

ALFONSO BUENAVENTURA



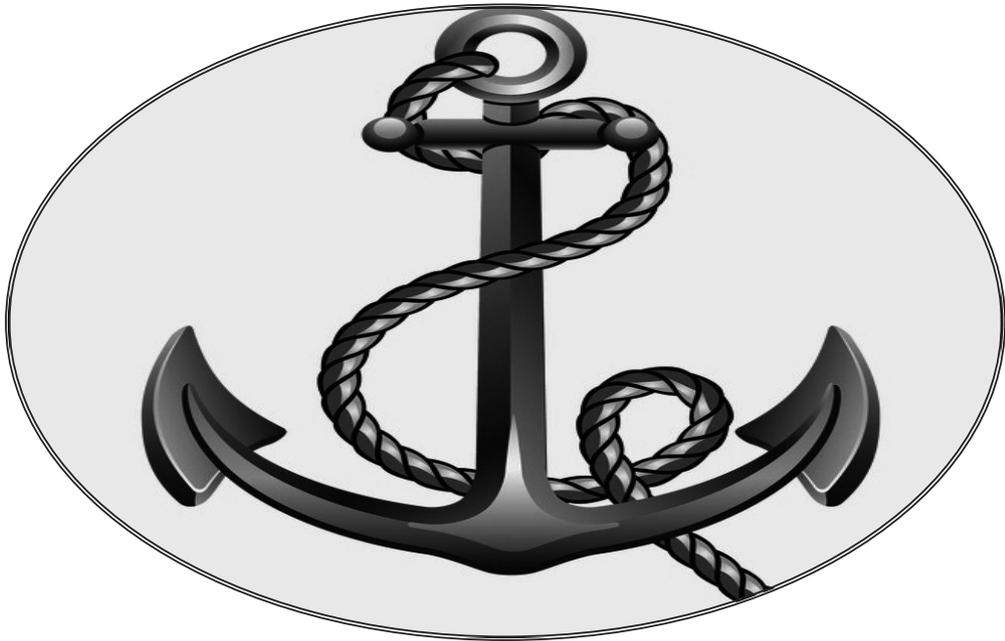
**EL MUNDO DE LOS
PESCADORES EN MENORCA**

(PARTE I)

Generalidades

BIBLIOTECA MARÍTIMA MENORQUINA

**BIBLIOTECA MARÍTIMA
MENORQUINA**



**EL MUNDO DE LOS
PESCADORES EN MENORCA**

(PARTE I)

Generalidades

AGRADECIMIENTOS

Este tomo de la serie ha sido posible hacerlo realidad gracias a la ayuda de diferentes personas, grupos y entidades, entusiastas de la **Historia Marítima Menorquina**.

**Biblioteca Pública de Mahón,
Editorial Menorca S.L.,
Grupo de Facebook de Fotos Antiguas de Menorca,
Grupo de Facebook Fotos del passat de s'Illa de Menorca,
Autoritat Portuària de Balears (Mahón)
Colección Cardona Goñalons
Colección Fernando Andreu Asencio
Xisco Sturla
Fornells Ayer y Hoy**

Portada de este Tomo: **Moll d'en Reynés. Antigua zona de varada y reparación de redes y embarcaciones del puerto de Mahón (Joan Bagur Truyol, (Fotos del passat de s'Illa de Menorca)**

