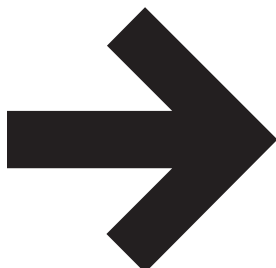
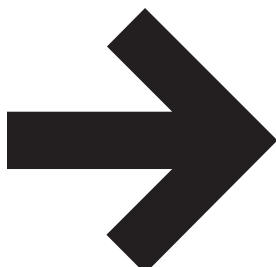


Aportació vilassarenca a l'estudi de la història del contraban

Alexis Serrano Méndez
Centre d'Estudis Vilassarencs



*De America arribaren
Carregats de vanitat,
Las pesetas que han portat
Ab onze anys las arreplegaren**

La recurrent presència del fenomen del contraban en les fonts que parlen de «la Marina» a cavall dels segles XVIII i XIX ens féu notar, en un estudi de l'any 2008,¹ el fet que el baix Maresme i concretament Vilassar de Mar foren, almenys durant el període esmentat, indrets on es duia a terme intensament aquesta activitat fraudulenta. De manera sumària, amb aquest article pretenem descriure les línies bàsiques d'una investigació que, tot i ser encara molt embrionària, aporta força dades noves. Esperem que els futurs progressos d'aquesta recerca ens permetin escatir les minúcies d'aquest fenomen i ensems ampliar l'abast geogràfic del seu estudi. Així, doncs, de moment i a grans trets, glosarem sobre com era el contraban que tingué lloc a Vilassar de Mar i la seva cronologia durant les dues centúries predites.

■ EL BAIX MARESME, UNA ZONA ADEQUADA PER A LA PRÀCTICA DEL CONTRABAN

El tràfic il·lícit de mercaderies és un tema que sovinteja força en bona part dels relats i les descripcions d'entre els segles XVIII i XX referents a aquell racó de món que avui coneixem com la comarca del Maresme. Aquest fet ens ha fet pensar que potser aquesta zona fou especialment predilecta per part dels contrabandistes d'aquell temps.

Barcelona, essent una important i populosa ciutat, tendí sempre a acaparar productes, de manera que és de suposar que aquest acaparament l'exercí sobre tota mena de béns, tant si eren provinents del lícit comerç com si eren mercaderies introduïdes de contraban. La capital catalana seria (encara ho és), per les seves característiques de gran urbs, un dels principals pols d'atracció per a la venda de productes introduïts sense pagar les taxes d'entrada. Atès el control de mercaderies que es duia a terme al port, és obvi que calia introduir els farcells de contraban per altres punts costaners llunyans de les posicions de control de l'autoritat portuària.



Dit això, si ens aturem a pensar com és la geografia del litoral barceloní, sembla obvi que, per l'accidentada geografia del Garraf, si hom hagués d'entrar mercaderies de contraban ho faria preferentment per la costa maresmenca, car la costa del Garraf presenta en molts punts unes condicions molt poc adequades per a la «nocturnitat» del fet. Altrament, un element cabdal en el tràfic il·legal de mercaderies eren les vies de comunicació que havien de permetre conduir els productes fins al seu punt de consum, en el nostre cas, tal com s'ha dit, preferentment la propera ciutat de Barcelona. Pensem que cap altre indret del litoral de les immediacions de la Ciutat Comtal no presenta una geografia tan adequada per al contraban com la costa del baix Maresme. No tenint escarpats rocosos que fessin perillar les naus durant l'execució d'aquesta mena d'operacions clandestines, l'orografia de la costa a la zona compresa entre el cap de Montgat i la punta de la Musclera d'Arenys de Mar creiem que dotava els contrabandistes locals d'una situació privilegiada per tal de dur a terme la seva furtiva activitat. Altrament, les platges maresmenques, proveïdes de molts entrants i sortints situats als estuaris de les rieres i els torrents que alhora eren plens de canyissars, permetien disposar d'una infinitat d'amagatalls perfectes per als paquets de les descàrregues clandestines.

Quant a les vies de comunicació, val a dir que el traçat del Camí Ral al Maresme, que culminà l'any 1747 el projecte d'ordenació de camins iniciat per Felip V l'any 1718, esdevingué un factor clau per al desvetllament econòmic de la comarca, així com de tot el litoral de la costa de llevant en els anys següents, ja que permetia la connexió en millors condicions que les precedents entre les ciutats de Barcelona i Girona. Al baix Maresme, aquesta nova via permetia prescindir de l'antiquíssim Camí del Mig, que, per la seva antiguitat (es remunta a l'època romana), en molts trams, a la primeria del segle XVIII, era impracticable a causa del mal estat de conservació. De retruc, aquesta nova via va esdevenir el principal nexa d'unió entre les platges on es desembarcaven les mercaderies de contraban i els seus principals punts de consum, ja que, en la major part del recorregut, especialment al baix Maresme, la via circulava ran de l'arena de la platja, la

qual cosa facilitava la prompta distribució dels farcells arribats il·legalment per mar.

Així les coses, és de suposar que la proximitat respecte de la Ciutat Comtal i l'existència d'unes vies de comunicació envejables a altres punts del Principat a l'època permetia que els productes que s'introduïen sense pagar les taxes d'entrada es poguessin distribuir molt ràpidament. Sens dubte, la velocitat de distribució de les mercaderies era un factor clau en l'èxit de les operacions de contraban.

Un darrer element geopolític que sembla que pogué propiciar el desenvolupament d'aquesta activitat fraudulenta rau en la llunyania dels destacaments i de les dotacions de l'aparell controlador. Així, doncs, el buit policial existent entre el cap de Montgat i Mataró motivà, tal com veurem més avall, que l'any 1824 es fixés una companyia estable a Vilassar de Mar i que s'hi destinés un bergantí per vigilar les aigües d'aquella contrada fins a aleshores massa desproveïdes de control policial.

■ VILASSAR DE MAR, UN NIU DE CONTRABANDISTES

Un dels testimonis més reculats que palesen que ve de lluny el fenomen del contraban a les aigües de Vilassar de Mar entronca directament amb la necessitat del vell veïnat de Mar de Vilassar de segregar-se de la vila mare de Vilassar de Dalt. En efecte, quan la comissió que promovia les gestions per a la constitució municipal de Vilassar de Mar elevà el seu suplicatori a Carles III, un dels arguments exposats pels habitants de la localitat era que:

Carecen de una Ronda compuesta de Cavo y sus Ministros, que tenia nombrada la Real Hacienda, la que havia decaído por los insultos que les ocasionaban los Contrabandistas, que les ponian en la precisión de ocultarse dentro de las Casas de los Vecinos, haciendo alarde de sus delitos, que se aumentaria, si no se nombrase Justicia que los celase y castigase; y repitiendo las utilidades que se seguiran de accederse á su suplica, concluyeron con la de que el nuestro Consejo se sirviese mandar que en el Lugar y Parroquia de San

Juan de Vilasá del Mar, se estableciese Baile, con Regidores, Diputados y Sindicos distintos y separados de los de San Ganis de Arriva.²

El comú de Vilassar (de Dalt) recorregué el suplicatori dels de Mar desacreditant tots els arguments exposats per aquests darrers. Pel que fa al tema que ens ocupa, és interessant la seva al·legació, que deia:

Que no havia eemplar de que huviesen sido insultados por Piratas, y que la Ronda que havia por los Contravandistas, se havia quitado ya sin duda por inutil.³

La suposada «inutilitat» de la ronda a la qual feia referència el *Pedimiento* de l'Ajuntament de Sant Genís de Vilassar de Dalt es deuria més aviat al fet que era insuficient la seva actuació davant dels contrabandistes que no pas per l'absència d'aquests, ja que, tal com demostrarem tot seguit, de contrabandistes n'hi havia i no pas pocs. També veurem en aquestes pàgines que la constitució del terme i la suposada justícia que s'hauria de derivar de la presència de l'autoritat de l'Ajuntament no sempre es mostrà eficient (a voltes, ni tan sols decidida) per eradicar aquest fenomen atàvic.

