

# El document del mes de desembre de l'AMR

número 12/2013

## Un Nadal al Port de Roses Informe de l'agent Lloyd's Baldiri Llorens

LLOYD'S

STANDARD FORM OF  
**SURVEY REPORT (GOODS)** No. 3972.  
 for use by LLOYD'S AGENTS and SUB-AGENTS only

1.—(a) Name of Consignee(s) of goods specified in annexed Schedule ... ..	(a) Mr. Hijo de Miguel Macau, Figueras.
(b) Name of Applicant for Survey ... ..	(b) -do- -do- -do- -do- -do-
(c) If goods transhipped, name of original carrying steamer and of transhipment port ... ..	(c) -do-
(d) Name of steamer from which goods discharged ... ..	(d) "LJUBICA MATKOVIC", from Susak.
(e) Port at which goods discharged ... ..	(e) ROSAS.
(f) Date of arrival of carrying steamer at port of discharge ... ..	(f) 24th December, 1935
(g) If landed by lighter, date discharged into lighters ... ..	(g) No lighter employed.
(h) Date goods landed at port of discharge ... ..	(h) 27th & 28th December, 1935
(i) Date of delivery of goods into Warehouse or other place where Survey held ... ..	(i) 27th & 28th December, 1935
(j) Date of Application for Survey ... ..	(j) 27th December, 1935
(k) Date(s) Survey held ... ..	(k) 3rd & 4th January, 1936.
(l) After separating the damaged portion from the sound, damage was found ... ..	(l) As specified in annexed Schedule.
2.—(a) Survey held in ... ..	(a) On Quay, in Port of ROSAS.
(b) External condition of goods when delivered to WAREHOUSE or other place where Survey held ... ..	(b) Deckload with signs of wetting & disturbance.
(c) Did goods appear to Surveyor to show signs of having been tampered with? ... ..	(c) -do-
3.—Name of SURVEYOR appointed by Lloyd's Agent(s) ... ..	Mr. José Minguell.
4.—Nature of PACKING ... ..	7,927 loose pieces wood of which 6,370 were carried on deck.
5.—(a) Has the BILL OF LADING been inspected by Lloyd's Agent(s)? ... ..	(a) Yes.
(b) What is the reference therein to the condition of the goods? ... ..	(b) No reference.
(c) In reply to enquiry as to whether a LETTER OF INDEMNITY in return for a clean Bill of Lading was issued in respect of the goods, the Shipowners or their Agents write ... ..	(c) -do-
6.—Has the SHIPPING INVOICE been inspected by the undersigned? ... ..	Invoice of Mr. Josip Braun, Susak. 11th December, 1935.
7.—(a) Was a PROTEST extended by the Master? ... ..	(a) Yes, as per copy attached. Between 14th & 25th Dec. heavy seas swept over the deck & carried away part of the timber & Master fears that heavy seas have penetrated into the holds. Vessel had to put in at Aranci.
(b) Give particulars taken from Master's protest (if any) ... ..	(b) -do-
8.—(a) Goods found to be damaged by ... ..	(a) WETTING BY SEA WATER & SHORTAGE OF TIMBER ON DECK.
(b) CAUSE OF DAMAGE, after examination, attributed to ... ..	(b) HEAVY SEAS SWEEPING DECK & WASHING OVERBOARD DURING ROUGH WEATHER ENCOUNTERED ON THE VOYAGE.

1-1-31 2225

### Dades arxivístiques del document

CAT AMR 12.6. Fons Família Llorens, B108 Peritatge de naufragis, avaries, accidents marítims i mercaderies, Expedient del peritatge i inspecció de la càrrega de fusta del vaixell a vapor Ljubica Matković, de bandera iugoslava i matrícula del port de l'illa de Susak, del Regne de Iugoslàvia. 12.12.1935-18.01.1936. Castellà, anglès.

### Història arxivística

L'administració dels negocis i propietats de la família Llorens ha generat un fons documental ric i divers que arrenca al voltant de la dècada de 1830. Amb el pas del temps, la documentació s'anà aplegant a la planta baixa de l'edifici de can Guero, situat

a la plaça Catalunya número 5 de Roses, seu de la casa familiar durant diverses generacions.

