



Càtedra d'Estudis Marítims



PONÈNCIES
**El transport marítim de cabotatge
a la Mediterrània**

II JORNADES DE MARINA TRADICIONAL
PROMEDITERRANIA 2000

Palamós, 15/16-12-2000





Els pailebots. Uns treballadors discrets

Enric Garcia Domingo.
Museu Marítim de Barcelona

Sobre els pailebots s'ha escrit i parlat poc, i gairebé sempre des d'un punt de vista anecdòtic o vivencial. Els pailebots de Torrevella o de les Balears, per exemple, han tingut en Huertas Morión i en Pou i Montaner els seus cronistes; especialment els llibres de Huertas són el veritable poema èpic de pailebots i motovelers.

Jo provaré de donar notícia sobre els pailebots a Catalunya, un breu apunt sobre el que aquestes embarcacions van representar en el final de la nostra història marítima, una de les moltes cares d'aquest fenomen polièdric que és el cabotatge en el segle XX. La meva intenció és donar publicitat a algunes dades i a algunes opinions perquè siguin útils, sigui com a material de treball per a investigador o sigui només per generar discussions o reflexions.

Parlarem de pailebots i de motovelers, i no voldria caure en el parany de creure que tothom sap quin és l'objecte de la nostra exposició. Comencem, doncs, per l'ABC del pailebot, si se'm permet l'expressió, uns aclariments etimològics que poden ser tan poc atractius com necessaris al meu entendre.

1. Goletes i pailebots. De què estem parlant?

Sembla existir un acord total entre lingüistes i historiadors marítics sobre l'etimologia del terme goleta. Així, goleta (en català i en castellà) provindria del francès *goëlette*, diminutiu de *goëland*, paraula que vol dir gavina, i que, a la vegada, prové del terme bretó *gwe-lan*. Sobre l'etimologia del mot pailebot o pailebote, també hi ha consens, i tothom el

defineix com l'adaptació al català i al castellà del terme anglès *pilot's boat* (pronunciat *pilot boat*), embarcació del pilot en el sentit de pràctic de port o costa.

Molt més problemàtica és la descripció del tipus d'embarcació i, sobretot, determinar si goleta i pailebot són una mateixa cosa. Segons la Real Academia Española de la Lengua Española¹ goleta és una "embarcación fina, de bordas poco elevadas, con dos palos o tres y un cangrejo (sic) en cada uno", i pailebote és una "goleta pequeña, sin gavias, rasa y fina". Pel que fa a la llengua catalana, l'Institut d'Estudis Catalans² defineix goleta com "nau, la forma clàssica de la qual té dos arbres de dues peces i va aparellada principalment amb veles de tall", mentre descriu el pailebot com una "goleta, els arbres de la qual tenen tots la mateixa alçària i només va aparellada amb veles de tall".

Els elements que han de tenir-se en compte en el moment de definir una embarcació són, bàsicament, el nombre de pals, el nombre de peces que formen aquests pals, la seva llargària i possible inclinació cap a proa o a popa, els tipus i nombre de veles, etc. Però fora d'algunes tipologies indiscutibles, encara hi ha lloc per a l'especulació i la discussió en el camp de la terminologia marítima, especialment quan hi participen paràmetres tan flexibles com la cronologia o la geografia. Sigui com sigui, hi ha alguns punts fora de tota discussió. En primer lloc, el nombre de pals, dos o més. Una embarcació d'un sol pal amb aparell cangreu és una balandra. A partir de dos i fins arribar als 7 pals (el rècord el té la goleta nord-americana *Thomas W. Lawson*), ens movem en el camp de les goletes. L'altre punt indiscutible és la incorporació de veles cangrees, trapezoïdals, sense la presència de

¹ *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, 1989

² *Diccionari de la Llengua Catalana de l'IEC*, Barcelona, 1995



veles quadres, ja que donaríem pas a mixtures del tipus bergantí o pollacra goleta, goleta de velatxo, goleta de dues gàbies, etc.³

Pel que fa a la diferenciació entre goleta i pailebot, resulta com a mínim discutible. Podem trobar qui en fa una distinció en funció de si els pals són de la mateixa alçària, si tot dos són d'una o dues peces, si porten o no escandaloses (les veles que van per sobre les cangrees), etc. Alguns autors no són partidaris de fer-ne una distinció i fins i tot troben excessiva l'extensió del terme pailebot davant el tradicional de goleta.⁴ Jo m'inclino per una solució a mig camí: considero que goleta i pailebot són el mateix, però utilitzaré el terme goleta quan parlem d'un tipus d'aparell, i el terme pailebot quan parli d'embarcacions espanyoles amb aparell de goleta, construïdes a casa nostra i tripulades pels nostres homes de mar. És un criteri com qualsevol altre, però penso que el terme pailebot ja s'ha fet un lloc en les nostres llengües i es correspon amb la imatge d'un vaixell en concret, amb una personalitat pròpia tan clara i alhora tan complexa de descriure com si es tractés d'un ésser viu.

