



Arenys de Mar:

Una llarga relació amb la mar

Catàleg de l'exposició: *Arenys de Mar: Una llarga tradició amb la mar*

Edita: Museu d'Arenys de Mar

Textos: © 2003 Josep M. Pons i Guri

© 2003 Tiona Solé

© 2003 Mariona Font Batlle

Maqueta i disseny de la portada: Santi Artigas

Fotografies: Enric Pera, Ajuntament d'Arenys de Mar (AAM), Arxiu Històric Fidel Fita (AHFF)

i Museu d'Arenys de Mar-Fons Fidel Fita (MAM-FFF)

Impressió: Impremta Anfruns

Dipòsit Legal:



Arenys de Mar: una llarga relació amb la mar

La publicació que teniu entre mans és un complement a l'exposició que ha organitzat el Museu d'Arenys de Mar i que hem titulat: *Arenys de Mar: una llarga relació amb la mar*, que té com a protagonistes les peces de l'antic Museu Fidel Fita d'Arenys de Mar.

Amb aquesta exposició i aquesta petita publicació ens hem proposat donar a conèixer a tots els arenyencs i arenyenes les peces del fons de nàutica que ens parlen del passat del nostre poble vinculat amb el mar i a la vegada aprofundir una mica més en aquest passat.

L'exposició i aquest mateix catàleg es divideixen en tres grans blocs. En primer lloc, l'Estudi de Pilots, un espai on s'apleguen les peces que corresponen a l'instrumental que utilitzaven els navegants. Tot i que no pertanyen a l'Escola Nàutica, ens transmeten informació sobre les eines que es feien servir i probablement els alumnes les havien conegut durant els seus estudis.

El segon àmbit de l'exposició correspon a la indústria arenyenca de la construcció naval i l'ofici de mestre d'aixa. Les magnífiques plantilles per a la construcció de vaixells i les eines dels mestres d'aixa són el testimoni de la importància de les drassanes arenyenes.

El darrer àmbit fa referència a les representacions artístiques relacionades amb el món mariner a través dels exvots, de pintures sobre taula i de maquetes, i d'un element poc conegut fins ara: les caixes de mariner.

Esperem que aquesta publicació us serveixi per aprofundir una mica més en la història i el patrimoni d'Arenys de Mar.

Neus Ribas San Emeterio
Directora del Museu d'Arenys de Mar



Can Baralt (s.XVIII). Al segon pis hi hagué l'Escola de Nàutica (1779). Actualment és la seu del Museu Mollfuleda de Mineralogia. (AHFF)

L'Estudi de Pilots d'Arenys de Mar

El 7 de març de l'any 1779 el departament marítim de Cartagena autoritzà la creació d'una escola d'ensenyament nàutic a Arenys de Mar, sota la direcció del prestigiós primer pilot de la Reial Armada Josep Baralt i Torres. Aquest centre, popularment conegut per Estudi dels Pilots, començà les seves activitats el dia 7 d'abril del mateix any i esdevingué en poc temps el més important dels centres d'ensenyament nàutic de la costa catalana. El 12 de juliol de l'any 1783, va ser reconegut oficialment amb la *Real aprobación* i, des d'aleshores, s'hi feien els exàmens i lliurava les patents de pilot. L'any 1792 l'Estudi de Pilots va rebre la consideració d'Escola Nàutica de la Província Marítima i s'adequà a les reformes que establí el Reial Decret de 26 de febrer de 1790 per als centres d'ensenyament nàutic oficial. L'escola arenyenca va ser visitada pel ministre de Marina el 22 d'octubre de 1802 i el 2 de juliol de 1804, rebé el títol de Real Escuela de Náutica autoritzada per fer ús de la bandera oficial de la Real Armada. El 31 d'agost de 1829, va morir el fundador de l'escola Josep Baralt als 89 anys d'edat, després d'haver format 1.798 deixebles i escrit diversos tractats d'ensenyament de la ciència nàutica. El succeí en la direcció de l'Estudi dels Pilots Francesc de P. Farrucha, prestigiós oficial de l'Armada condecorat amb la *Laureada de San Fernando al valor de los marinos*, que va mantenir el prestigi de l'escola fins a la seva extinció.