Alfonso Buenaventura Pons

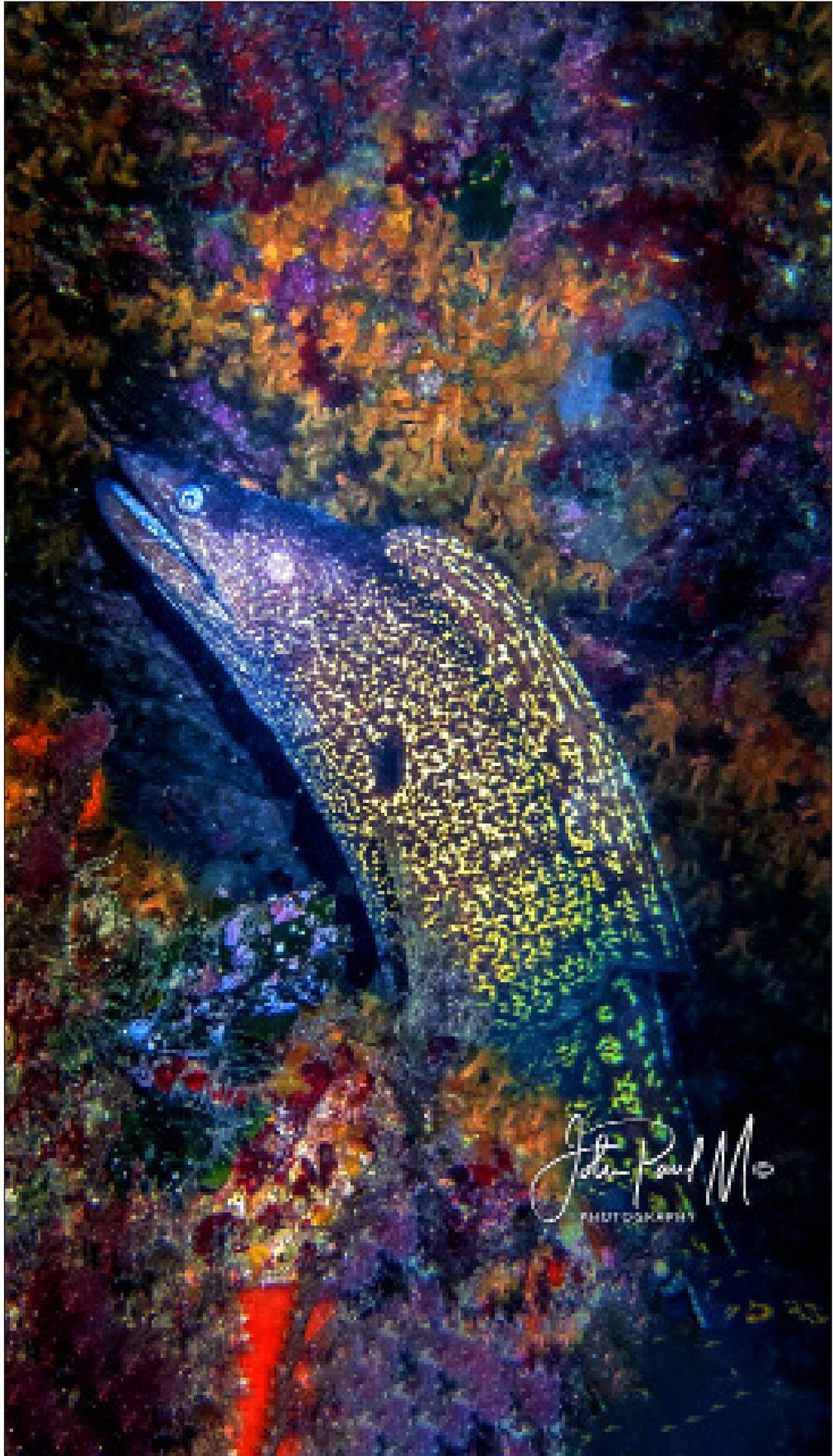
Edición en PDF

02/2022

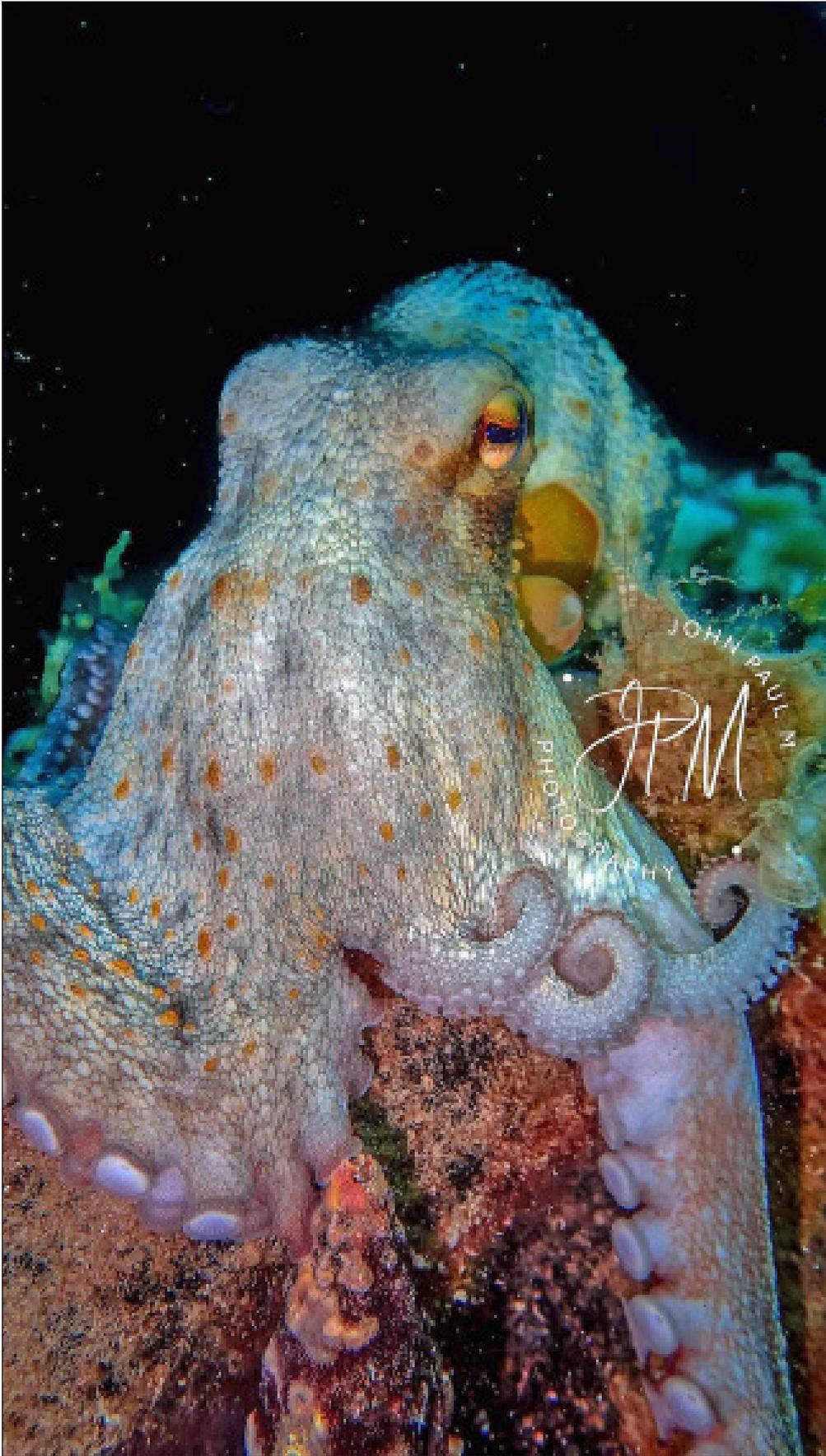
ÍNDICE

1.-	Prólogo	11
2.-	Del antiguo pescador menorquín	13
3.-	Los fondos marinos de Menorca	17
	- Zona de Ciutadella	17
	- Zona Sur (Ciutadella)	18
	- Zona Sur, Sureste y Levante (excepto Mahón)	19
	- Zona de Fornells y costa norte	22
	- Zona de Mahón	22
	- Zona interior del Puerto de Mahón	23
4.-	Sobre las artes de pesca en Menorca	25
	4.1.- Artes de malla (<i>Xerxes</i>)	26
	- <i>Art de Platja</i>	27
	- <i>Artet</i>	27
	- <i>Bisera</i>	27
	- <i>Bolix</i>	27
	- <i>Bolixó</i>	30
	- <i>Bonitolera</i>	30
	- <i>Bou</i>	31
	- <i>Escatera</i>	34
	- <i>Far submarí</i>	34
	- <i>Gànguil</i>	36
	- <i>Llampuguera</i>	36
	- <i>Madrava</i>	36
	- <i>Madravilla</i>	37
	- <i>Moruna</i>	37
	- <i>Rall</i>	37
	- <i>Sardinal</i>	38
	- <i>Sercletera</i>	39
	- <i>Solta</i>	39
	- <i>Teranyina</i>	40
	- <i>Tresmall</i>	40
	- <i>Vaca</i>	41
	- <i>Xerxa prima</i>	41
	- <i>Enemigos de los aparejos de red</i>	42
	4.2.- Aparejos profesionales de hilo	43
	- <i>Fluixa</i>	43
	- <i>Curricà</i>	43
	- <i>Llença</i>	44
	- <i>Mussolera</i>	44
	- <i>Palangre</i>	44
	- <i>Volantí</i>	50

