

És especialment interessant l'aportació de dues experiències de fora: la de Javier Leunda, del Centre Bruxellois d'Action Interculturelle, sobre formació d'animadors en un medi intercultural a través de grups multiculturals, a l'interior dels quals s'associa la interculturalitat; i la del CLAP (Comité de Liaison pour l'Alphabétisation et la Promotion) a Provença-Alps-Côte d'Azur, amb l'objectiu de prevenir l'exclusió i afavorir la inserció social, professional, econòmica, política i cultural de col·lectius desfavorits, en especial d'origen immigrant. Al costat d'aquestes experiències, Elisabeth Maluquer i Rafael Crespo exposen les principals conclusions d'un estudi sobre treball social amb immigrants estrangers a la província de Barcelona, tant les relatives a la població immigrada com als professionals que hi treballen, a les organitzacions no-governamentals i a l'administració municipal, en serveis socials, sanitat i educació.

Lluís Recolons analitza els aspectes sociològics dels moviments migratoris a Catalunya, des dels anys seixanta, provinents del sud peninsular, fins a la immigració estrangera actual, i apunta perspectives esperançades en la capacitat integradora del nostre país. Tanmateix, la situació legal dels estrangers és greu: aquest és l'aspecte que denuncia els advocats Josep M. Manté i Josep M. Gasch, alhora que aporten la seva experiència des de l'Oficina Municipal d'Atenció a l'Estranger, de Mataró. És en relació amb això que Josep de Delàs tracta de la violència estructural, un tema clau que cal evidenciar perquè afecta en profunditat qualsevol plantejament, actuació i propòsit en relació amb les minories ètniques; un dels aspectes més greus d'aquesta violència estructural és el de la marginació, que és abordat amb extraordinària lucidesa per Teresa Sanroman, en relació amb la pluriculturalitat. La cloenda, a càrrec de Josep M. Terricabras, és una reflexió incisiva sobre els judicis i prejudicis morals.

Ara només cal esperar el segon volum *Sobre interculturalitat* que aplegui les lliçons de la III Escola d'Estiu, en la línia d'anar creant un fons bibliogràfic útil sobre aquest tema, tant per als professionals que hi treballen des d'un o altre camp d'actuació, com per a la ciutadania, mancada d'informació, de criteris, d'elements de reflexió i de propostes socials i culturals per assumir aquesta realitat amb una actitud oberta i madura, per damunt de prejudicis, que són fruit d'ignorància i llavor d'insolidaritat. Divuit lliçons: una lliçó.

Joan Soler i Amigó

Del Mediterrani a l'Atlàntic

AGUSTÍ Ma. VILÀ i GALÍ,
La Marina Mercant de Lloret de Mar,
Segles XVIII i XIX,
Lloret de Mar 1992,
pp. 548.

Dins la prestigiosa col·lecció *Els Freres*, creada per l'Ajuntament de Lloret i dirigida per Joan Domènech, s'ha publicat últimament l'estudi d'Agustí Ma. Vilà sobre la marina mercant d'aquella vila durant els segles XVIII i XIX. L'autor, dotat d'una gran sensibilitat envers el tema mariner, havia ja donat a conèixer aspectes de la marina vuitcentista lloretenca en tres llibres precedents, *Les Nostres Veles (I i II)*, apareguts els anys 1984 i 1985, i *Navegants i Mercaders (Una nissaga marinera de Lloret)* del 1989. Si en el primer recopilava fets i anècdotes que fins aleshores la seva gent de mar havia transmès oralment, en el segon ja recollia informació documental extreta, sobretot, de llibres de navegació. En el tercer, finalment, ens presentava una interessant biografia dels seus avantpassats navegants i mercaders, la trajectòria marinera dels quals és paradigmàtica per comprendre el món mercantil i mariner del comerç americà.

La Marina Mercant de Lloret de Mar, Segles XVIII i XIX és, per tant, el consegüent punt d'arribada i un allargament alhora d'aquestes recerques. Agustí Vilà no es limita a l'estudi de la marina mercant transatlàntica, la part més espectacular i més coneguda, sinó que retrocedeix en el temps per interessar-se també pels vaixells que es dedicaven al cabotatge a la Mediterrània i a les costes peninsulars atlàntiques durant aquells dos segles. És mèrit de l'autor no haver oblidat aquest comerç marítim que, al llarg de tantes centúries, donà vida a les poblacions costaneres catalanes.