Afortunadament, el terme motoveler resulta menys problemàtic. Amb la incorporació de motors a les embarcacions (i les necessàries variacions en l'aparell i la distribució interior), neix un nou tipus de nau, el motoveler. Teòricament es tracta de velers amb motors auxiliars, però la propulsió mecànica acaba imposant la seva lògica sobre la vela, malgrat que hom tendeixi a estalviar combustible navegant a la vela el màxim de temps.

Un últim apunt etimològic. Joan Corominas, al seu *Diccionari etimològic i complementari de la llengua catalana*, data els primers documents on s'utilitza el terme goleta l'any 1752

³ Alguns pailebots portaven en el trinquet una vela quadrada auxiliar, el ..., que era més un element accessori de l'aparell que no una part constituent i, per tant, no compta.

⁴ J.M. Martínez-Hidalgo Terán (director) *Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, 1958.

per al francès, 1868 per al català i 1870 per al castellà. No ens podem pronunciar pel cas francès i castellà, però pel que fa al català Coromines anava errat. La referència més antiga que hem trobat, a casa nostra, sobre una goleta catalana la trobem citada per Joaquim Llovet⁵ i és la goleta *Nuestra Señora del Carme* (a) *La Mataronense*, de 70 tones, que l'any 1798 va fer cap a Veracruz. La goleta (construïda originalment amb aquest aparell) més antiga a Espanya i coneguda per nosaltres, és *La Irene* (a) *la Fortuna*, una nau de 42 tones construïda a Lloret de Mar per Joaquim Ribas el 1824⁶. La utilització documental més antiga del terme pailebot l'hem trobat en una patent de sanitat del Masnou, en concret en l'atorgada al pailebot de 55 tones *Virgen del Carmen*, el 12 d'agost de 1831⁷. Aquestes dates estan sotmeses, lògicament, a revisió en el curs de noves investigacions.

2. El cabotatge a Catalunya. Els primers pailebots

El pailebot és, en el nostre àmbit, una embarcació de transport de mercaderies, essencialment de cabotatge. Són especialment importants els serveis entre les Illes Balears, entre aquestes i els ports del litoral peninsular espanyol i entre alguns ports espanyols i els del sud de França o del nord d'Àfrica. Però també trobem pailebots fent rutes transoceàniques o en campanyes pesqueres.⁸ Fins i tot

⁵ J. Llovet, *La Matricula de Mar i la Provincia de Marina de Mataró al s. XVIII*, Mataró, 1980.

⁶ A. Vilà Galí, "Vaixells, armadors, capitans, pilots i parçoners masnovins de la marina mercant de Lloret de Mar (1794-1918)", a *La Roca de Xeix*, núm 9, maig de 1995.

⁷ R. Almuzara./J. Balada./J.M. Balada/P. Anglés.- "La marina mercant del vuit-cents al Masnou. Els patrons masnovins a través de les patents de sanitat (segles XVIII i XIX)", a *La Roca de Xeix*, núm 4, 5 i 6, juny de 1993 de 1995.

⁸ Sobre això es pot veure B. Rodríguez Santamaría, *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, Madrid, 1923.



s'han descrit pailebots vivers, utilitzats per al transport de peix viu.⁹ Com a velers purs, eren dedicats a transport de càrrega general. Ja motovelers, van quedar relegats al transport de mercaderies de relativament poc valor: ciment, sal, material d'obra, productes agrícoles, adobs, etc.

Caldria estudiar i quantificar el paper dels velers en el tràfic de cabotatge entre el darrer terç del XIX i el primer terç del XX i confrontar-lo amb el que representa el cabotatge realitzat per vapors. Però a falta de dades podríem aventurar que va representar un percentatge força alt, potser massa en un moment en què la marina de vela ha estat vençuda i condemnada ja arreu del món.¹⁰ El perquè és força clar: es tracta d'un país petit, amb una xarxa de comunicacions per carretera molt dolenta i amb una xarxa ferroviària més que limitada. En aquestes circumstàncies el cabotatge necessàriament ha de jugar un paper important.

Per altra banda, hi ha una flota de petits velers (bergantins, pollacres i els aparells mixtos sobretot) que no té lloc en el comerç internacional, però que són susceptibles de ser reconvertits i explotats uns anys més en un tràfic local. Una bona solució és reconvertir aquestes naus en goletes, i encara fer-ne de noves. És un tema pendent de quantificació el

nombre de velers transformats en pailebots i el nombre de pailebots de nova construcció entre, per exemple, els anys 1868 i el 1914, però segurament les dades mostrarien més una reconversió massiva d'aparells que no la construcció de molts pailebots de nova planta.