- <i>Xirinbec</i>	53
4.3.- Otros aparejos y utensilios empleados	55
- <i>Calamarera</i>	55
- <i>Cullidora</i>	55
- <i>Fitora</i>	56
- <i>Gafes</i>	57
- <i>Gambaner</i>	57
- <i>Gambí</i>	58
- <i>Morenell</i>	58
- <i>Nansa</i>	59
- <i>Ostiera</i>	60
- <i>Popera</i>	61
- <i>Rèvol</i>	61
- <i>Salabre</i>	61
- <i>Ullera</i>	62
5.- De la fauna marina de Menorca	63
6.- De la pesca profesional en Fornells	71
7.- De nieblas, neblinas y calimas	77
8.- De pronósticos del tiempo, refranes y temporales	85
9.- Sociedad Española de Salvamento de Náufragos	113
10.- De botes de pesca y Mestres d'aixa	129
11.- De viveros y cetáceas	139
12.- Un homenaje a los pescadores	147
13.- Historia: El Pósito de Pescadores de Fornells	151
14.- La Cocina marinera de los pescadores	185
15.- Fornells, el faro y la mar de tramontana	205
16.- Anexos	211
- <i>Bols del puerto de Mahón</i>	211
- <i>Diccionario Náutico-Pesquero (Català-Castellano)</i>	213
- <i>Nomenclatura del puerto de Mahón</i>	221



Morena (*Muraena helena*) (*John Paul Connor*)



Pulpo común (*Octopus vulgaris*) (John Paul Connor)

1.- PRÓLOGO

Descubrir el mundo de los pescadores profesionales ha sido siempre un proyecto que me ha obsesionado dentro de la Historia Marítima de Menorca. Y es que siempre me llamó poderosamente la atención la observancia de aquellos hombres, muchos de ellos ya bastante maduros, que solían reparar sus aparejos sentados al borde de los muelles en el puerto de Mahón.

Rostros curtidos por el aire, la mar y el salitre denostaban carácter, firmeza y bonhomía. Muchos de ellos tenían su pequeña barca amarrada frente a su *magatzem*, a la que cuidaban como objeto más valioso ya que era su compañera de aventuras y la herramienta con la que obtenían de la mar el producto que facilitaría el sustento diario, tanto a él como a su familia. Cada puerto tenía sus profesionales. Y los había que tenían su apostadero en diversas calas repartidas a los cuatro vientos de la isla. Pero ¿cómo era el día a día de estos hombres?

Un día, buscando en las páginas de la “Revista de Menorca”, el órgano informativo del *Ateneo Científico, Literario y Artístico de Mahón* en la busca de artículos que se refirieran a nuestro *Lazareto*, me topé con un interesantísimo trabajo que fuera publicado en 1919 por Pedro Ballester Pons, el abogado y gran estudioso de todo lo referente a Menorca y autor de diversos trabajos, alguno de ellos muy popular, como lo es “*De re cibaria*”, su conocido estudio-recetario dedicado a la gastronomía menorquina. Este segundo trabajo, para mí muy original y valioso, lleva por título “*Pesca Marítima, Costumbres y tratos mas usuales en Menorca*”, el cual utilizaremos como guía para refundir todas las investigaciones, conversaciones y otros detalles obtenidas en los reportajes que llevé a cabo en su día como colaborador del diario “*Menorca*” entre diferentes profesionales de la isla, uniendo también, alguno de los pasajes del citado autor como complemento de lo que se pretende en este estudio. También se han incorporado otros estudios muy interesantes recuperados del olvido por el paso del del tiempo, que todo lo borra. Y, finalmente, otro magnífico estudio que llevara a cabo en 1909 el científico local y gran enamorado del mar Jaume Ferrer i Aledo, que registra todas las denominaciones con las que los pescadores, desde sus ancestros, fueron bautizando los numerosos rincones que contiene el puerto de Mahón, algunos ya desaparecidos.

