a les 90 milles nàutiques diàries i els que les superen.

En el primer cas trobaríem a la corbeta Josefa i el bergantí goleta *El Prudente*, en l'altre hi ha el bergantí *Magin* i el *Soberano*. Cal destacar el fet que els capitans del bergantí *Magin* i el *Soberano* són de famílies de tradició marinera, en el primer cas de la família dels Sust i en el segon dels Maristany. Probablement la tradició de navegar inscrita en aquestes famílies va fer que aquests capitans gaudissin d'uns coneixements adquirits al llarg de diverses generacions a partir de l'experiència que altres capitans no arribaven a aprendre en tota la seva vida.

Per últim, Navegant per la història també aporta un punt de vista més humà sobre la marina catalana del vuit-cents, ja que també tracta de comprendre com era la vida a bord d'aquells mariners que realitzaven el seu treball amb coratge i un gran esforç sovint en medi hostil amb l'objectiu d'aconseguir uns beneficis, ja que navegar s'hauria de considerar tot un art per les seves dificultats i a l'hora una manera peculiar de fer negocis en el segle XIX.

Respecte a la vida a bord, es va fer un estudi exhaustiu dels quaderns de bitàcola i diaris de navegació llegint singladura per singladura el que el pilot o capità escrivia en l'apartat d'*acaecimiento*. D'aquesta manera s'ha pogut classificar els fets més rellevants segons es tractessin d'esdeveniments relacionats amb la comunicació, la sanitat, els accidents, l'alimentació o bé les tempestes. La manca de comunicacions, degut en part a que encara no s'havien inventat els grans aparells tecnològics que coneixem avui en dia, dificultava més la navegació. Fins que no es va adaptar el telègraf a les embarcacions, a finals del segle XIX, tota comunicació possible amb altres persones que estiguessin fora de l'embarcació era a partir de senyals fetes amb banderes, per tant, els velers del segle XIX no podien ser avisat des de terra de les condicions meteorològiques que afectarien la nau en els pròxims dies.

El tema de la sanitat era molt important igual que avui en dia. En el segle XIX, les malalties més habituals entre mariners eren el còlera i la febre groga, aquesta última també coneguda amb el nom de vòmit negre, totes dues malalties eren infeccioses i per tant si algun mariner tenia alguna d'aquestes malalties, podia

contagiar a tota la tripulació i a més transmetre-la a tota la població del port de destí, però, per sort, en el segle XIX ja s'havia previst aquesta possibilitat i feien controls molt rigorosos tant als mariners com a les embarcacions.

A l'hora de poder desembarcar en un port, prèviament tots els tripulats i l'embarcació havien de passar un reconeixement mèdic dut a terme per la sanitat portuària, si eren acceptats es deia que tenien lliure pràctica, en cas contrari havien de passar una quarantena durant un període determinat. En el quadern de bitàcola de Gerard Maristany⁴ podem trobar un bon exemple: *(...) fondeando delante de la sanidad á 8h 45' sin novedad. Al amanecer vino el médico y nos impuso 5 dias de cuarentena, á contarlos desde que el buque estuviera deslastrado, fumigado, baldeado y saneado todo el equipaje de la tripulacion, por cuya disposicion quedamos en libre plática, el 19 de Abril de 1900, a las 8h de la mañana.*

Malaauradament, els accidents a alta mar en el segle XIX eren força freqüents, per exemple, simplement fixant-nos en el fet que en quatre dels set quaderns de bitàcola i diaris de navegació analitzats per fer aquest treball s'hagi trobat un esdeveniment considerat com accident, ja indica quina era la freqüència d'aquests.

Tot i això, abans d'iniciar qualsevol viatge, ja fos un simple viatge d'anada des de Cadis fins a l'Havana i tornada a Barcelona, com un viatge rodó fent escala pels ports americans més importants com per exemple Montevideo, Havana, Brunswick, etc, abans d'emprendre el viatge sempre es feia un reconeixement del buc que tal i com obligava el Codi de Comerç quedava plasmat en un document on es deia si el vaixell era apte per fer l'expedició o no. Per tant, si hi havia un control dels estats del vaixells, però per causa de diversos factors com per exemples els temporals de vent i mar, feien que sovint ocorreguessin tragèdies a bord de les naus del segle XIX.

Per últim, el tema de l'alimentació en el segle XIX era molt important. Abans d'emprendre un viatge, havien de preveure la quantitat d'aliments que havien de carregar segons els dies que suposaven que passarien navegant i a més preveure una quantitat de reserves, no fos cas que els sorprenguéssim algun temporal i haguessin de passar més dies a alta mar dels esperats. En principi, es pot pensar que el millor és carregar bé el buc de reserves alimentaries, però això tampoc ho podien fer, perquè si es feia, treien lloc per a les mercaderies.

⁴ *Quaderno de Bitacora para uso del Bergantin Español Soberano*. Museu Municipal de Nàutica del Masnou.

Per altra banda, tampoc era convenient portar aliments peribles com la fruita, la llet, etc. Normalment, l'alimentació dels tripulants es basava en menjar de llauna, ja que aquest es conserva millor durant més temps i a més té l'avantatge que ocupa poc i si es mulla no li passa res. Sovint també duïen a bord animals vius com gallines, conills i algun cabrit.

Per concloure podem dir que aquest treball d'investigació presenta el testimoni de la vida quotidiana d'uns homes que amb el coneixement i tecnologia de l'època eren capaços de realitzar un treball excepcional en unes condicions sovint complicades.⁵

⁵ Per a més informació es pot consular la pàgina web: <http://navegantperlahistoria.wordpress.com>.