Contemporani d'aquest document que acabem de citar és Francisco de Zamora, el qual també es féu ressò del contraban a Vilassar de Mar. Lluny del suposat pànic que els obligava a amagar-se a les cases que els vilassarencs de mar exposaren al monarca, Zamora no dubta a afirmar que eren ells mateixos els qui exercien aquesta fraudulenta pràctica, malgrat que haguessin aconseguit recentment la seva pròpia autonomia municipal i la constitució consistorial. Aquest viatger il·lustrat va glossar sobre el que veié en aquest poble i va fer un especial esment d'aquesta pràctica il·lícita en el seu diari:

Pasamos por Vilasar de Mar, pueblo situado en llano, y que se acaba de erigir en villa. Como está a orilla del mar tiene, para su defensa, una torrecilla, y otras dos hay en las casas antiguas que había y pertenecían a Vilassar de Dal, de cuyo término era este pueblo. La iglesia es nueva, hay 200 casas. Hacen puntas. Algunos

corderos, algunos pescadores y muchos contrabandistas, que esconden el tabaco en cuevas que forman a este fin. Beben agua de pozo; tienen huertecitos delante de las casas.⁴

Segons la nostra opinió, caldria distingir dues modalitats diferents de contraban que realitzaven aquests «muchos contrabandistas». Creiem que hi hauria un tipus de contraban de curt espectre geogràfic i, tal vegada, però no necessàriament, més primerenc, nat potser a redós de la comercialització dels cítrics i del cànem, que reportava clandestinament per part dels pescadors i marins de cabotatge vilassarencs alguns productes d'origen mar-sellès o lígur, tot burlant les taxes i els aranzels portuaris i duaners.⁵ L'objecte d'aquest negoci fraudulent seria bàsicament manufactures (sobretot tèxtils) i altres articles apreciats, com ara el blavet.⁶ El segon tipus de contraban proveiria de productes ultramarins, sobretot provinents d'Amèrica i que eren especialment gravats per la fiscalitat duanera estatal per mitjà d'estancs. En aquesta segona modalitat, els pescadors vilassarencs només actuarien en la descarregada de grans naus d'origen intencionadament desconegut. Els productes objecte d'aquest contraban eren el sucre, alguns destil·lats, el cotó i, sobretot, el tabac, matèries totes elles procedents d'Amèrica la venda de les quals, un cop burlats els gravàmens fiscals, beneficiava els seus traficants amb unes quantitats molt lucratives. Una molt bona descripció de com es feien aquestes operacions de contraban ens la llegà l'any 1921 Felicià Sust i Vives:⁷

Era el temps dels grans contrabans, i les barques forasteres, destinades únicament a això, es refiaven a cada poble dels seus pescadors, que amb aquest motiu feien sovint «cagaines», que així s'anomenaven els viatges que les barques pescadores feien a terra fins a deixar aquelles alleujades. Per cert que és digne d'esment, la manera com es valien, a Vilassar per a portar el contraban a terra. Simulaven una gran devoció a un Sant Antoni que hi havia en una capelleta, a llevant de la Casa de la Vila, imatge que subsisteix, molt ben conservada i decorant un jardí, i que, com aleshores, és avui per-



El contraban es feia a bord d'embarcacions petites, discretes, però alhora prou

àgils i ràpides com per escapollir-se de la vigilància costanera.

fectament visible des del mar estant. Tots els pescadors coneixien el «Sant Antoni de ca la Toia» i tots sabien perfectament que aquella lluminària perpètua no era més que un telègraf de senyals, en el qual el nombre i la posició dels ciris encesos tenia per a ells una especial significació, sobretot per a indicar-los el moment i el paratge en què, en cada cas havien de treure.⁸

Tot i que les fonts no s'aturen a fer distincions entre un tipus i altre de contrabandistes, ens sembla més que justificat el fet de distingir l'activitat poc o molt eventual de pescadors i traginers que col·laboraven amb els grans traficants en les «cagaines» que Felicià Sust descrigué l'any 1921 i els pescadors i mariners vilassarencs que complementaven més o menys esporàdicament el benefici de les seves singladures de curta escala que descrigué Jaume Carreras l'any 1948.⁹

Arran de la lectura de les diverses fonts que ens en parlen i que més endavant es desglossen, és fàcil el fet de copsar que aquell fenomen no era pas un secret que només uns pocs coneixien; és més, si atenem a la descripció que Felicià Sust va fer l'any 1921 de com es feien de les «cagaines» tradicionals, podem fer-nos una idea que cada operació de desembarcament il·lícit de mercaderies movia un bon grup de persones que s'hi dedicaven tot esquivant els oficials i els agents de la llei. Aquesta pràctica, com totes les d'índole fraudulenta per la seva pròpia gènesi, fa difícil el fet de calibrar la seva magnitud en el conjunt de l'economia local, però a resultes del nombre de contrabandistes, que estimem molt elevat, podem intuir que el volum deuria ser també molt considerable.

Pel que fa a la importància del volum del tràfic il·legal, s'escau comentar que Benet Oliva trobà evidències que deixen entreveure que en aquesta pràctica fraudulenta

rau part de l'embrió de la indústria tèxtil local.¹⁰ En aquest sentit, la *Topografia mèdica* que Oliva publicà mostra una claredat meridiana quan expressa que l'origen de la industrialització als dos Vilassar (de Dalt i de Mar) cal cercar-lo en els anys d'un major control per part de les autoritats costaneres, car a remolc d'això molts contrabandistes canviaren llur tradicional activitat per la naixent indústria tèxtil. La *Topografia mèdica* diu així:

El comercio clandestino o contrabando que formaba la principal industria de sus padres y abuelos. El mayor crecimiento de este pueblo, su mayor grado de prosperidad y riqueza data desde que se persiguió con tanta

actividad y constancia el contrabando que los que se dedicaban a tan ilícita industria tuvieron que abandonarla y dedicarse a otra llevándose la preferencia la algodonera la que esta disputando el trono a la agricultura.¹¹

La relació entre el contraban i la primera industrialització, sobretot atenent la importància que tingué aquesta segona, ens fa pensar que el tràfic il·legal de

mercaderies fou un fenomen d'una magnitud gens menyspreable i que, si bé és difícil de quantificar per la seva clandestina naturalesa, els escadussers indicis que hem trobat sobre aquesta temàtica evidencien que aquesta activitat movia unes importants sumes de capital.