Un Reial Decret de 30 de setembre de 1850, va reorganitzar l'ensenyament nàutic i l'agregà als instituts de segon ensenyament. Amb això va desaparèixer la nostra escola, després d'haver proporcionat més de 2.000 pilots a la marina mercant i 321 a l'Armada.

El setembre de 1868, amb la caiguda de la monarquia borbònica, es féu càrrec del govern de la vila una original comissió formada per hisendats, que amb mètodes revolucionaris va introduir importants reformes a la població i restablí l'ensenyament nàutic. L'Ajuntament que substituï aquella comissió va fer seves les gestions començades i el 4 de juliol de 1869 s'obria l'Escuela de Nautica y estudios agregados de Arenys de Mar, sota la direcció del professor Joan Monjo. La política local posterior féu impossible la pervivència de l'escola, que es perdé definitivament l'any 1874.

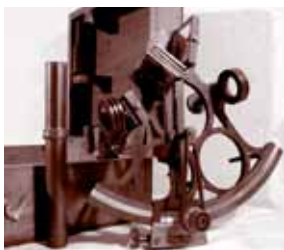


*Francesc de Paula Farrucha,
director de l'Escola Nàutica
d'Arenys de mar des de 1830
a 1850. (MAM-FFF)*



A l'antic Museu d'Arenys, fins a l'any 1919 hi figuraren alguns objectes procedents de l'Estudi dels Pilots, els quals, després de la supressió d'aquell Museu es distribuïren, per a llur conservació, entre els components del Patronat. Amb el desgavell de l'estiu de l'any 1936, quan tant de bé de Déu es perdé amb els registres i les destruccions del patrimoni històrico-artístic, restava, com a peça important d'aquella escola, el que quedava d'un uranògraf, molt malmès i gairebé impossible d'identificar, perquè se li havia corcat la cobertura de la carcassa de guix i li mancaven, fins i tot, el cercle meridià i el primitiu suport. Els seus dipositaris, mossèn Josep i Joaquim Palomer, l'any 1957 el restituïren al renascut Museu. Li era necessària una restauració molt a fons, que en refés les parts perdudes i completés l'obra amb el cercle meridià i el suport. L'aleshores director del nostre museu pogué identificar aquella esfera amb la famosa *Uranographia oelum omnium* per Ger i Lion Volx de Lotharii Zumbach, datada a Amsterdam l'any 1750. Després de restaurar-lo als tallers del Museu Marítim de Barcelona, fou exposat al Museu Fidel Fita i, més tard, rescatat de la deterioració que començava a sofrir el magatzem municipal, fou portat al Museu Marès de la Punta on s'instal·là fixat en una tauleta del segle XVIII.

Josep M. Pons i Guri



A dalt: Gravats d'Arenys de Mar del 1815, incorporats en un document de Patent de Sanitat Marítima. (AHFF)
 Al costat: Octant amb la inscripció "S. AMSELEM-Liverpool", s.XIX. (MAM-FFF)

Les mestrances

La indústria naval arenyenca

El naixement d'Arenys de Mar

Si pretenguéssim saber quan i per què va néixer el veïnat de mar de Sant Martí d'Arenys –l'actual Arenys de Mar– se'ns faria difícil de precisar-ne una data concreta. Amb tot, a la zona que havia estat poblada per ibers i romans hi ha restes que indiquen que, ara fa vuit segles, s'hi va iniciar un nou poblament. Testimonis d'aquest repoblament són la Torre dels Encants –bastida al s. XIII– i el mas Taxonera de les Doedes –construït al s. XV. Ara bé, els motius pels quals es va tornar a habitar aquesta zona potser no són tan clars. Per una banda, sabem que els nous habitants de la ribera, no es van instal·lar ran de mar empesos per la pesca, una activitat que no hi va destacar fins al segle XIX, gràcies a l'aparició de les xarxes mecàniques, dels vaixells a vapor, del ferrocarril i la construcció de la carretera, que facilitaven el transport del peix.