En motiu de l'exposició *Roses. 1875-1975* (2001) l'Arxiu Municipal de Roses va realitzar un primer tractament a gran part de la documentació que posteriorment fou ingressada l'any 2012. En aquell moment, el personal de l'AMR va efectuar un catàleg de la documentació prestada per a l'esmentada exposició. Malauradament, no tota aquella documentació ha sigut ingressada finalment, especialment alguns projectes i publicacions, com el projecte de tramvia a vapor entre Roses i Vilajuïga (1909), de l'enginyer Enrique Posa i promogut per Henrich Zoeller de Vissel.

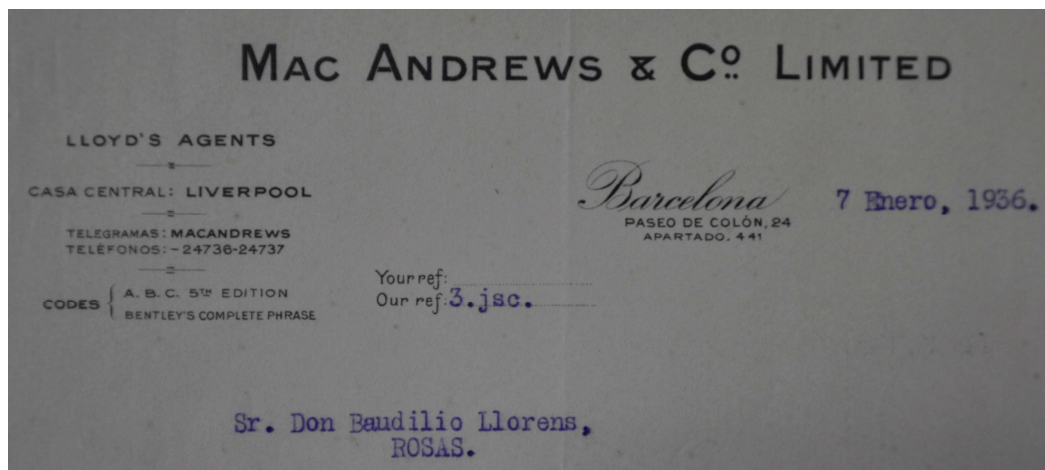
Amb l'ingrés definitiu del fons a l'AMR, entre els mesos d'abril i juliol de 2012 es va procedir a netejar, classificar, ordenar i descriure el fons per tal de formalitzar-ne la donació i posar-lo a l'abast de la ciutadania i la comunitat científica.

### **Contingut**

L'anar i venir de vaixells comercials a Roses era quelcom rutinari fa un bon grapat de dècades. L'any 1935 a poques hores de celebrar la revetlla del dia de Nadal cagant el tió amb la mainada, el vaixell a vapor iugoslau Ljubica Matković va fondejar al port de Roses. El mercant portava fusta de la societat de Josip Braun, procedent del poble de Dubnik, a Eslovàquia, i embarcada al port de Šibenik, a Croàcia. La primera escala del vaixell fou al port de Susak, una petita illa de l'actual Croàcia, al nord de l'Adriàtic, gran productora d'orenga (el mateix nom Susak prové del grec Sansego, que significa orenga). El dia 12 de desembre el vapor, capitanejat per Milin Croko, sortí de Susak per emprendre el camí cap a Roses, Barcelona i València, la seva destinació final. A partir d'aleshores les coses es complicaren: el Ljubica Matković començà a patir el mal temps i molta mala mar, la qual provocà greus desperfectes al vaixell i a les mercaderies.

El vaixell va perdre les portes i les passarel·les de la coberta, provocant que gran part de la fusta, quantificada en 1.688 taulons, que hi havia apilada a la coberta caigués al mar i que, a més, la fusta emmagatzemada a les bodegues quedés en mal estat per l'aigua que hi entrà. Per intentar evitar més desperfectes el capità Croko va decidir entrar al golf d'Aranci, Sardenya, per resguardar-se del temporal entre els dies 14 i 20 de desembre.