■ LES VIES DE COMUNICACIÓ I LA DISTRIBUCIÓ DE LES MERCADERIES DE CONTRABAN

Tal com s'ha dit més amunt, era necessària per garantir que la descarregada fos ràpida i discreta i que no deixés rastre una bona xarxa de comunicacions, i, al Maresme, el Camí Ral era un mitjà excel·lent per a tal efecte. A



A diferència del comerç marítim legal, definit sovint com «comerç alternatiu», és difícil d'estudiar i

quantificar; el secret i el misteri formen part de la seva naturalesa.

més, per a la distribució dels productes, Vilassar de Mar comptava amb unes bones vies que connectaven la localitat amb les de la resta de la xarxa més immediata, que estava formada per «varios caminos que conducen a los pueblos comarcanos y á la montaña; son de ruedas hasta ciertos puntos, y se hallan en mediano estado».¹² El *Diccionario geográfico universal* afina més la descripció dels camins que connectaven el nucli urbà amb la comarca.¹³

Malgrat les bones infraestructures viàries, a ulls dels coetanis aquests vies terrestres no semblaven suficients, ja que es lamentaven de no tenir-ne cap que unís la costa vilassarenca amb el Vallès, on la pagesia venia el seu excedent, ni cap port que agilitzés les trameses de mercaderies a la zona.¹⁴ Més endavant es veurà per què les autoritats recelaven de l'oportunitat que s'embarquessin i es desembarquessin mercaderies a l'arena de Vilassar de Mar.

Amb l'arribada del ferrocarril l'any 1848, les comunicacions milloraren i, poc més tard, de retruc, es començà a tenir cura del manteniment de la carretera general.¹⁵ Altrament, tal com es veurà més avall, l'aparició del «camí de ferro» oferí als contrabandistes la possibilitat d'amagar sota els ponts que creuaven les rieres i els torrents les seves mercaderies.

Pel que fa a l'element humà que intervenia en la distribució de les mercaderies descarregades il·legalment, sembla evident, a la llum de les dades que palesen els textos coetanis, que no eren pas pocs els que al Maresme i molt especialment a Vilassar de Mar es dedicaven al contraban. El fet que siguin tan notòries i manifestes les notícies que fan esment d'aquest fenomen al marge de la legalitat palesa que era una activitat molt evident i molt allunyada del secretisme que hom creu oportú per a una pràctica com aquesta. Lluís Guardiola afirmà que en

aquestes operacions participava molta gent en el procés de descàrrega dels productes. Aquest mateix autor afirmà que l'estratègia s'ordia a les tertúlies de l'hostal i a les tavernes, on els traginers i els pescadors es posaven d'acord en les quantitats i l'hora de descarregar les naus. Guardiola també diu que:

La Riera dels Corders o de Cabrils i la d'en Cintet, eren els llocs preferits pel desembarc. Els ponts del davant de l'Estació havien servit moltes vegades de magatzem improvisat. [...] Els individus que portaven els paquets a coll fins els carros, cobraven 8 pessetes i se'ls hi donava, a més, un paquet de cigars havans.

L'endemà d'un contraban, tothom, a Vilassar, fumava unes magnífiques «brevetes».¹⁶

■ MESURES DE CONTROL PER PART DE L'AUTORITAT

L'activitat tan poc discreta dels contrabandistes i el més que plausible gran volum de mercaderies introduïdes il·legalment motivaren que el capità general del Principat, l'any 1824,

disposés «que una compañía se fije en los pueblos de Premià y Vilassar en que será observado, la parte de la costa que media entre esta plaza [Barcelona] y Mataró».¹⁷ El destacament que des de llavors es fixà fou en endavant una de les més de cent cinquanta dotacions que l'Exèrcit instal·là per tot el principat i que trobem reflectides a la *Relación de los puntos del distrito militar del Catalunya*, publicada l'any 1842.¹⁸

D'altra banda, pels anys vint del segle XIX, el volum del tràfic seria tan elevat que l'autoritat competent en el control de les aigües no tingué miraments a l'hora d'exercir el control i armà, amb el cost que això suposava, «una corbeta o bergantín de guerra de competente fuer-



za para contrarrestar la que los contrabandistas han presentado en estas aguas».¹⁹

Aquestes mesures no deuriem ser del tot eficients contra els contrabandistes, i encara pel mes de maig de l'any 1829²⁰ la Junta de Comerç de Barcelona prohibí que els matriculats a Vilassar de Mar, Premià de Mar, el Masnou i Alella carreguessin i descarreguessin llurs naus mercants a les seves respectives platges i se'ls obligà a emprar el port de la ciutat de Mataró per fer-ho. Sabem que aquesta ordre de la Junta de Comerç era vigent almenys dotze anys després del seu decret, la qual cosa evidencia que les autoritats encara llavors percebien l'amenaça del contraban a les aigües del baix Maresme. En resposta a aquesta prohibició, el «gremi» de mariners de Vilassar de Mar elevà a la Junta un suplicatori en què demanava «que se levante la obligación en que se hallan los buques de pasar á tomar entrada en Mataró antes de verificarlo en aquella playa».²¹ El mateix document sobre el perquè de la prohibició puntualitza «que se impuso la obligación á dicho pueblo y al de Premià por su propensión al contrabando».²² Pels anys trenta del segle XIX, prèvia semblant suplicació, els matriculats al Masnou i a Alella es lliuraren d'aquesta prohibició accentuant el greuge comparatiu respecte de les localitats de Premià de Mar i de Vilassar de Mar. El fet que les institucions mantinguessin la prohibició almenys fins al 1834 a les aigües premianenques i vilassarenques palesa la percepció per part de les autoritats que a les costes d'aquests indrets el tràfic il·lícit de mercaderies era encara, tot i els esforços fets, prou latent. Quant a la prohibició d'embarcar i de desembarcar mercaderies, no sabem del cert fins quan es mantingué, però almenys a la primèria del segle XX la platja vilassarenca tornava a ser escenari de comerç. Sabem que aleshores la platja de Vilassar de Mar estava autoritzada per embarcar els cítrics que produïa el camp del seu terme municipal.²³

Aquelles, però, no foren les úniques mesures que es prengueren des dels despatxos de l'autoritat. En l'àmbit burocràtic s'intensificà el control. En aquest sentit s'ha d'interpretar, almenys en part, la gènesi dels expedients de caució. Segons la voluntat del capità general de l'Exèrcit, a tots aquells que pretenien obtenir el permís

per fer-se a alta mar se'ls obligava a prestar un jurament per escrit en el qual sempre apareixia la fórmula que parafrasejava poc o molt el mateix que Nicolau Mir redactà el 2 de novembre de 1830, quan pretenia anar fins als ports de Tortosa i de Marsella amb el seu llaüt de dotze tones anomenat *Virgen de Gracia*, i que ens serveix d'exemple:

No haré ninguna operación comercial que no sea de licito comercio ni tocaré en punto alguno que sea sospechoso ni contrarie a lo mandado por la superioridad bajo obligación de mi persona y bienes muebles y sitios habidos y por haber y para mayor seguridad de lo prometido doy en fiador principal obligado a Francisco Sust carpintero de ribera del pueblo de Vilasar a este acto presente.²⁴