El Autor



Mariscador en plena tarea en el puerto de Mahón (*Fotos Antiguas de Menorca*)

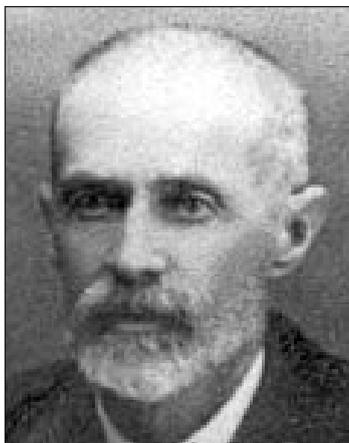
2.- DEL ANTIGUO PESCADOR MENORQUÍN

Según la opinión de Pedro Ballester en su obra “Pesca Marítima, Costumbres y platos mas usuales en Menorca”, en la Isla se consideraban raros y contados los días en que no existiera la presencia de viento, lo que sería ideal para llevar a cabo un buen trabajo por los pescadores profesionales quienes manejaban sus botes mediante los remos y la vela. Y es que el viento siempre ha tenido una presencia dominante en Menorca y, aún así, el pescador profesional local ha continuado llevando a cabo su trabajo aún a riesgo de poder sufrir cualquier contingencia, incluso a pesar de que en muchas de las jornadas, lo hiciera soplando con exceso e incluso notable violencia.

13

«De temporales del invierno no hablamos. Nos encontramos en la isla del viento. Quien no haya vivido en tierra parecida no se puede formar una idea de los bramidos de una tramontanada. La velocidad del viento alcanza, según comprobaciones del Observatorio Meteorológico, de 23 a 24 metros por segundo, y puede llegar a ser superior, registrando recorridos en 24 horas de 1.500 kilómetros. Dentro de los hogares estáis como en la intemperie; en el campo, por el contrario, si plantáis cara al temporal, pronto entráis en calor y el abrigo estorba. Basta protegerse las manos con unos buenos guantes y los labios con vaselina. Pero esto se refiere en el caso de encontrarnos en tierra. En la mar, dentro de puerto, aunque la tramontana a nivel de muelle no sea fuerte, se hielan hasta los desgraciados que tienen que ganarse la vida.

Semanas y hasta meses enteros pasan sin que los pescadores de fuera puedan pescar más que algún día por señal. Se entretienen, entonces, reparando y renovando sus aparejos, y alimentándose pobremente si el invierno resulta riguroso. Los años de abundancia de garros ('mòres') los fornellenses las preparan al estilo del bacalao en previsión de la invernada: en verano las abren por la mitad y, después de saladas, las secan al sol; llegado el invierno las desalan y guisan con patatas.



Pere Ballester i Pons (Arch.)

Suerte que muchos años suele existir el veranillo de San Martín, durante el mes

de noviembre, y ‘ses seques de gener’ (encalmadas con marea baja). Son temporadas de mucho pescado en la mar y todo el mundo aprovecha el buen tiempo que acompaña a ambos. Pero, ya digo que no sucede siempre. Es digno de mención el caso de un ricachón inglés, delicado de salud, quien se encontró aquí con un mes de enero de cielo purísimo, mar en calma y frío totalmente ausente. El hombre, práctico como son ellos, se creyó en el paraíso y resolvió pasar todos los meses de enero en Menorca. Y volvió al año siguiente: un temporal sin límites no lo dejó salir a la calle en todo el mes. Nunca más volvió a comparecer este inglés por Menorca. Y con todo ésto y la penuria que padecen los pescadores, no es en invierno cuando sean más de temer los accidentes desgraciados. La primavera y el verano son las épocas más peligrosas; sobre todo el verano, porque ellos se confían más y las tempestades se anuncian menos.

Hay que observar en la costa la rapidez con que sube una nube, crece la mar y entra un viento que levanta el temporal. Un punto negro el horizonte, un relámpago casi imperceptible, la recalada repentina de un viento fresco, son normalmente avisos apremiantes de ponerse a resguardo. Por ello el pescador duerme con un ojo abierto, como el dragón de la fábula. Y aún así, a veces, no es suficiente: no hace muchos años, en el transcurso de una tranquila noche de agosto, se movió tal torbellino que incluso dentro de las calas más seguras peligraron barcas y hombres. Quienes se salvaron no daban crédito a lo sucedido; todavía no lo dan. Parecía, según ellos, el fin del mundo. Y para perder la vida a los hombres ¡les basta una mala racha!