L'estudi comprèn un arc cronològic força ampla: des de la Guerra de Successió fins al 1869, quan a Lloret es va construir l'última nau important, el bergantí *Segundo Romano*. Uns cent cinquanta anys de canvis estructurals profunds que portaren la gent de mar i la marina lloretenca des d'una posició inicial més aviat llangorosa a un lloc capdavanter entre les poblacions de la seva província marítima. La construcció naval, quasi nul·la al començament del segle XVIII, es desenvolupà de tal manera que ja al final d'aquella centúria avarava vaixells per a la navegació transatlàntica. El cabotatge amb els ports mediterranis, peninsulars o estrangers, va facilitar la formació del capital necessari per a la carrera d'Amèrica a la qual els lloretencs, com d'altra banda els altres pobles de la costa, no dedicaren totes llurs energies i activitats, car la navegació de cabotatge, especialment amb Cadis, era molt activa també al segle XIX. S'exportaven favons, suro, taps de suro, cèrcols de bótes, fusta de carros, dogues, llenya, carbó, fruita fresca i seca, etc., i s'importava blat, cigrons, tonyina salada... i productes colonials. El port de Lloret era —com ho havia estat durant tants de segles— una de les vies principals de sortida per a la producció forestal de l'interior de la Selva. Els boters lloretencs treballaven per al mercat

Agustí Ma. Vilà i Galí

LA MARINA MERCANT DE LLORET DE MAR Segles XVIII i XIX



del Penedès: milers de bótes buides sortien cap al Vendrell des d'on, omplertes de vi i aguardent, prenién el camí de Cadis.

Hem d'agrair a l'autor la particular atenció dedicada a la tipologia d'aquests vaixells de cabotatge. Una empresa no gens fàcil, car representa un dels problemes no del tot resolts en la història de la tècnica naval. Tots els historiadors que han estudiat el tema coneixen com és de llacunosa, imprecisa i ambigua la documentació consultada. Amb tot, Agustí Vilà aconsegueix un gran treball de síntesi i les descripcions, complementades amb dibuixos interessantíssims, són les més exactes que hom pot presentar avui en dia.

Com hem vist, Lloret, a l'igual de les altres viles marineres del seu entorn, mantenia relacions mercantils indirectes amb el Nou Món a través del cabotatge amb el port gadità, almenys des del segle XVII. És molt probable que, si no s'hagués perdut part dels llibres parroquials de la seva vila, l'autor hauria individuat, fins i tot, la presència de mariners lloretencs en la ruta de les Índies ja en el sis-cents. És, però, amb el decret de Carles III del 1765 quan co-

mençaren a prendre volada a Lloret les relacions amb Amèrica. D'antuvi tímidament, amb participacions a la fusta, a la mota o patronejant vaixells forasters. Després, amb una iniciativa i un coratge sorprenents. El 1789 ja hi havia sis estudiants lloretencs matriculats a l'Estudi de Pilots d'Arenys obert deu anys abans i el 1792 set patrons lloretencs ja navegaven amb vaixells construïts a les drassanes de la vila per a la ruta d'Amèrica. L'embranchida del període de màxima esplendor començà cap el 1820. Les xifres següents són força significatives: a les drassanes locals varen ser construïts, des de 1785 al 1869, 137 vaixells d'alçada, 130 dels quals en el decurs del segle XIX. Gràcies a una exhaustiva recerca, l'autor ens ha pogut presentar un cedulari molt complet per cada vaixell. En coneixem, així, l'arqueig, el mestre d'aixa, la data d'inscripció, els parçoners, el cost, el capità o capitans, les transmissions i l'història. Tot il·lustrat amb les reproduccions dels quadres que encara es conserven.

A través de les biografies dels mestres d'aixa, dels armadors, naviliers i consignataris, que sovint es transmetien la professió de

pares a fills, a través de la vida a les drassanes, dels contractes de tripulació, amb clàusules força interessants i curioses, especialment pel que fa a la manutenció, l'autor ens permet conèixer la importància i la gran participació d'aquella vila selvatana en el comerç americà.

Un apèndix documental molt interessant —especialment els documents referents a la reial patent de navegació en cors i al contracte de tripulació d'un vaixell corsari (una altra forma de comerç)—, un índex bibliogràfic, de gran vàlua, onomàstic i toponímic, i una pulcra i important documentació gràfica que, conservada pels descendents dels navegants i armadors lloretencs, es publica per primera vegada, completen un estudi conduït amb rigor metodològic, exposat de forma clara i objectiva i que té el gran mèrit de transcendir l'àmbit local per esdevenir consulta obligatòria per a qui s'endinsa en l'estudi de la marina catalana dels segles XVIII i XIX.

Mario Zucchitello



E.U. da Cal, J. Clara,
J. Domènech, F. Ferrer,
A. Jiménez, S. Marquès,
J. Puigbert, J. Soler.

La dictadura de Primo de Rivera

Estudis sobre les comarques gironines
Quaderns del Cercle, 8

Cercle d'Estudis Històrics i Socials de Girona