3. Per què el pailebot?

El veler de cabotatge havia de ser petit, àgil i versàtil, a l'estil dels antics místics, barques de mitjana, etc. Els velers de creu de tradició atlàntica feien el seu paper però no treien totalment el protagonisme a la barca de mitjana, fins que va aparèixer el pailebot i va guanyar la partida. Com ja hem vist, el pailebot no sortia del no-res, però la seva gran difusió i popularització va ser molt ràpida en el darrer quart del segle XIX i els primers anys del segle XX. Del pailebot s'ha dit que la percepció de les seves possibilitats o l'augment de l'interès que mostraven els armadors per aquest tipus té a veure amb el que veien els marins espanyols en ports nord-americans o de les Antilles, cosa que té a veure com ja hem vist amb el nom de "pailout bout" abans esmentat. És una teoria, i no veig cap obstacle per acceptar-la. En les coses de la mar es fàcil parlar d'influències però es gairebé sempre indemostrable. Hi ha altres opinions. Robert Bataille¹¹ suggereix que el pailebot és una evolució del xabec, que abandona l'aparell llatí per un altre d'auric important. També és bona la teoria, i no crec que hom pugui arribar mai a una conclusió definitiva.

El que és realment important és el fet que com a embarcació el pailebot aporta grans avantatges davant dels velers de creu (bergantins, pollacres, corbetes, etc), tant pel que fa a la maniobra (i la reducció de tripulació que comporta) com a la seva bona adaptació als

⁹ E. Roig, *La pesca a Catalunya*, Barcelona, 1927

¹⁰ Segons Eugenio Agacino, en un article publicat a la revista *Vida Marítima* (núm 453, 30 de juliol de 1914), poc abans de començar la guerra, la marina mercant espanyola disposava de 547 vapors de més de 100 t de registre total o brut, que representaven 826.261 tones de vaixells de vapor; la flota de vela era de 60 vaixells de vela de més de 100 t, amb un total de 14.734 t. Les xifres de la Lista Oficial de Buques aportaven unes dades un xic diferents, ja que incloïa embarcacions de menys de 100 t, tant en vapors com en velers. Els totals segons aquest document són: 628 vapors, amb 844.327 t i 236 velers, amb 32.970 t. Malauradament no en podem extreure cap conclusió sense saber quin tonatge es dedicava a cabotatge, però resulta raonable pensar que la flota velera es dedicava majorment a aquest tipus de navegació i no a la d'altura.

¹¹ R. Bataille, "Du Chebec a la Majorquine", *Capitan*, núm 2, 199.



vents canviants i capritxosos de la Mediterrània. El pailebot s'apropava, en certa forma, als bastiments tradicionals de vela llatina. En tot cas el pailebot es va anar imposant, i encara més quan molts antics velers de creu van poder ser reconvertits, amb un mínim esforç i inversió, en pailebots.

A principis del segle XX ja era rara la construcció de velers amb un aparell diferent del de goleta. La competència de la vela amb el vapor era ja una guerra perduda pels velers, i només es mantenien en actiu alguns aparells rodons testimonials, però encara hi havia una important flota de pailebots. Aquestes naus, petites i amb una reduïda tripulació, eren encara rendibles i podien competir en la navegació de cabotatge. Així, encara de tant en tant es construïa algun pailebot nou.

4. La Gran Guerra i la ressaca del conflicte

El moment de glòria dels pailebots va arribar amb la Primera Guerra Mundial. La dedicació de la pràctica totalitat del tonatge aliat (britànic i francès, i més tard italià i nord-americà) a les necessitats de la guerra, i la tremenda destrucció provocada per la guerra submarina sense restriccions realitzada per Alemanya van provocar una gran manca de vaixells i una puja constant del preu dels nòlits, especialment a partir de 1917. Va ser un extraordinari moment per als països neutrals, i uns anys daurats per a la marina mercant espanyola, malgrat les seves pèrdues.¹² A més a més, la importació i la redistribució mitjançant el tràfic de cabotatge va esdevenir fonamental per al proveïment de la població.

El cabotatge durant la guerra va ser tan rendible com difícil. Les potències en conflicte van aplicar-se mútuament un bloqueig naval que

afectava també els neutrals, amb registres, detencions, llistes negres, etc. Pel que fa al cabotatge espanyol, el control francès de les seves aigües, tant a les costes nord-africanes com en aigües de la metròpoli va ser molt estret. A més a més es buscava pressionar els neutrals i dissuadir-los de realitzar activitats comercials perilloses. A tot això s'ha d'afegir el perill de les mines, dels atacs submarins, de les acusacions i detencions per espionatge, etc.