En todo tiempo, sobre todo en verano, son temidos los ‘fibróns’ (tornados). Antiguamente, muchos hombres de mar conocían la “oración de San Juan” que los cortaba si la recitaban con fe y al tiempo que hacían las tres cruces. Tenía que ser aprendida la víspera de Navidad a mediodía, en punto. Hoy no conocen esta oración más que algunas mujeres mayores, madres de pescadores.

Años atrás, cuando se encontraba un ahogado se rehuía del asunto, para no tener que dar razones a la Justicia y evitarse problemas. Actualmente los pescadores se apresuran a dar parte a la autoridad de Marina. Por enemigos que sean, no dudan nunca con exponer su propia vida para salvar al prójimo, quién se encuentra en peligro. Estos auxilios mutuos -únicos posibles en medio de la soledad de la mar- evitan muchas desgracias. Por ello los langosteros y palangreros, que son quienes más se alejan de la costa, procuran en lo posible estar a la vista los unos de los otros. Para llamarse, caso de accidente, llevan un ‘corn’ a bordo.

Los salvamentos entre pescadores no se pagan, aunque barca y aparejos se encuentren ya abandonados. En el aspecto oficial, la sociedad de Salvamento de Náufragos agradece regularmente a nuestros marinos con medallas y cantidades en metálico las ayudas prestadas y, recientemente, por iniciativa del Presidente de la Liga Marítima, Exmo. Sr. D. Joan Taltavull, se ha constituido en Mahón, con gran solemnidad, una Estación local de dicha meritoria entidad. En Fornells, por ejemplo, esta institución puede ser de utilidad cuando ocurran accidentes en la bocana del puerto.

En cuanto a demostraciones de carácter religioso, los pescadores menorquines hacen pocas. Las representaciones de Nuestra Señora más invocadas son las del Toro, de Gracia y del Carmen. En la Ermita de Gracia existen muchos “exvotos” de embarcaciones en miniatura o en láminas, promesas de náufragos quienes lograron salvarse. Alguno suele incluso salir vestido de penitente, cargado de cadenas y con los pies descalzos, junto al Sepulcro de Cristo, en la procesión del Viernes Santo»

Y sobre nuestro litoral indicaba que

«Todo el contorno de la Isla es pesquero: las ‘barbades’ (pendientes submarinas), los ‘forts’ (zonas predominantemente rocosas), las ‘altines’ (algares), el ‘blanc’ (arena o arena y alga), las mismas calas, cada paraje y cada lugar para las distintas especies de pescado que le son naturales pero, nuestra industria pesquera

se acaba a pocas millas de la costa mar adentro...»

Y ello se basaba en el hecho de que se creyera, o al menos era de general opinión, que en el canal o *freu* existente entre las islas de Menorca y Mallorca se trabajaba mas bien poco, por la creencia de inexistencia de pescado. En las demás aguas, mas allá de esas pocas millas, tampoco se pescaba pues, según los entendidos de la época, existían grandes profundidades (las denominadas *foneres* o *simas*), y lugares complicados a tenor de su composición, conocidos por los profesionales como fondos de *caramells* (con formaciones al estilo de las estalactitas y estalagmitas), en donde todo aparejo allí calado estaría perdido al quedar irremisiblemente enganchado. Apoyaba este supuesto en los estudios que llevara a cabo en su día el farmacéutico y naturalista mahonés Jaime Ferrer Aledo, quien afirmaba esta circunstancia a un máximo de seis a ocho millas, aunque no en todo el entorno, sino solamente en pocos y determinados parajes como, por ejemplo, frente a la isla del Aire en dirección a levante, frente a las playas de Son Bou, o frente a Fornells, etc. Allá, sobre profundidades sobre las 200 y 300 brazas se arriesgaban a veces los palangreros a calar sus aparejos, y con pérdida de parte de los mismos, eran capturados, entre otros peces, los clásicos “besugos”, siendo lo habitual que, en nuestras aguas, donde abunda dicha especie, los de mayor tamaño, generalmente no sobrepasaban el palmo de longitud.