Tanmateix, si Arenys de Mar no es va dedicar a la pesca fins al s. XIX, què va fer que es comencés a repoblar a partir del s. XV?

Un dels motius més probables és que gent forana o procedent de Sant Martí d'Arenys vingués al veïnat de mar atreta per la demanda laboral que ofería la població tant per a una indústria aleshores incipient com, posteriorment, per a la construcció del nou temple parroquial.

Les mestrances

En efecte, en aquella època els arenyencs no vivien de la pesca, però Arenys tenia una activitat industrial –gairebé artesanal– força relacionada amb la navegació: les mestrances –o drassanes– on es construïen i reparaven embarcacions. Aquests tallers, molt primaris, eren instal·lats a la sorra de la platja, a l'aire lliure. Tot i que n'hi havia de fixes, sovint es muntaven eventualment, cada cop que calia construir un vaixell. Moltes d'aquestes mestrances no es diferenciaven de les dedicades a la construcció de barques de petita capacitat ja que, en un moment donat, es podien ampliar a l'hora de construir un vaixell de gran tonatge. A l'espai ocupat per les drassanes s'hi emmagatzemava la fusta estibada damunt la sorra, envoltada de bancs de fuster, de forges de ferrer, de pollines de

El pailebot "Carlitos", darrer vaixell construït a les draçanes d'Arenys. A primer terme, en Dotras, mestre d'aixa. (AHFF)





Serra de mestre d'aixa, s.XIX.
(MAM-FFF)

calderons, etc. Val a dir que aquestes característiques no eren exclusives de la costa catalana sinó que també eren pròpies del litoral de la Provença, de la Ligúria i de l'Adriàtic.

L'evolució de les mestrances

S. XV. Existia una mestrança amb una activitat que va consolidar el poblament del veïnat de mar d'Arenys. Consta que el mestre d'aixa Joan Oliver construïa vaixells per lluitar en la guerra civil catalana –Generalitat contra Joan II.

S. XVI. Al Maresme, hi havia mestrances a Mataró, Canet i Calella, però les d'Arenys, amb les d'en Joan Pasqual al capdavant, van aconseguir un gran prestigi, cosa que, paral·lelament, va fer augmentar el nombre de mestres d'aixa i d'oficis relacionats amb les mestrances i, de retruc, va fer créixer la població de la vila. El Consell de Cent va contractar patrons i tècnics arenenyencs per armar diverses galeres –la Santa Maria, de l'Armada Invencible, va ser una de les construïdes a Arenys.

S. XVII. Funcionaven permanentment tres drassanes que, entre d'altres encàrrecs, van rebre el de construir vaixells destinats a l'Armada Reial:

- La mestrança d'en Miquel Pasqual, del seu fill Josep i d'en Josep Lluell, prop del Través, al capdavant de la Riera, una de les més importants.
- La mestrança de la Buf, situada on posteriorment hi va haver la caserna de la guàrdia civil.
- La mestrança de la Picòrdia.

S. XVIII. En 1773 Mataró i Arenys eren les úniques poblacions amb mestrances importants. Fins a mitjans del segle, el comerç amb Amèrica va fer que anessin a l'alça i se'n van obrir de noves, però a partir del 1778, gràcies a la llibertat de comerç amb Amèrica, la navegació va prendre una gran embranzida que va comportar l'increment de l'activitat de les mestrances. D'altra banda, l'armada espanyola exigia la construcció d'un gran nombre de velers. De fet, al darrer terç del segle, la quarta part de la construcció naval catalana procedia d'Arenys, on funcionaven sis mestrances, i la vila va esdevenir el principal centre productor de velers del país:

- La mestrança d'en Miquel Pica
- La mestrança d'en Josep i en Jaume Jaurés
- La mestrança d'en Joan Pruna
- La mestrança d'en Nicolau Pica
- La mestrança d'en Joan Baptista Ferrer
- La mestrança d'en Marià Roget

En 1779 va començar a funcionar l'escola de nàutica d'en Josep



Baralt, planter de centenars de pilots destinats a la marina mercant catalana i a la carrera d'Amèrica.