El primer que va fer el capità després de reemprendre la navegació fou atracar el vapor a Roses el dia 24 i formular una "protesta", és a dir, exposar els motius dels desperfectes per tal que en quedés constància per a la companyia d'assegurances abans que arribés Frederic Macau, magatzemista de fusta de Figueres, que havia fet la comanda dels taulons d'abet i faig estufats i cairejats provinents dels Balcans. No descarregaren la fusta fins els dies 27 i 28, de ben segur perquè els dies 25 i 26 eren festius per als descarregadors del port.



#### Detall de la carta enviada per l'agència de Barcelona a Baldiri Llorens

A partir del peritatge fet per Lloyd's, de la qual era representant a Roses Baldiri Llorens, s'esbrinà que la fusta que hi havia a la coberta que anava destinada a Figueres no estava tapada, mentre que la que havia d'enviar-se a Barcelona sí que ho estava. Aquest fet segurament penalitzaria al transportista que, segons la seva asseguradora, la Riunione di Sicuritá de Trieste, havia de dirigir-se a l'agent Lloyd's del port on atraquessin si hi havia qualsevol problema. Des de Barcelona Mac Andrews & Lloyd's va enviar un pèrit per acabar la tramitació de l'expedient, el qual es desplaçà al port i inspeccionà el vaixell acompanyat per l'agent assegurador local i consignatari de bucs, Baldiri Llorens.

#### Context

Des de temps immemorials Roses era el port d'entrada i sortida de mercaderies de l'Alt Empordà i la Garrotxa. Ja al 1770 es redactà un memorial adreçat al rei Carles III en què es manifestava la importància del port rosinc en el comerç del rerepaís. L'arribada d'una càrrega de fusta per un magatzemista de Figueres n'és un bon exemple. Aquest sector econòmic es mantingué durant dècades, fins a la massificació del transport de mercaderies per carretera i ferrocarril. Així, encara durant la II República, tot i haver-hi un incipient turisme a Roses, el comerç de cabotatge es mantenia com un dels principals motors econòmics de la població i el seu port era un centre punter amb l'arribada de vaixells d'arreu del món per carregar i descarregar productes, per efectuar les operacions necessàries de provisionament o, simplement, per protegir-se dels temporals marítims.

En aquest context mercantil, la figura dels consignataris era cabdal per poder donar els serveis adequats a les empreses que comerciaven a través del port de Roses. El consignatari Baldiri Llorens representava a l'armador dels vaixells per resoldre els assumptes relacionats amb la càrrega i el passatge. És a dir, prestava serveis al noli i a la tripulació, com ara el proveïment d'aliments i aigua, la neteja de les bodegues, el llastat del buc, les reparacions bàsiques, assistir al capità per contactar amb les autoritats locals i marítimes o, a petició de l'armador, fer els tràmits necessaris amb les seves assegurances i la inspecció marítima.

L'Agència Lloyd's, de la qual era representant Baldiri Llorens, és una companyia creada l'any 1688. El 1811 el seu comitè va decidir crear una xarxa de delegacions amb agents i subagents per protegir els interessos dels seus subscriptors i companyies d'assegurances arreu del món. La seva consigna corporativa és *Uberrimae fidei*, que en llatí significa de "màxima bona fe". No es una companyia d'assegurances, sinó un mercat on els seus membres s'agrupen per reduir riscos. L'agència de Roses depenia de la Mac Andrews & Lloyd's de Barcelona, la qual encara manté la seu històrica al passeig de Colom, 24.

Lloyd's nomenava i nomena els seus agents segons la seva experiència i les seves habilitats en topografia marina i de càrrega, les assegurances i, fins i tot, per la seva vàlua personal. Requeien en empreses o persones ben establertes i amb prestigi en les seves comunitats locals. Gràcies a la cura de la família Llorens, la documentació generada per Baldiri Llorens com agent Lloyd's a Roses ens ofereix una informació valuosíssima sobre el comerç i el moviment de la vila al llarg del segle XX.

### **Més info**

AADD, *Roses, 1875-1975: del model comercial a la revolució turística*, Roses, Ajuntament de Roses, 2001.

Josep Maria Barris Ruset, *Roses o la recerca de la zona grisa*, Roses, Ajuntament de Roses, 2008.