5. La febre constructora (1917-1920)

La Gran Guerra va provocar una enorme demanda de vaixells. Qualsevol artefacte capaç de desplaçar-se flotant d'un punt a un altre va assolir un desmesurat valor. Això va estimular la construcció naval, una veritable febre constructiva a les drassanes espanyoles en actiu i la reobertura de moltes que estaven tancades des de feia dècades. Naturalment, estem parlant de construcció naval en fusta, tot i que també hi va haver experiències en construcció metàl·lica.¹³ L'objectiu principal era la construcció de vaixells de fusta, petits velers que havien de substituir els vapors que abandonaven el cabotatge per anar a tràfics més rendibles.

A les drassanes espanyoles, i molt especialment a les de la costa mediterrània, es van construir majorment pailebots d'entre 200 i 300 t (tot i que es va arribar a tonatges majors), entre els quals abundaven els de tres pals.¹⁴ No puc donar xifres, però de la seva abundància en dóna fe, a més a més dels nom-

¹³ Sobre aquest tema veieu E. García Domingo, "La construcció naval a Can Tunis", en *l Jornades-Col·loqui d'Història Local de Sants Montjuïc- Sants i la seva Marina al llarg de la Història*, Barcelona, 1997

¹⁴ També hi va haver transformacions, com el cas curiós de l'antic bricarca *Rafael Pomar*, construït a Blanes l'any 1870. Després d'una profitosa carrera comercial va acabar com un pontó i seu flotant del Real Club de Regates de València. Durant la guerra fou resuscitat i reconvertit en pailebot de 3 pals amb el nom d' *Asunción Ferrer*, i va continuar en actiu molts anys després d'acabada la guerra,

¹² Espanya va perdre aproximadament un 20% del seu tonatge per causes directament relacionades amb accions de guerra.



brosos documents fotogràfics on es veuen pailebots de tres pals, una anècdota que relata Huertas, l'home que va recollir la història de la marina de Torrevella, i que fa referència a una regata improvisada feta per 14 pailebots de tres pals de la flota torrevellenca que sortien alhora d'aquell port. Malauradament, no ens diu ni la data (en tot posterior a 1919) ni quin en va ser el resultat.¹⁵

El cas que millor conec i que pot resultar exemplar (no direm que més important per no conèixer estudis similars d'altres regions) és el de Catalunya. A casa nostra la febre constructora va pujar fins a un grau perillós. Algunes dades ajudaran a comprendre aquesta apoteosi de la construcció de pailebots a les nostres aigües.

Comencen per Barcelona, que va ser escenari de la posada en marxa de dues experiències en aquest sentit. A Can Tunis, les drassanes Minguell, una empresa que originalment era importadora de fusta, es va posar en marxa un pla per a la construcció de tres sèries formades per dos vaixells bessons: quatre pailebots de 200 tones i dos de 1.000 tones. De la primera fase es va botar, el maig de 1918, un pailebot de tres pals i 166 t batejat amb el nom de *Pepe* o *Pepe Minguell*, que seria rebatejat poc després com *Vilasar de Mar*. Paral·lelament es construïa i botava un vaixell similar, el *Solgull*. De la següent fase només tenim constància de la construcció d'un pailebot de tres pals i 200 tones, el *Carmen*, botat ja el 1919. Sembla que encara es va començar la construcció d'un altre, però l'empresa va tancar abans que fossin acabats, a principis de 1920.¹⁶

A les drassanes BBG, també a Can Tunis, s'havien de construir tres goletes de 200 tones, però el model a imitar era un tipus d'embarcació del nord d'Europa, similar al que es coneix amb el nom de "jacht". Només se'n va fer un, el *Benigno Bueno*, botat el 1920, poc abans del tancament de la drassana. Malgrat que el buc fos sensiblement diferent de la resta dels pailebots del país, l'hem d'incloure, encara que sigui com una "rara avis".¹⁷

Fora de la capital, a la comarca del Maresme, la construcció naval va ressorgir amb una força sorprenent. Arenys de Mar fou testimoni de botadura, a les drassanes Dotras, del pailebot de 2 pals, *Carlitos*, el setembre de 1918.¹⁸ Calella va construir el darrer vaixell de la seva història també l'any 1918, el *Villa de Calella*, de 65 tones.¹⁹ A Cabrera de Mar la drassana Empresas y Construcciones Navales S. A. va ser la responsable de la construcció del pailebot de tres pals i 500 t, *Burriach*, l'any 1919. Molt a prop, a Vilassar de Mar, a les drassanes Almera es va botar la primavera del 1919 el pailebot *Llobregat*, de dos pals i 200 tones.²⁰ Finalment a la capital comarcal, Mataró, les drassanes Pellicer van posar a l'aigua a finals del 1919 el pailebot *Rosalina*, de 1.240 tones, que va ser un dels primers a portar un motor auxiliar de 225 CV.²¹