*Aixa girada, s.XIX.
(MAM-FFF)*

S. XIX. A la primera meitat del segle, l'activitat continuava amb la mateixa eufòria i es va incrementar durant la Guerra de la Independència. Les naus, tant les de tràfic com les de pesca, cada vegada eren més perfectes. La majoria de mestrances que havien funcionat durant el segle XVIII continuaven la seva activitat i se n'obrien de noves:

- La mestrança d'en Josep Ferrer Geli
- La mestrança d'en Pere Màrtir Pica
- La mestrança d'en Pau Ferrer
- La mestrança d'en Pelegrí Jaurés
- La mestrança d'en Salvador Busquets –pare i fill que, del 1816 al 1872 van construir 132 naus.

Durant el *Segle d'or de la marina catalana*, més d'una tercera part dels velers construïts a Catalunya sortien de les mestrances del Maresme i de la Marina de la Selva. Del 1816 a 1875, a la província de Mataró –de Montgat a Tossa– es van construir un mínim de 622 vaixells de més de 50 tones. En aquesta època, a Arenys funcionaven quatre mestrances:

- La mestrança dels Busquets –popularment d'en Caldes–, situada entre el Bareu i l'Escola de Pilots. El *Noi de Caldes* (el fill), un dels constructors navals més experts de tot Catalunya, va bastir 115 velers.

- La mestrança dels Pica
- La mestrança dels Jaurés
- La mestrança dels Ferrer

Però, a partir del 1840 l'activitat va començar a decaure i, a finals de segle, va decaure totalment a causa de la pèrdua de les

colònies espanyoles d'ultramar i de l'aparició dels vaixells de vapor, però també a causa del ferrocarril, que va comportar nombrosos problemes a l'hora de varar les naus, tot i que hi havia un conveni que obligava l'empresa ferroviària a desmuntar les vies cada cop que calgués.

S. XX. A inicis del segle, només quedava la drassana d'en Dotres on, el 1918, es va construir el darrer vaixell arenyenc: el pailebot *Carlitos*, de dos pals.

LES EMBARCACIONS		
Tipus de Velers	Tones	Característiques
<i>Fragates</i>	<i>250 a 700</i>	<i>Tres pals: trinquet, major i mitjana</i>
<i>Cobertes o bricbarques</i>	<i>140 a 500</i>	<i>Tres pals</i>
<i>Pollacres</i>	<i>150 a 300</i>	<i>Dos pals</i>
<i>Bergantins</i>	<i>70 a 200</i>	<i>Dos pals</i>
<i>Goletes</i>	<i>70 a 160</i>	<i>Dos pals, amb bastiment més fi que el bergantí</i>
<i>Pailebots</i>	<i>70 a 200</i>	<i>Dos pals. Usat per la marina mercant catalana del s. XVIII</i>
<i>Xabecs</i>	<i>35 a 120</i>	<i>Tres pals. Molt lleuger, usat pels corsaris</i>
<i>Barques de mitjana o falutxos</i>	<i>60 a 80</i>	<i>Dos pals, amb veles llatines i flocs de bou, de vaca de palangre, sardinaleres, caros, llaguts, gussis i bots</i>
<i>Barques de pesca</i>		

Trets diferencials de les naus arenyenques

1. La solidesa, ja que eren fetes amb bona fusta –duraven uns 50 anys. Ara bé, tot i el pes, tenien línies molt gràcils, amb bons acabats i ornaments luxosos.

2. A proa: la ganya, la masqueta i gorguera. A popa: el ventall característic, semicircular, allargassat i lleugerament caigut pels extrems.