Per garantir que no s'executés «ninguna operació comercial que no sea de licito comercio», la caució s'exigia a tot aquell que pretenia fer una singladura, fos amb l'objectiu de mercadejar, fos amb l'objectiu de dedicar-se a la pesca, la qual cosa demostra, de retop, el que afirmava Jaume Carreras quan deia que els pescadors de retorn passaven productes de contraban. En l'acte de caució, per respondre pel sol·licitant s'exigia la presència d'un fiador que avalés amb els seus béns i respongués en cas que el llop de mar fos arrestat per l'autoritat. Sovint, però, l'autoritat dubtava de la solvència del fiador i demanava a l'alcalde de la seva localitat un document que certifiqués la seva idoneïtat per al càrrec. Aquest fou el cas que sabem que succeí al pescador Joan Gelpí, al partró Simó Borotau, al traginer i fill de mariner Jaume Casanovas, a Joan Bisa, a Bartomeu Torner i també a Felicà Piferrer, dels quals es demanaren credencials a l'alcalde de Vilassar de Mar. En tots els casos, Pere Pou, el president del consistori municipal, afirmà que cada aspirant era «idoneo para cumplir en el cargo de fiador».²⁵

Paral·lelament, per mitjà de l'estudi dels expedients d'admissió de caució,²⁶ s'ha pogut resseguir el rastre d'algunes naus vilassarenques que navegaven entre els anys 1829 i 1831. Per aquest ordre, les destinacions predilectes foren Tortosa, Marsella i Sevilla (molt per davant de les

altres destinacions), seguides de Màlaga, Roses i Mallorca; en menor mesura, també ho foren el llevant català i valencià (Cambrils i Alacant) i, molt testimonialment, altres indrets com Gibraltar, Niça, Liorna, Gènova, Algèria o Tunis. Seria tal vegada aquesta geografia el reflex del comerç il·lícit? Avui dia, aquesta qüestió ens sembla de difícil resposta, però l'obligatorietat de prestar caució a aquells que feien aquestes singladures podria, no debades, inspirar hipòtesis.

■ LA CONNIVÈNCIA DE LES AUTORITATS

Les mesures emprades per sufocar el fenomen del contraban que s'han esmentat (presència de militars, patrulles nàutiques i caucions) no sempre foren eficaces contra l'astúcia dels contrabandistes; massa sovint la causa principal que impedia que s'obtinguessin els resultats desitjats era la mateixa connivència de les autoritats, fossin els guardacostes, els carrabiners o bé autoritats dels ens municipals. Tal com es dirà més avall, de tots ells hem trobat indicis que permeten intuir, si no assegurar, la seva implicació directa en el tràfic i/o la manca de zel a l'hora d'aplar la fraudulenta activitat dels traficants.

La complicitat entre aquells que feien contraban i les autoritats fou força notòria durant els anys centrals de la dinovena centúria. Especialment manifestats foren els casos dels escàndols del 1837 i del 1841, que, per la seva notorietat, fins i tot transcendiren a la premsa general.

El 20 d'agost de 1837, en una operació de descàrrega d'un falutx contrabandista entre les aigües de Vilassar de Mar i de Premià de Mar, la nau de patrulla coneguda amb el nom *Jonch* fou capturada pels contrabandistes. El capità (Ignasi Guadall) i tres mariners no només no plantaren cara als traficants, sinó que escaparen fins a terra ferma per mitjà de la llanxa auxiliar deixant a bord la resta de la tripulació. Un cop els contrabandistes efectuaren la descàrrega, la matinada de l'endemà alliberaren els disset membres de la tripulació que havien estat retinguts i fugiren. L'endemà, el capità es passejava tranquil·lament pel port barceloní aixecant les veus crítiques de la premsa de l'època, que donava notícia dels fets amb aquests termes:

El domingo ultimo á las 5 de la tarde un contrabandista apresó el C. C. Jonch, cuyo capitán, D. Ignacio Guadall, abandonó su buque, al que amariné el contrabandista; y despues de haber efectuado su desembarco de tabacos y ropas en las inmediaciones de Vilasá en la noche del domingo al lunes, soltó en la madrugada del mismo, al espresado Jonch que ancló en este puerto en la tarde de ayer. Esta mañana ha llegado de pasaje en un laud de la costa el capitán Guadall, á quien hemos visto esta tarde pasear por la riba. Nos parece que la autoridad comptente no deberia permitir que se pasease á sus anchuras, y si formar la correspondiente causa con arreglo á ordenanza, al capitán de un buque armado de la nación que no hace resistencia al enemigo, y que tan facilmente abandona su buque.²⁷

Que el capità Guadall fugís sense donar encaix als contrabandistes precisament per haver reconegut que es tractava d'uns traficants perillosos s'interpretà per part dels mitjans com un escàndol. Les raons dels crítics no només es fonamentaven en el fet que els contrabandistes havien pogut dur a terme impunement la descàrrega, sinó que, a més, criticaven que el capità fugís deixant la major part de la tripulació a bord a mercè dels contrabandistes. En nom de l'autoritat de costes, Domingo Mateos, en una carta adreçada al rotatiu del periòdic *El Guardia Nacional*, sortí en defensa dels carrabiners, així com de les altres autoritats involucrades en el succés, arribant a negar els fets ocorreguts i afirmant que «no solo el no ser cierto el pretendido desembarco entre Vilasá i Premiá, si que tambien asegurar el que ni aun siquiera han oido hablar de él».²⁸

Així les coses, l'aparició d'un nou testimoni tornà a capgirar les indagacions sortides a la llum, ja que posava en evidència la passivitat de les patrulles amb els contrabandistes i descreditava les paraules de Domingo Mateos. El testimoni de la tripulació que havia estat segregada pels contrabandistes assegurava que:

Habiendo salido con el guarda-costas Jonch de Blanes en el medio dia del 20, á eso de las dos de la tarde



un gran falucho que tenian á la vista les obligó á arriar velas, hechar la lancha al agua, y á que su capitan fuese á bordo, pero que el capitan Guadall, conociendo que era un gran contrabandista, en vez de irse á bordo, se fué para tierra con tres marineros; en vista de lo cual fué abordado Jonch y detenido con su tripulacion hasta las cuatro de la madrugada del 21, hora en que los soltó, despues de haber descargado todo su cargamento en la parte de poniente de Premiá, lo cual verificó en distintos laudes.²⁹

Poc anys més tard, concretament el 1841, es produí un altre fet qualificat per la premsa d'escandalós. Els fets s'esdevingueren el 22 de juny de 1841 i es resumeixen de la manera següent: un bergantí conegut amb el nom *Isabel II* capturà una nau de contrabandistes prop de les platges de Castelldefels. Com que el capità de la patrulla i el patró dels furtius tenien un estret vincle parentiu, els contrabandistes foren alliberats prop del Masnou sense que fos requisat el carregament clandestí. Els diaris es feren ressò de les concomitancies entre els guardacostes, evidentment desinteressats d'acomplir la seva missió, i els contrabandistes, que actuen sense cap mena de destorb policial. La notícia provenia de Vilassar de Mar i deia això:

Vilasa 3 de Julio.- A fin que V. se convenza de la buena armonia que reina entre los contrabandistas y la desinteresada empresa de guarda-costas sepa V. lo siguiente: El dia 22 de junio ultimo el bergantín guarda-costas *Isabel 2ª*, cerca Castell de Fels, apresó un laud contrabandista cargado de ropas y tabaco; mas como el patron del contrabandista fuese pariente muy inmediato del capitan del guarda-costas, este lo trató, tanto