També a les comarques de Girona s'hi van posar alguns pailebots en servei. El cas més curiós és el dels tallers de Joan Sesera, Pau Pujol i els germans Guitart, a Roses. Entre finals del 1918 i principis del 1919 es va construir el pailebot *Villa de Rosas*, de 350 t, amb un motor de 80 CV.²² En aquest cas es tractava, pel que sabem fins ara, de la primera vega-

15 J. Huertas Morión, *Los últimos veleros del Mediterráneo*, vol. I, pàg. 276-777, Alacant, 1981. Els altres pailebots eren el següents: *Alejos*, *Salinero*, *Sebastián Roca*, *Pascual Flores*, *Galicia*, *Parodis*, *Alegria*, *Ursi*, *Pérez*, *Mariège*, *Gelmírez*, *Esperanza* i *Caridad*.

16 E. García Domingo, *Enric.- op. cit.*

17 E. García Domingo, *Enric.- op. cit.*

18 AMMB. Cedulari.

19 AMMB. Cedulari.

20 L. Guardiola Prim, L.- *Sant Joan de Vilassar*. Vilassar de Mar, 1955.

21 *Catalunya Marítima*, Barcelona, 1919, pàg. 494.

22 *Catalunya Marítima*, Barcelona, 1919.



da que a la platja de Roses es feia una embarcació d'aquestes característiques. Ben diferent és el cas dels Astilleros Mallol, de Sant Feliu de Guíxols, ciutat on la tradició de construcció naval era molt llarga. Ací es va començar la construcció l'any 1918 d'un pailebot de tres pals i 400 t, el *Sant Jordi*, però l'aventura va resultar un fracàs absolut.²³ Finalment hem de fer esment del cas de Blanes, on el 1920 es va instal·lar l'empresa Astilleros Burell y Pesquerías de Cataluña, d'on va sortir el pailebot de tres pals *Sabanell*, d'unes 300 t, el buc del qual volia ser una imitació de les goletes de pesca del bacallà nord-americanes.

A Tarragona el fet més destacat és la fundació, el gener del 1918, de la societat Astilleros de Tarragona S. A., que tenia grans ambicions i no va entrar en el joc de la construcció de velers de fusta, tot i que s'hi van fer dos petits vapors amb buc de fusta per al cabotatge, el *Montsant*, i el *Montseny*. La resta de petites drassanes de la província va continuar amb l'activitat normal de preguerra, i pel que sabem no s'hi van crear noves empreses en aquest sector. Tot i això, hem de dir que la flota catalana de pailebots va ser ampliada amb el *Verge del Remei*, amb dos pals i 200 t, botat a les drassanes Carceller de les Cases d'Alcanar l'any 1919.²⁴

Dit això, no volem deixar passar l'oportunitat de recordar que no tot van ser pailebots. A Catalunya també es van fer vapors de ferro per al cabotatge (l'*Olesa* i el *Cervera* als Astilleros del Mediterráneo, a Barcelona) i fins i tot un veler "a l'antiga", la pollacra goleta *María del Carmen*, construïda a les drassanes Baguer de Blanes i que també

incorporava un motor de 100 CV. La quilla d'aquesta embarcació es va posar el març de 1918, i probablement es tracta de la darrera nau de vela quadra construïda a Catalunya.²⁵

6. La crisi de la postguerra. El motoveler

L'any 1921 marca el final del *boom* navilier a Espanya, tant pel que fa a la construcció naval com a la resta d'activitats marítimes. A partir de la crisi de postguerra la marina mercant espanyola a vela va desaparèixer com a tal, a excepció de la flota o flotilla dedicada al cabotatge. Els pocs velers purs construïts a partir de 1921 seran anecdòtics, inclosos els construïts a Mallorca els anys quaranta. Els supervivents sí que allargaran la seva vida activa durant dècades.

A començament dels anys vint el cabotatge a l'Espanya mediterrània continuava en mans dels pailebots, tot i que molts vapors havien retornat a les seves antigues funcions. Però el que és més important és l'aparició d'un nou personatge, el motoveler. Com hem vist, durant la guerra es van començar a instal·lar motors auxiliars en alguns pailebots, però va ser ja entrats els anys vint quan els motors es van generalitzar, tant per les seves millores tècniques com per l'ampliació de l'oferta. Els velers motoritzats donen pas al motoveler, una veritable mutació dels pailebots, on motor i motorista passen a ser protagonistes. La nau pateix transformacions, pot perdre un pal, l'aparell es redueix (desapareixen mastelers i escandaloses), i es torna més segura i fiable, almenys sobre el paper.