3. El tonatge baix –unes 164 tones d'arqueig–, tot i que s'hi havien arribat a fabricar naus de tota mena.

El cost d'una embarcació

Segons consta a l'Arxiu Municipal Fidel Fita, Ms. 126-M, llibre de despeses –en pesos f.– de la construcció i comptes dels viatges de la fragata Antonieta, bastida a la mestrança d'en Busquets el 1847 –fs.56-59–, el cost d'aquesta embarcació s'elevava a 34.073 pesos f., que corresponien, entre d'altres despeses, al casc, la fusteria de ribera, l'arbrat i les veles, les àncores i les cadenes, les bótes, el ferro, el coure, el plom, el cànem i l'espart, el llautó i els vidres, les pintures, els daurats i les escultures, el paleta, l'aparellament, els instruments nàutics, l'assegurança de varada, l'anada a port, l'armament, el rebost, els estris de cambra i de servei i el títol de propietat.

Els oficis de mestrança

En una mestrança hi intervenien diversos oficis, integrats per:

- **Mestre d'aixa**, una trentena, que projectaven i dirigien la construcció del vaixell. També s'encarregaven de buidar la fusta i de polir-la amb l'aixa, eina de tall corbada, amb un llarg mànec de fusta.
- **Fusters**, que feien els acabats, com ara les cabines, els mobles i una part de l'ornamentació. Usaven diversos tipus de fusta, com ara el roure, l'alzina, el pi, el faig i l'olivera, procedents dels boscos del Montnegre i del Montseny.
- **Calafats**, que posaven estopa a les juntures, les untaven i les enquitranaven perquè no hi passés l'aigua.
- **Serradors**, formats per unes 4 colles de 3 homes cadascuna.

Altres oficis relacionats amb les mestrances

Tot i que formaven part de la mestrança, hi havia d'altres oficis que hi estaven estretament relacionats, entre els quals cal destacar:

- **Els corders**, que confeccionaven el cordatge de les naus.
- **Els teixidors de bri**, que confeccionaven el teixit de les veles.
- **Els velers**, que tallaven les veles i els donaven forma, cosint les tires de lona en forma triangular –vela llatina.
- **Els ferrers**, que treballaven tots els components de ferro.
- **Els escultors**, que feien els mascarons, els escuts i la resta d'ornaments.



"Plantilla" de mestre d'aixa, finals del s.XIX. (MAM-FFF)

Tiona Solé





Exvot procedent de l'ermita
del Mont calvari, 1739.
(MAM-FFF)

“Miracles” i “anhels”, devocions i creences marineres mostrades a través d’obres artístiques populars

Les devocions populars vers un protector diví i sobrenatural són fruit de la por a l'inconegut, en aquest cas, les devocions marineres intenten fer un pacte amb la mar, en tant que la consideren un medi hostil enfront del medi terrestre. Les devocions es poden mostrar a través de creences, construcció d'ermites, processons, etc i cerquen crear un vincle, entre els habitants de la costa i les seves activitats quotidianes, amb la protecció de la divinitat per fer front les possibles complicacions que es poden trobar amb el feinejar del dia a dia.

La fe i la confiança de creure que les persones no estan soles davant els infortunis de la vida ha portat a crear objectes artístics populars com els **exvots**. Els exvots es poden definir com a ofrenes fetes a una divinitat en senyal d'agraïment per algun favor realitzat a una persona que li ha reclamat ajuda en un moment determinat de penalitats. Amb l'acompliment del **“miracle”** per part de la divinitat invocada, la persona beneficiada,

havia fet la prometença de portar a l'ermita dedicada al sant en qüestió, d'un retauló pintat on s'explicava la gràcia concedida o bé la representació de l'objecte que ha rebut directament la protecció de la divinitat, que simbolitza i que representa la persona mateixa. L'exvot no és exclusiu del món marítim, però és en aquest context on trobem exemples de les dues versions esmentades. Com a representació figurada, l'exvot marítim sol tenir un denominador comú: el viatge, tempestes, naufragis de la nau, i la salvació gràcies a la intervenció miraculosa. En el camp de l'objecte, solen ser models de vaixells amb el qual es feia la travessia. Així, l'exvot ens situa entre el sagrat i el profà, forma part de l'experiència quotidiana del poble i alhora s'emmiralla en el món celestial al qual atribueix la virtut d'evitar les catàstrofes.