á él como á los demas contrabandistas, con la mayor consideracion, llegando al extremo de dar libertad á los citados contrabandistas, desembarcandoles en la playa de el Masnou, en la noche del 25, los generos de contrabando que pudieron llevarse sobre ellos. Por lo dicho se convencerá V. que las empresa de guarda-costas no sólo falta á lo que tiene estipulado con el gobierno, si que tambien á las leyes sanitarias, protegiendo tan descaradamente á los contrabandistas; pues nunca habian ganado estos tanto dinero como en el dia. Bueno seria que clamando V. V. sobre tan abominable hecho, reclamasen de la autoridad competente la formacion de causa y el consecuente castigo de los culpables.³⁰



Aquell cop, però, les represàlies es prengueren promptament i viat tant el capità de l'*Isabel II* com els seus oficials foren acomiadats de l'empresa que tenia encomanada la concessió del control de costes, car:

Hechas todas las averiguaciones para cerciorarse del contenido de la correspondencia de «Vilasa» inserta en «Constitucional» del 8, relativa a una aprension de un «laud» contrabandista cargado de ropas y tabaco debemos decir que solo ha resultado que el capitan de el guarda-costas aprensor (perteneciente á la empresa Llano y Ors) puso en libertad a los contrabandistas que iban en el «laud» apresado. Este escandaloso hecho llamó altamente la atencion de la empresa, la cual despidió al capitan y demas oficiales á pesar de las disculpas y pretestos de las relaciones de parentesco que les unian con los contrabandistas, y formándoles inmediatamente causa, cuyo fallo se dará al público tan luego como se haya proferido.³¹

De les fonts de l'època s'extreu que la connivència en-

tre les autoritats i els contrabandistes era un fenomen estès a tots els nivells. A la participació activa dels guardacostes i la comprometedora passivitat dels carrabiners cal sumar la negligència de les autoritats locals, que no només no vetllaven pel compliment de la llei, sinó que a voltes encobrien els participants en el tràfic de mercaderies il·legals.

Com a botó de mostra d'això que diem, presentem un cas esdevingut l'any 1842 a Vilassar de Dalt i que tal volta sigui paradigmàtic, perquè, tal com afirma taxativament la font, «hechos de esta naturaleza se repiten todos los días». Aquest passatge palesa manifestament la complicitat dels representants del consistori municipal amb una persona investigada per uns efectius de l'Exèrcit per sospites de tinença de béns de contraban. El sospitós aconseguí

lliurar casa seva de l'escorcoll tot argüint que la Constitució (potser la del 1837) no permetia els escorcolls. Paradoxalment, el secretari municipal i el mateix alcalde ajudaren amb arguments i subterfugis el presumpte tenidor de béns de contraban en el seu al·legat dissuasori, que finalment acabà allunyant els militars. Aquell episodi, que avui dia qualificaríem d'obstrucció a

la justícia i que posà clarament en entredit el govern local, ja que el comprometia amb el presumpte traficant, novament suscità les crítiques dels periòdics de l'època, que descrivien els fets així:

En Vilasar de Dal ha sucedido un caso muy desagradable. Una partida de carabineros compuesta de dos de á caballo y tres de infanteria mandados por el capitán auxiliar D. Juan Suros, se presentó acompañada del alcalde de la poblacion en la casa de Jaime Villar para hacer un reconocimiento. Este se opuso fuertemente á que fuese su casa registrada, diciendo que la constitucion prohibe estos allanamientos: el alcalde aflojó, diciendo tambien que en esto la ley no estaba clara y los carabineros no pudieron cumplir con su obli-

gacion viendo que el alcalde no los autorizaba para entrar en dicha casa. Pidieron un escribano que diese fe de aquel acto; no lo habia, el secretario del ayuntamiento dijo que no estaba autorizado para ello, en suma, la casa no se registró; el alcalde se hizo el tonto; el dueño levanto la voz con orgullo, y si habia contrabando en su casa se podria luego ocultar. Los carabineros se retiraron sin poder saber si la confidencia que tenian era exacta. Hechos de esta naturaleza se repiten todos los dias como no se despliegue contra los contrabandistas todo rigor. Los pueblos de las provincias de Cataluña aplaudiran cualquiera medida, porque son muy pocos los que vivan de ese aborrecido tráfico: la inmensa mayoría vive de la industria nacional y esta altamente interesada en que los contrabandistas sean acosados sin tregua ni cuartel.³²



■ UNA DILATADA CASUÍSTICA

Malgrat les moltes mesures que l'autoritat adoptà per lluitar contra el contraban, (el control per mitjà d'una patrulla nàutica, la creació d'una dotació militar terrestre, l'obligato-

rietat de prestar el jurament de caució i la presentació d'un aval fiador en les singladures, els registres i escorcolls, etc.), entre els anys trenta i quaranta del segle XIX s'observa la major presència testimonial d'activitat clandestina a la platja vilassarenca. És durant les dues dècades compreses entre el 1830 i el 1850 quan les referències es multipliquen coincidint amb la fase d'escalfament de la industrialització del litoral maresmenc, la qual cosa referma indirectament el que sentència la *Topografía médica* anteriorment citada. A continuació s'exposen alguns exemples.

Mateu Serra i Jaume Alsina foren arrestats pels carrabiners de costes i duts a la caserna de Mataró, on Pau Serra i Bartomeu Casanovas hagueren de prestar caució per alliberar els seus socis comercials, «por creerse com-



plicado en un contrabando que se aprendió en las playas de San Juan de Vilasar». Com a confirma de la *Topografía médica*, tots quatre, en el futur, esdevindrien notables industrials a Vilassar (de Dalt i de Mar, respectivament).³³

En un registre dut a terme l'any 1834, el fabricant vilassarenc Bonaventura Alsina, el comerciant Magí Julià i els jornalers Jaume Alsina i Pau Català es veieren involucrats «con motivo de haberle D. Salvador Ma. Rojo teniente, junto con otro oficial y algunos individuos de otro Cuerpo, encontrado un pañuelo de algodón pintado y veinte y cuatro varas de indiana azul cuyos generos pertenenden dichos aprehensores ser de contradando».³⁴

Aquell mateix any, durant un escorcoll efectuat per l'autoritat a la casa del mestre d'aixa vilassarenc Joan Armengol, s'hi trobaren «50 cigarros puros de peso cinco onzas y media [...] acusado de contradando».³⁵

Una altra cara del fenomen, que té massa particularitats i especificitats com per ésser tractat en aquesta sumària comunicació, és el contraban de material de guerra. Aquesta praxi, que s'hauria de circumscriure als temps bel·licosos, també ha deixat algun testimoni documental a Vilassar.³⁶