La incorporació del motor suposa una pròrroga en la vida dels antics velers, una flota que estava destinada al desballestament. Llavors es produeix un fenomen curiós. El port de

²³ Sobre aquesta empresa vegeu *Arjau*, núm 32, Sant Feliu de Guíxols, 1998. A *Catalunya Marítima*, 1919, pàg. 15, es parla del pailebot *Carlitos*, de tres pals.

²⁴ Aquest vaixell va ser un dels que van tenir una vida més llarga i, a més a més, sempre va mantenir el nom en català; mai va ser *Virgen del Remedio*.

²⁵ Sobre el llançament d'aquest veler vegeu *Catalunya Marítima*, Barcelona, 1919, pàg 272 p.



Torrevel·la es converteix en el reducte principal de la flota de pailebots i motovelers espanyols (deixant de banda els ports balears), fins al punt que va arribar a tenir la flota velera més gran d'Espanya. Per altra banda, la pràctica totalitat de la marina velera catalana va trobar en aquell indret el seu darrer refugi. Salvant totes les distàncies possibles, sembla un equivalent en versió modesta del que va passar amb la flota velera de Gustav Ericsson a Marienhamn.

El paper dels motovelers a Catalunya queda, al meu entendre, ben diferenciat en tres períodes clars. El primer, que és el que intentem il·lustrar en aquesta ponència, és l'anterior a la Guerra Civil, una etapa de joventut en la qual van jugar un paper important en un país encara retardat des del punt de vista estructural i pràcticament sense una marina mercant de vapor digna de tal nom. El segon és la mateixa guerra i una llarga postguerra, un període durant el qual els motovelers van ser insubstituïbles, vitals per al manteniment del tràfic marítim del país. I finalment arriba un període d'agonia, una lenta caiguda en els tràfics més bruts, durs i pocs rendibles, una decadència que va acabar en la gran majoria dels casos en una mena de sacrifici en la pira funerària per a jubilatats improductius.

A les dècades dels vint i dels trenta els motovelers són una silueta habitual als notres ports. El territori que queda emmarcat per un triangle imaginari que té els seus vèrtexs a Torrevel·la, a Sèta i a les costes més orientals de les Balears és l'àrea on pailebots i motovelers tenen el seu hàbitat; en una segona línia la seva influència arriba a les costes del Cantàbric, al nord d'Àfrica i a les costes italianes. Els motovelers fan rutes força regulars, portant mercaderies de poc valor, en condicions de duresa i misèria inaudita. Com els pailebots abans, feien un treball discret i callat, però vital per a un país com el nostre. Pailebots i motovelers són, com ho havien estat abans les barques de mitjana, les autèntiques bèsties de càrrega domèstiques, els ases de la mar.

A Catalunya el port de Barcelona és el principal punt de trobada, encara que no és l'únic. Sense una flota pròpia digna d'aquest nom, cal destacar en aquesta pel·lícula el nom del català Enric Formiga Clapés, armador i consignatari íntimament lligat al cabotatge i a l'aventura dels motovelers de Torrevel·la i de les Balears. Formiga va estar en actiu fins a la seva mort, cap al 1969 o 70.

De no ser per la Guerra Civil potser la dècada dels anys quaranta hauria vist la desaparició total dels motovelers. Però el conflicte i la immediata postguerra, amb la minva del tonatge mercant espanyol, les restriccions de combustible i la Segona Guerra Mundial en marxa van allargar novament la vida d'aquest velers. Però això és una història que s'explicarà millor, amb un altre estil, en una altra ponència. Només vull dir que els motovelers van tenir un final semblant al que tenien temps enrere els cavalls vells, malvivint a les places de toros amb un picador a sobre o simplement sacrificats a l'escorxadador. Entre finals dels anys seixanta i principis dels setanta la major part dels supervivents van ser exterminats, i només en van sobreviure uns pocs: el *Miguel Caldentey* (avui *Principat de Catalunya*), el ... (avui *To-pagha*), el *Pascual Flores*, el *Cala Milló* i potser algun més. Entre tots ells destaca, per la seva resurrecció, el *Carmen Flores* (avui *Santa Eulàlia*).

7. Un relat en primera persona: el *Carmen Flores*

Podem fer un resum gairebé literari del que he intentat explicar a partir d'un cas real, d'un relat en primera persona: el del pailebot *Carmen Flores*, una embarcació que el MMB està restaurant per tal de recuperar una part important de la nostra història marítima. La biografia del *Carmen Flores* és un bon reflex de l'aventura de pailebots i motovelers, tot i que el seu final sigui totalment extraordinari.