Un altre tipus d'objecte artístic popular són les anomenades caixes de mariner. Aquestes peces tenen la característica de ser mobles contenidors que acomplien una doble funció, tant pràctica com "decorativo-devocional". Són les caixes d'ús quotidià, que s'utilitzaven per transportar la roba i els objectes personals dels mariners quan s'embarcaven en els seus viatges (les "maletes"), i alhora, presenten les inquietuds i els **anhels** dels seus propietaris amb unes escenes policromades a l'interior de la tapa¹.

S'ha de remarcar, però, que la interpretació dels temes de les caixes de mariner forma part d'un treball que estem realitzant actualment, i per tant, les hipòtesis que s'apunten són fruit de les troballes realitzades fins al moment.

Sota el títol de "miracles" i "anhels" hem volgut mostrar que tot i que els exvots i les caixes de mariner comparteixin elements formals com un mateix suport (pintura sobre fusta), d'execució i factures similars (les pintures foren realitzades per artistes locals amb tècniques similars), i de cronologia (els exemples que tenim en aquesta mostra són tots del segle XVIII i XIX), no comparteixen el tema de les composicions artístiques. La diferència entre els temes iconogràfics pintats en els exvots i en les caixes de mariner prové, que en els primers es representen escenes molt devotes i sempre hi apareix la divinitat com a protectora de la vida quotidiana de les persones. En el segon cas, trobem que les escenes pintades, majoritàriament, són de caràcter profà i cortesà, tot i que a vegades també trobem episodis molt concrets de la Bíblia. En alguns casos, també hi són representades escenes triades de l'imaginari popular tals com cançons o anècdotes o fets rellevants que ens poden ajudar a entendre millor el pensament i les preocupacions moral i estètiques del moment que van ser realitzades. Cal destacar que així com en els exvots mariners, sempre apareixen com a protagonistes la mar i la

Rajola de ceràmica catalana
(AAM)



(1) S'ha de remarcar, però, que la interpretació dels temes de les caixes de mariner forma part d'un treball que estem realitzant actualment, i per tant, les hipòtesis que s'apunten són fruit de les troballes realitzades fins al moment.



Goleta, exvot, s.XIX. (MAM-FFF)

intercessió de la divinitat per salvar a un creient, en les caixes de mariner, no es tracten temes marítims. Aquest fet curiós podria ser conseqüència que en la majoria de les caixes de mariner, els temes que se'ns mostren, representen més els desitjos i les esperances de futur dels seus propietaris, més que no pas la vida "real" que vivien. Per exemple, un dels temes més comuns pintats en les caixes de mariner són les parelles d'enamorats, vestits elegantment, que festegen o ballen en un jardí envoltats de fonts i arbres fruiters (símbols de l'abundància).

analitzant tant les composicions dels exvots, com de les caixes de mariner, com d'altres representacions artístiques marineres, podem resseguir les creences i la mentalitat de la gent de mar que els posseïa o els encarregava. Són informacions de primera mà per a la comprensió del tipus de perills a què s'enfrontaven i les pors i desitjos que tenien.

Per il·lustrar la present exposició s'han triat unes obres, procedents totes elles de la col·lecció del Museu de la Punta d'Arenys de Mar. Així trobem uns exvots mariners on s'observen les característiques abans esmentades sobre els temes tractats: són el cas d'un abordatge, d'una forta tempesta i el d'un salvament marítim. Pel que fa a les caixes s'han escollit dos exemples força significatius. La primera s'ha triat per la gran quantitat de caixes que tracten el mateix tema i la segona per la relació específica que mostra amb la vila d'Arenys de Mar.