■ ALGUNES CURIOSITATS VINCULADES AL FENOMEN

Un element interessant que ens aporta Francisco de Zamora en el seu diari és la menció que fa quan diu que els contrabandistes «esconden el tabaco en cuevas que forman a este fin».³⁷ En l'àmbit de l'especulació, ens permetem el fet de llençar a l'aire l'atrevida hipòtesi que potser aquestes coves a les quals es refereix Zamora podrien ser les anomenades *grutes* que algunes cases del nucli antic de Vilassar de Mar encara conserven en nivells subterranis d'una manera molt amagada. Segons sembla, algunes d'aquestes «grutes» sovint comunicaven diverses cases per mitjà de petits túnels, la qual cosa ens sembla especialment adequada per dur a terme operacions de contraban. D'aquests espais excavats s'han dit moltes coses, tot i que el més probable és que es tracti de simples cellers domèstics o «fresqueres». La versió popular ha vinculat aquestes construccions subterrànies amb els temps de les

hostilitats de la pirateria musulmana i del corsarisme dels segles moderns. Atès que les cases que acullen aquestes «grutes» foren alçades entre la darrerria del segle XVIII i els primers decennis del XIX (en el temps en què les monarquies borbòniques mantenien allunyades de la pirateria barbaresca les costes de França i d'Espanya), se'ns fa difícil de creure aquesta tradicional interpretació. Altrament, com que la geografia plana del terme no permet excavar coves en muntanyes per poder-hi amagar discretament el tabac (bàsicament perquè Vilassar de Mar té les muntanyes més properes massa lluny, a Cabriels), és inversemblant que hi hagués altres coves fora de les «grutes» domèstiques esmentades.³⁸ Segons la nostra creença, és possible que aquestes «fresqueres» eventualment acollissin alguna mercaderia d'amagat, però és improbable que es construïssin expressament a tal efecte, perquè en arqueologia rarament un fet puntual justifica un element estructural. Seguint en l'àmbit especulatiu, ens permetem de seguir elucubrant tot dient que, potser anys a venir, les mercaderies que es podrien haver amagat a les «grutes», potser per por dels escorcolls, es començaren a amagar als ponts de les rieres sobre els quals transitava el flamant ferrocarril.

Tanmateix, existeix encara el flac record d'unes cavitats excavades a l'androna que hi havia a l'indret conegut com les cases del Rengle. Aquestes cases, que es trobaven situades al Camí Ral, just entre el carrer del Peix i la vella Casa de la Vila (actual Gliptoteca Monjo),³⁹ podrien haver estat el cau on eventualment s'amaguessin les mercaderies de contraban. Malauradament, amb la reforma de la carretera general en el seu tram comprès entre el carrer de Sant Joan i el de la Duana, el complex del Rengle, que era format per dotze cases i alguns coberts, s'enderrocà per donar pas a l'ampliació a llevant del passeig marítim de la localitat. Amb aquestes obres, dirigides per l'arquitecte Eduard Ferrés i Puig entre els anys 1925 i 1928, desaparegué el rastre d'aquelles cavitats que potser podrien haver estat les enigmàtiques «cuevas» de Francisco de Zamora.

En clau anecdòtica, cal comentar que, si bé cap família vilassarenca no es «gloria» del seu passat contrabandista, encara hi ha un motiu en una casa del carrer de Sant Pere

que recorda d'una manera fòssil l'activitat principal del personatge que hi visqué. Segons Damià Bas, era *vox populi* que el resident de cal Contrabandista n'era de motiu i de «professió». El suposat contrabandista era un individu d'origen mallorquí que es fincà al principi de segle XX, amb la dona i les filles, al carrer de Sant Pere, i que posteriorment passà a viure al carrer de Sant Ramon, on morí l'any 1956.⁴⁰ Possiblement ens trobem davant d'un element que ens parla, una mica d'esquitllada, d'un dels darrers contrabandistes de Vilassar de Mar. S'escau apuntar també que el carrer de Sant Pere, on residí el nostre «darrer contrabandista», no només es troba abocat al mar, sinó que està a fregar d'on hi havia de bell antuvi la capella de Sant Antoni de ca la Toia, que, tal com s'ha dit, segons Felicià Sust, feia senyals lumínics en clau secreta només interpretables pels contrabandistes locals.

■ A MANERA DE CONCLUSIÓ

Tal com s'ha pogut comprovar, sovintegen les fonts que ens parlen d'aquest fenomen a la zona del baix Maresme, tot i que nosaltres ens hem centrat bàsicament en les re-

ferents a Vilassar de Mar, nucli que entenem que fou un focus important de mercadeig il·lícit que es perllongà almenys entre la darrerria del segle XVIII i la primera meitat del segle XX. Aquesta reincidència secular no només demostra que es traca d'una pràctica de llarg recorregut i amb molta tradició, sinó que també palesa la solvència d'una activitat molt lucrativa per part d'aquells que la duïen a terme i la poca eficiència d'aquells que l'havien de perseguir i que, massa sovint, estaven conxorxats amb els mateixos contrabandistes. Per la seva naturalesa, és difícil el fet d'apuntar el volum de «negoci» que significà en el si del mercat, però el que resulta obvi és que en l'àmbit local fou una important font de recursos per a tots aquells que en participaven.

Per la vinculació entre el contraban i el capital que va fer néixer la primera industrialització de la zona, i per l'abundància de notícies que s'hi refereixen, creiem que caldria que aquest tema s'afrontés en profunditat. Sense ànim de ser exhaustius, hem exposat les dades de què disposàvem i que hem cregut que eren dignes d'ésser impreses en lletres de motllo per tal de començar a apedaçar el buit historiogràfic fins ara existent sobre aquesta qüestió.



NOTES

* Cançó vilassarenca que fa referència al veloç enriquiment de la gent de mar, especialment aquells que mercadejaven al Nou Món. Font: Inventari de l'Arxiu de l'Obra del *Cançoner popular de Catalunya*, pàg. 89, sèrie A (Materials Aguiló). [9]XXXVII. Numerada «3 local».

1 Aquesta comunicació és l'ampliació i el desenvolupament d'una part de l'estudi titulat *Vilassar de Mar a les primeres dècades del segle XIX*, que presentàrem l'octubre de 2008 a la Jornada del Segon Centenari 1808-2008, que sota el títol «Noves lectures de la Guerra Napoleònica» tingué lloc a Vilassar de Dalt. El treball resta en premsa. Les principals abreviacions emprades en aquest treball són les següents: BC, Biblioteca de Catalunya; ACM, Arxiu Comarcal del Maresme; vol., volum; fol., foli; pàg., pàgina.

2 Suplicatori dels vilassarencs de mar del 3-IV-1783, recollit a la reial Carta: *Por la qual queremos, y mandamos que en el citado Lugar de San Juan de Vilasá de Mar se erija Ayuntamiento formal con Bayle...* (Madrid, 10-XI-1784). Transcrit a *Vilassar de Mar, 1784-1984. Breu memòria commemorativa del bicentenari de la vila*. Vilassar de Mar, 1984.

3 *Pedimient* dels vilassarencs de dalt, del 20-VI-1783, recollit a la reial Carta: *Por la qual queremos, y mandamos que en el citado Lugar de San Juan de Vilasá de Mar se erija Ayuntamiento formal con Bayle...* (Madrid, 10-XI-1784). Transcrit a *Vilassar de Mar 1784-1984. Breu memòria commemorativa del bicentenari de la vila*. Vilassar de Mar, 1984.

4 ZAMORA, F. de. *Diario de los viajes hechos en Cataluña* (1786-1787). Ed. a cura de Ramon Boixareu. Barcelona, Curial, 1973, pàg. 395.

5 CARRERAS I PUJAL, J. *Historia política y económica de Cataluña*. Vol. IV: *Segles XVI-XVIII*. Barcelona, Casa Editorial Bosch, 1948, pàg. 421.

6 *Ibidem*, pàg. 137.

7 Felicià Sust i Vives (1874-1960). Capità de vela primer i de vapor des de la darrerria del segle XIX, a partir del 1903 exercí de pràctic al port de Barcelona. Com a membre d'una de les nissagues més salades de Vilassar de Mar, quan parlava de contraban sabia ben bé el que deia.