L'any 1917 un comerciant de València, Pascual Flores Benavent, va encarregar al



mestre d'aixa de Torrevella, Antonio Marí Aguirre, la construcció de dues naus bessones, dos pailebots de tres pals, que havien de portar els noms de *Carmen Flores* i de *Pascual Flores*, en honor dels fills de l'armador. El constructor, Antonio Marí Aguirre, va construir, a més dels *Flores*, naus de molta anomenada, com ara els pailebots *Parodi Hermanos* o *Julio Casciano*, i el pailebot *Emile*, que va tenir l'honor de ser el darrer veler pur mercant de la marina espanyola.²⁶

El *Carmen Flores* va ser inscrit al foli 28 de la Llista 2a de Torrevella, matriculat i abanderat amb data 27 de gener de 1919 i la seva activitat com a veler durant els seus primers anys pot servir d'exemple del que era pràctica corrent per als pailebots del moment. Tenim constància que, el 1919 i 1923, el *Carmen Flores* va visitar els següents ports: Torrevella, Melilla, València, Alacant, Sèta (França), Àguilas, Cartagena, Almeria, Màlaga, Motril, Barcelona, Palma, Faro (Portugal), Mazarrón, Orà (Algèria), Chafarinas, San Pedro de Pinatar i Castelló. Com a fet excepcional s'han de destacar dos viatges a Cuba, entre l'octubre de 1920 i el febrer de 1921, amb una tripulació de 12 homes. Diu la tradició oral que en el primer viatge a Cuba els beneficis van permetre amortitzar el cost del vaixell i encara van sobrar uns quants "duros".

Com es pot veure, la major part de viatges són de cabotatge amb ports de la costa mediterrània espanyola i del nord d'Àfrica. Pel que fa a les mercaderies, trobem transport de sal, llenya, fusta, vi i conserves, civada, mineral de plom, palla, botes i sacs vuit, espart, terrissa, etc.

Llavors arriben uns anys de canvis. L'any 1928 el *Carmen Flores* va ser adquirit per Jaume Oliver Moner, armador amb seu a

Alcúdia, Mallorca, i es per aquestes dates que se li va posar un motor, va perdre un dels seus pals i quedà com a motoveler de dos pals. L'any 1931 el *Carmen Flores* va canviar oficialment el seu nom pel de *Puerto de Palma* i el 1933 va causar baixa a la Matricula de Torrevella i va ser inscrit a la Llista 2a de Palma.

L'any 1932 l'empresa propietària de la nau va constituir-se com a societat mercantil. Oliver S.A., i Jaume Oliver va aportar el vaixell, que era de la seva propietat. A principis de 1936 la nau va ser comprada per la Naviera Mallorquina S. A.²⁷ L'abril de 1936 es va autoritzar el canvi de nom, que serà ara el de *Cala San Vicens*. Amb aquest bateig l'empresa mallorquina recuperava un nom que ja havia lluit a la popa d'un altre motoveler que, feia poc, havia desaparegut en tràgiques circumstàncies, en incendiar-se i naufragar l'any 1935, davant el cap Tortosa, amb pèrdua total.²⁸

La història del ara *Cala San Vicens* també serveix per il·lustrar el paper dels motovelers durant la Guerra Civil. En esclatar aquesta, alguns motovelers de la Naviera Mallorquina van quedar a Mallorca, en mans dels nacionals: *Cala Milló*, *Cala Mondragó*, *Cala San Vicens*, *Cala Morlanda* i *Cala Contesa*. Almenys els tres primers van ser artillats i, amb una tripulació probablement mixta (gent de l'armada i civils), van prestar servei com a transports o com a patrullers als ports de Palma, Pollença, Sóller, etc.; entre altres funcions tenien les de ser punts d'alarma prèvia antiaèria, fer el dragat dels canals d'entrada

27 La Naviera Mallorquina S. A. té els seus antecedents en una empresa fundada l'any 1924, tot i que es va constituir amb aquest nom l'any 1932 amb quatre motovelers, i a partir d'aquell moment va anar ampliant la seva flota amb aquest tipus de nau, i es dedicà principalment al cabotatge.

28 J. Huertas Moriòn. op. cit. Vol II, pàg 174

26 AAVV. *Torrevella, la sal de su gente*, Torrevella, 1990



als ports i serveis logístics.²⁹ El *Cala San Vicens* va ser artillat amb un canó de tir ràpid Nordenfelt de 57 mm,³⁰ una arma llavors ja molt antiquada però suficient per a un vaixell d'aquestes característiques.