A la primera hi ha representat el tema de l'antic testament de Judith tallant el cap al general Holofernes. La pintura recorda la gesta d'aquesta noia jueva que posant en perill la seva vida, va matar al general enemic, per així poder alliberar el seu poble del setge a que es veien sotmesos. Aquesta heroïna bíblica, però, en aquesta caixa de mariner, se la representa com una jove cristiana, molt bella i ricament vestida a la moda del segle XVIII, que mata al general enemic, en aquest cas convertit en un jove musulmà. La interpretació d'aquest canvi sofert en els personatges podria explicar-se per una adaptació a les preocupacions dels propietaris de la caixa. Hem de recordar que un dels perills més comuns a les costes catalanes eren les ràtzies de pirates, normalment procedents de Tunísia o d'altres zones d'influència de l'Islam. Així podria tractar-se d'una demanda d'un mariner o pescador que veient-se obligat per la

llargues temporades fora de casa seva, demanés o volgués creure que la seva dona seria tant forta i tant valenta com la Judith per protegir tota la família de les malifetes dels pirates, encarnats, en aquest cas, amb el cabdill Holofernes, vestit i caracteritzat com a musulmà.

L'altre exemple que podem observar en aquesta mostra és la caixa de mariner on es representa una escena en que la composició segueix el model de l'exvot, o sigui, separant clarament els diferents espais, el celeste amb les imatges de la Pietat i del Calvari i a la part terrestre on se'ns mostra un dinar familiar, amb menjar abundant i música d'instruments. Aquesta escena, però, no representa cap moment de perill o de penalitats sinó que més aviat esdevindria una "foto de família". Aquest nou enfoc en la representació de la composició podria respondre a



Caixa de mariner. Fragment, s.XVIII (MAM-FFF)



Caixa de mariner. Fragment, s.XVIII (MAM-FFF)

una pregària per protegir d'un futur incert tant a la família del mariner o pescador, com a ell mateix, demanant protecció a les dues advocacions marineres d'Arenys de Mar, la Pietat i el Mont calvari, perquè el viatge i el retrobament amb la família fossin feliços.

Cal destacar que dins el Museu de la Punta d'Arenys de Mar es conserva una magnífica col·lecció de caixes de mariner, cada una amb una història i una situació diferent, testimoniant la mentalitat, la moda, els coneixements i les creences del moment que les va veure néixer. No es poden entendre ni interpretar sense el context on van ser creades i formen part, juntament amb els exvots, d'un patrimoni encara no gaire conegut ni estudiat, com és el de l'etnografia marítima.

Mariona Font Batlle

Historiadora de l'art

Bibliografia

Baralt i Torras, Josep. Textos d'ensenyament nàutic (1786-1803). Edició a cura de J.M. Pons i Guri. Diputació de Barcelona. 1995

Espriu, A. Nogueras, N. De Pons, M.A. Aproximació Històrica al Mite de Sinera. Curial Edicions Catalanes. Barcelona. 1983

Llovet, Joaquim. Constructors navals de l'ex-província marítima de Mataró (1816-1875). Edició de la Caixa d'Estalvis Laietana. Mataró 1971

Parés, Fina. *Ex-vots pintats*. Coneguem Catalunya, 20. Amelia Romero, Ed. Barcelona. 1987

Pons Guri, Josep M^a. Estudi dels pilots. Curial Edicions Catalanes. Barcelona. 1993

Pons Guri, Josep M^a. *La col·lecció de caixes de mariner del Museu d'Arenys de Mar*. Imp. Santa Maria. Arenys de Mar. 1968

Pons Guri, Josep M^a. Quan nasqué, s'emancipà i s'organitzà una vila. Arenys de Mar, 1574-1720. Pagès editors. 1999

Roig, Ermenencià. La marina del vuit-cents. Col·lecció El Nostre Mar. Editorial Noray SA. 1996. Primera edició l'any 1929