8 Article titulat «Del Vilassar marítim», que es publicà a la *Veu de Catalunya* del 24-VII-1921 i que fou reproduït a *Singladures. Butlletí del Museu de la Marina de Vilassar de Mar*, 9, 1990, pàg. 15-16.

9 CARRERAS I PUJAL, J. *Op. cit.*, pàg. 137 i 421.

10 OLIVA I RICÓS, B. *Els orígens de la primera industrialització del repaís*. Premi Iluro 1998. Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 1999, pàg. 53.

11 Segons la *Topografía médica de la villa de San Ginés de Vilassar y de Cabriels*, document anònim del 1880 citat i transcrit parcialment a OLIVA I RICÓS, B. *Op. cit.*, pàg. 53.

12 MADDOZ, P. *Diccionario geográfico estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Vol. XII. Madrid, 1849. [Barcelona, Curial, 1985, pàg. 497.]

13 *Diccionario geográfico universal: dedicado a la Reina nuestra Señora* (Q. D. G.) [...] *por una sociedad de literatos: S. B. M. F. C. L. D.* Vol. X. Barcelona, Impremta Josep Torner, 1830-1834, pàg. 641: «La riera de Cabriels [...] es salida para Vilassar de Dalt; la de San Juan que conduce á la iglesia parroquial, y sigue hasta encontrar la salida para Cabriels, y la de "Cal Tit" que da salida á la carretera, cerca del meson, encontrándose en ella varias fábricas. Al empezar la calle de S. Juan por la marina se halla en su parte izquierda la casa y torre de "Casa Mir", y á la derecha la capilla de Can Guiu, en cuyo punto puede decirse que empieza el primitivo grupo de la población con la calle denominada "Cami Ral", que se diferencia de otras, en tener en la mayor parte edificios á ambos lados, por cuyo medio pasa la carretera».

14 Segons l'*Interrogatorio sobre las fábricas, artes y oficios, á cuyas preguntas deben contestar con la mayor individualidad todas las ciudades villas y lugares del reyno*, citat a BAS, D. «El molí del pla», a *Singladures. Butlletí del Museu de la Marina de Vilassar de Mar*, 24, 2008, pàg. 59.

15 *La Época*, 2385, 24-XII-1856, pàg. 3: «Mientras la vía ferrea avanza, no se descuida la recomposición de la carretera general, que tantísimo lo reclamaba su fatal estado, de modo que desde el Masnou á Vilassar queda en una situación hermosa».

16 GUARDIOLA I PRIM, L. *Sant Joan de Vilassar. Història i geografia de la comarca vilassanesa i del Maresme*. Vilassar de Mar, 1955.

17 BC: *Junta de Comerç*, JCXVIII, caixa 65, ofici del 23-II-1824.

18 *El Constitucional*, 1029, 4-I-1842, pàg. 3. A la *Relación de los puntos del distrito militar del Catalunya donde ademas de las capitales de provincia hay fuerza del ejercito permanente para el sosten del órden publico, preservacion de alhechores y del contrabando*, consten, juntament amb les dotacions de Vilassar de Mar i de Vilassar de Dalt, les situades a redós seu (Mataró, el Masnou, Badalona, Arenys de Mar, Calella, Tiana, Tordera, etc.).

19 BC: *Junta de Comerç*, JCXVIII, caixa 65, ofici del 23-II-1824.

20 BC: *Junta de Comerç*, JXCIV, caixa 126, fol. 32, ofici del 30-X-1840: «Des de Mayo de 1829 sufre esta matricula y que no se esperimenta en otras muchas poblaciones de la costa tanto de levante como de poniente».

21 BC: *Junta de Comerç*, JXCIV, caixa 126, fol. 30, ofici del 18-I-1841.

22 *Ibidem*.

23 CARRERAS CANDI, F. (dir.). *Geografía general de Catalunya*. Volum corresponent a la província de Barcelona. Barcelona, Albert Martín ed., 1908-1918, pàg. 324 i 325: «La platja d'aquest poble està habitada per a embarcar-hi taronges ab documentació despatxada a la Duana de Barcelona».

24 ACM: *Expedients d'admissió de caució*. AH-191 B (1830), fulls solts.

25 ACM: *Expedients d'admissió de caució*. AH-191 B (1830), fulls solts.

26 ACM: *Expedients d'admissió de caució*. AH-191.00 A, B i C. De les cent cinc sollicituds que es conserven a l'ACM, val la pena el fet d'anotar que, llevat de sis que corresponen a patrons premianencs, tres a patrons de Mataró, un d'Alella i un altre de Masnou, la resta correspon a patrons vilassarencs. Probablement aquesta dada s'ha d'interpretar tenint en compte que el fons és fragmentari, però sense

menystenir la remarcable quantitat de patrons de Vilassar de Mar (noranta-quatre) que sol·licitaren el permís per salpar en poc més de dos anys, entre el 1829 i el 1831.

27 *El Constitucional*, 23, 23-VIII-1837, pàg. 3.

28 *El Guardia Nacional*, 628, 28-VIII-1837, pàg. 3: «Señor editor del Guardia Nacional. Muy señor mio: el deseo de que no quedase impune la Carabineros de la Hacienda pública de esta provincia que está á mi cargo, que guarnece los puntos de Vilasá i Premiá, donde manifiesta V. en su apreciable periódico del día 22 del actual, se perpetró el alijo del grande cargamento de tabacos y ropas que condujo el barco contrabandista que dió caza el falucho guarda-costas Jonch su capitán D. Ignacio Guadall, que lo abandonó escapandose á tierra con tres hombres de su tripulacion; animado al mismo tiempo de los deberes que me impone mi empleo de corregir todos los males que originen la decadencia de las rentas del Estado, comisioné al oficial situado en Mataró, para que como comandante de toda la costa de aquel distrito procediese a la formacion del sumario en aclaracion de tan escandaloso hecho. En efecto concluidas las diligencias me ha remitido uniendo á ellas los oficios de contestacion firmados por los Sres. Alcaldes constitucionales de los cuatro pueblos de Vilasá y Premiá de arriba y de mar, como igualmente el del benemérito comandante de armas de Vilasá, resultando en todos sus escritos, no solo el no ser cierto el pretendido desembarco entre Vilasá i Premiá, si que tambien asegurar el que ni aun siquiera han oido hablar de él: cuyo sumario he puesto en manos del Sr. Intendente de esta provincia, y que este superior gefe con su acertado tino e ilustracion procurará ampliar la aclaracion del indicado extremo, caso de que no conceptue suficiente lo actuado, y asegurado, por las referidas autoridades constitucionales: rogando á V. Sr. Redactor se sirva dar dar lugar en su periódico á esta manifestacion para que el público suspenda su juicio hasta la ventilacion del hecho, por quedar como positivo lo que es dudoso, ó no ha sucedido, es demostrar ó que no se tiene un deseo de conocer la verdad ó que se propende á una injusta desconfianza hácia las respetables autoridades que bajo su firma han depuesto no ser cierto el precitado alijo en aquel punto. Con este motivo se repite de V. señor Redactor como su mas atento y S. S. Q. B. S. M. Domingo Mateos».