En maig i juny de 1938 el *Cala San Vicens* va formar part d'una flotilla dedicada al que l'historiador González Echegaray va qualificar de "cabotatge suïcida": el tràfic marítim entre Palma i Vinarós, port on les tropes nacionals havien arribat al Mediterrani dividint el bloc republicà en dues parts. A partir d'aquell moment es va establir una línia regular de tràfic marítim entre Mallorca i les posicions nacionals a la península. Es tractava d'una ruta molt perillosa, molt a prop de la base naval de Cartagena, on hi havia l'esquadra republicana, i a l'abast dels atacs aeris. Aquesta mena de corredor per abastir els nacionals des de Mallorca, que era la porta d'entrada dels materials procedents d'Itàlia va continuar sense interrupció fins al final de la guerra. A finals de 1938 el *Cala San Vicens* tornava a la seva tasca de neteja i vigilància del port de Palma, i finalment entre març i abril de 1939 van ser desmobilitzats la major part dels bous i motovelers que havien estat incorporats a la flota nacional. El *Cala San Vicens* en concret va tornar a la vida civil el 10 de març, alguns dies per a l'acabament oficial de la guerra amb el famós comunicat de l'1 d'abril.

Després de la guerra el *Cala San Vicens* va continuar amb el tràfic de cabotatge habitual

fins que l'any 1967 va ser venut a l'empresa Materiales para Edificaciones, S.A., empresa de Mallorca que li va canviar el motor, li va eliminar el pal major, i quedà només el trinquet com a puntal. Tot i això, i segons consta a la documentació consultada, "*los elementos que se conservan en la arboladura y velamen son suficientes para que el buque pueda realizar singladuras a vela*". Segurament durant aquests anys el vaixell va participar en el transport de ciment i material d'obra que alimentava el boom turístic a les Balears.

L'agost de 1973 el *Cala San Vicens* va ser venut a l'empresa Sayremar (Salvamento y Recuperaciones Marítimas S. A.). L'any 1975 es va autoritzar el canvi de nom, que passà a ser ara *Sayremar Primero*, modificat alguns mesos després i quedant com a *Sayremar Uno*. Llavors va patir importants modificacions, per tal de ser dedicat, a partir d'aquell moment, a vaixell de suport a treballs submarins i de salvament, uns anys durs per al vaixell però que en van permetre la conservació, ja que les seves bones qualitats marineres i la seva fortalesa el feien molt estimat pels seus armadors. L'any 1980 es dissol Salvamentos y Recuperaciones Marítimas S. A, i pren el relleu de les seves activitats una nova empresa, Kilón S.A, que el setembre de 1980 compra el *Sayremar Uno*. L'any 1986 la nau va causar baixa a la Llista de Palma de Mallorca i passà a la de Cartagena.

I arribem al final de la història. Per diversos problemes amb la Seguretat Social, el *Sayremar Uno* va ser embargat preventivament i Tresoreria General de la Seguretat Social a Múrcia el va treure a subhasta. El 15 de gener de 1997 va passar a mans del Museu Marítim de Barcelona per adjudicació directa. Alguns mesos després s'iniciaven els treballs de restauració que havien de retornar-li el seu aspecte original. L'aposta del MMB era la de recuperar el vaixell tal com era en el moment de la seva construcció, per la qual cosa va caldre un complicat treball de recerca, el resultat del qual va ser una proposta de restauració i van començar els treballs.

29 Sobre el període del conflicte civil les principals fonts són F y S. Moreno de Alborán y de Reyna, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Madrid, 1998; R. González Echegaray, R.- *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid, 1977. Pou Montaner i Huertas Morión només assenyalen que el *Cala San Vicens* va ser artillat, però la resta de la informació sobre aquests fets

30 Així consta a un annex inclòs per l'Almirall Cervera a les *Memòries* (Madrid, 1966)



Es tracta d'un treball pioner, valent en el sentit que acceptava el repte de cometre errors i d'esdevenir un banc de proves que aportés una experiència útil per a futurs treballs similars. També s'acceptava una aposta encara més complicada: reconstruir un vaixell històric, però que alhora fos un vaixell operatiu, capaç de navegar. Això implicava fer compatible moltes coses que són incompatibles i trobar un equilibri que mai satisfaria completament tothom.

Els treballs estan acabant, i el resultat és ben visible. Els qui hem participat en la restaura-

ció som els nostres principals i més implacables crítics, de forma que assumim conscientment la responsabilitat del bo i dolent del projecte. I, malgrat tot, estem orgullosos del que hem fet. Però molt per sobre de la nostra opinió i sentiments hi ha un fet indiscutible: quan acabi la recuperació del *Santa Eulàlia* el nostre país haurà recuperat una part fonamental del seu passat, de la seva història marítima. El vell *Carmen Flores*, rebatejat ara amb el nom de *Santa Eulàlia*, és un testimoni viu d'aquells treballadors discrets i incansables que havien estat la columna vertebral del cabotatge a les nostres aigües. ■