29 *El Constitucional*, 31, 31-VIII-1837, pàg. 3: «En nuestro numero del 23 dijimos haberse verificado un desembarco de jéneros fraudulentos en las inmediaciones de Vilasá por barca elástica contrabandista que apresó el guarda-costas Jonch. Por un artículo comunicado de D. Domingo Mateos, comandante de carabineros de esta provincia, inserto anteayer en dos de los periódicos de esta ciudad, vemos que el sumario formado por disposicion de dicho señor, resulta no ser cierto el susodicho desembarco. Celosos nonsostros de la veracidad de las noticias que insertamos, debemos una satisfaccion al público de los fundamentos que nos obligan á insistir en la certeza del desembarco. En la oficina de Sanidad de este puerto existe una declaracion dada por el segundo capitán del falucho guarda-costas Jonch en la tarde del 21 de agosto, en que fondó en este puerto, y que extractada dice: "que habiendo salido con el guarda-costas Jonch de Blanes en el medio día del 20, á eso de las dos de la tarde un gran falucho que tenian á la

vista les obligó á arriar velas, hechar la lancha al agua, y á que su capitán fuese á bordo, pero que el capitán Guadall, conociendo que era un gran contrabandista, en vez de irse á bordo, se fué para tierra con tres marineros; en vista de lo cual fué abordado Jonch y detenido con su tripulacion hasta las cuatro de la madrugada del 21, hora en que los soltó, despues de haber descargado todo su cargamento en la parte de poniente de Premiá, lo cual verificó en distintos laudes". Esto dice un testigo presencial, y esto ratificarán sin duda los diez y siete individuos de la tripulacion del Jonch que se hallan en igual caso. Creemos que esta importante declaracion debe unirse al sumario formado; y el Sr. Intendente, á cuyo acertado tino é ilustracion queda encargada la aclaracion de tan escandaloso hecho, no podrá menos de mandar unir al espediente un dato tan poderoso como el que dejamos extractado. = Darémos cuenta del resultado».

30 *El Constitucional*, 829, 8-VII-1841, pàg. 3.

31 *El Constitucional*, 851, 10-VII-1841, pàg. 3.

32 *El Constitucional*, 1191, 3-VIII-1844, pàg. 2-3.

33 Segons un protocol del manual del 1831 signat pel notari Gaspar Poy i Torras, citat i transcrit parcialment a OLIVA I RICÓS, B. *Op. cit.*, pàg. 292: «Mateo Serra comerciante vecino de la parroquia de San Ginés de Vilasar [...] hallandose preso en el cuartel de carabineros de costas y fronteras de esta Ciudad [Mataró] Pablo Serra tambien comerciante de dicha parroquia su hermano, por creerse complicado en un contrabando que se aprendió en las playas de San Juan de Vilasar a los veinte y ocho dias del mes de Abril mas ultimo pasado, sobre lo cual esta instruyendose [...] A fin de que pueda soltarse y restituirse a su natural libertad el citado Pablo Serra por medio de la caucion prevenida para estos casos [...] el espuesto Mateo Serra la presta en el modo que en derecho haya lugar [...] promete [...] que siempre y cuando por resultas de dicho obrado y demas diligencias practicadas y practicadoras, el citado Pablo Serra sea condenado a alguna multa y costas, lo pagará el propio Pablo Serra, y no cumpliendo este lo hará el otorgante con sus bienes».

34 Segons un protocol del manual del 1834 signat pel notari Jaume Fins, citat i transcrit parcialment a OLIVA I RICÓS, B. *Op. cit.*, pàg. 53.

35 *Ibidem*.

36 *La Iberia, Diario Lliberal*, 5068, 9-IV-1873, pàg. 3: «En el molino Casa-Casals, próximo á Vilasar, han practicado un registro los voluntarios, dando por resultado la aprehension de dos personas, gran cantidad de armas, municiones, boinas, 10.000 duros en oro y algunos documentos, entre ellos una carta que espresa que el cabecilla Miret debia hacerse cargo de aquellos fondos».

37 ZAMORA, F. de. *Op. cit.*, pàg. 395.

38 Es diu que Francesc Carreras Candi confeccionà un plànol d'aquestes construccions subterrànies, però malauradament no s'ha pogut localitzar.

39 Segons ens informa el senyor Joan Cahué, de bell antuvi era dit per tothom que aquelles cavitats excavades havien servit en nombroses ocasions d'amagatall per a mercaderies de comerç il·lícit.

40 BAS, D. *Galeria de Penja-ases. Motius dels vilassarencs de mar*. Vilassar de Mar, Impremta El Vaixell, 2003, pàg. 67 i 126.



BIBLIOGRAFIA

- BAS, D. *Galeria de Penja-ases. Motius dels vilassarencs de mar*. Vilassar de Mar, Impremta El Vaixell, 2003.
- CABALLÉ I ESTEVE, F. *La formació urbana de Vilassar de Mar*. I Beca d'Investigació Ernest Lluch. Vilassar de Mar, Ajuntament de Vilassar de Mar, 2007.
- CARRERAS I PUJAL, J. *Historia política y económica de Cataluña*. Vol. IV: *Segles xvi-xviii*. Barcelona, Casa Editorial Bosch, 1948.
- GIMÉNEZ I BLASCO, J. *De la vela al vapor. La marineria catalana a través d'una família de Vilassar de Mar. Els Sust*. II Beca d'Investigació Ernest Lluch. Lleida, Pagès Editors, 2009.
- GUARDIOLA I PRIM, L. *Sant Joan de Vilassar. Història i geografia de la comarca vilassanesa i del Maresme*. Vilassar de Mar, 1955.
- IGLÉSIES FORT, J. *La població del Maresme a la llum dels censos generals*. Accèssit Premi Iluro. Mataró, 1971.
- OLIVA I RICÓS, B. *Els orígens de la primera industrialització del rerepaís: un cas emblemàtic: Vilassar i el capital comercial barceloní (1828-1875)*. Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 1999.
- PORTILLO, M. i NOVELL, F. *L'agricultura a Vilassar de Mar*. Canet de Mar, Els 2 Pins, 1998.
- SERRANO MÉNDEZ, A. «Les almadraves de Vilassar de Mar, un exemple de mutualisme mariner», a *XXIII Sessió d'Estudis Mataronins*. Mataró, 2007.
- *L'abans. Recull gràfic. Vilassar de Mar 1852-1965*. El Papiol, Efadós, 2007-2008.
- «Referències entorn del pedagog i lingüista Rafel Monjo i Segura», a *XXIV Sessió d'Estudis Mataronins*. Mataró, 2008.
- «Vilassar de Mar a les primeres dècades del segle XIX», a *Jornada del Segon Centenari, 1808-2008: «Noves lectures de la Guerra Napoleònica»*. Vilassar de Dalt, 2008. (En premsa)
- «Vilassar de Mar a cavall dels segles XVIII i XIX, una demografia en expansió», a *Singladures. Butlletí del Museu de la Marina de Vilassar de Mar*, 25, 2009.
- *Un passeig per Vilassar de Mar. La seva història a través del patrimoni històric i artístic*. Vilassar de Mar, Centre d'Estudis Vilassarencs i Ajuntament de Vilassar de Mar, s. d.
- VILÀ I GARÍ, A. M. *Joan Monjo i Pons, un exemple de tenacitat*. Vilassar de Mar, Oikos. Tau, 1997.