15



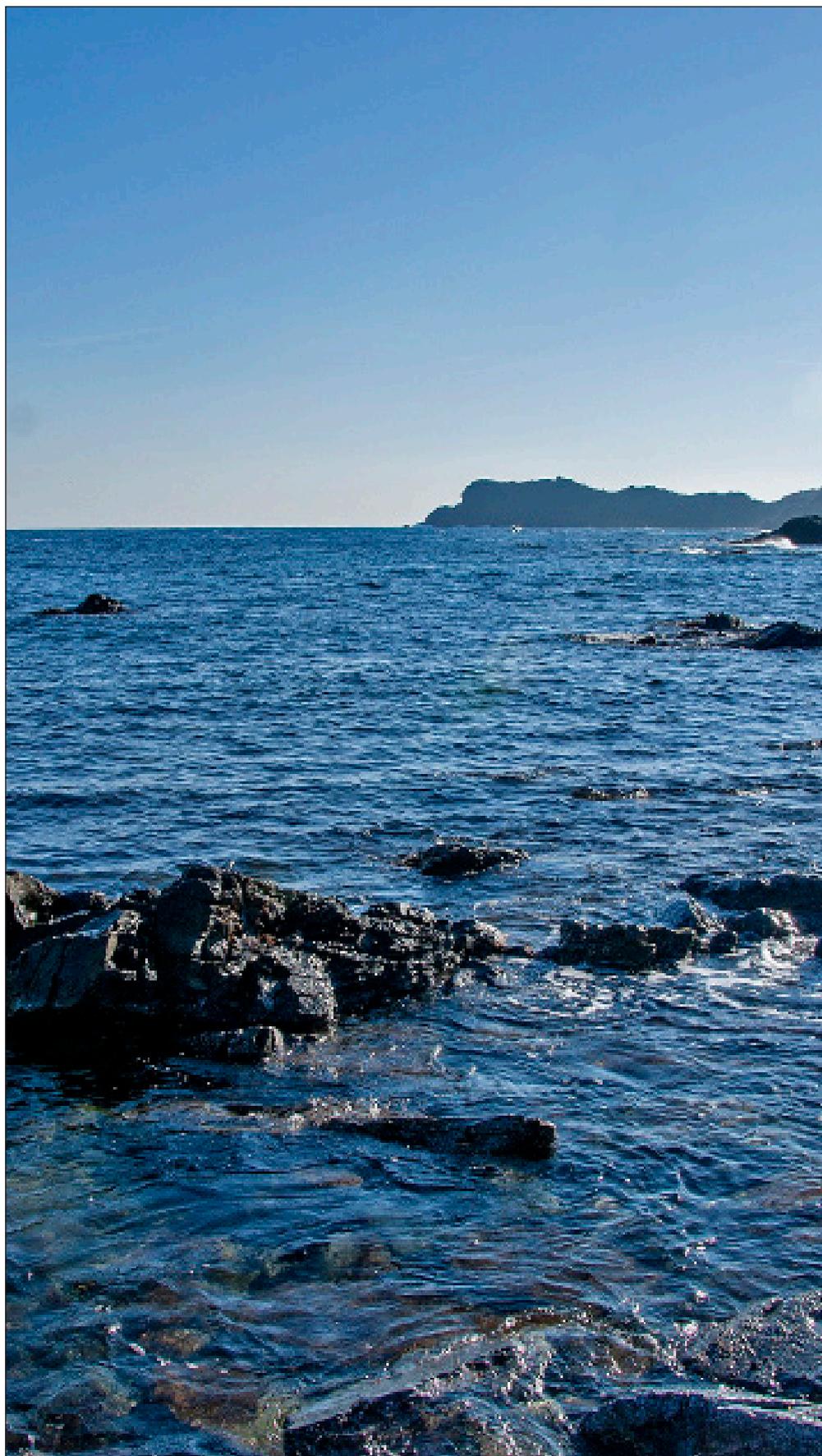
Jaume Ferrer Aledo (Arch.)

«Aunque profano en la materia, creo que el estudio de la carta hidrográfica sería de utilidad para los patrones de pesca. A falta de este estudio, tenemos que dejarnos conducir por los ‘prácticos’ en el tema. Pero pobrecitos los prácticos, ya que no cuentan con más aperos que sus pequeñas barcas, ni con otro motor que los remos y la vela. Y esto es muy poco, en verano incluso, cuando de improviso y corrientemente se le hinchan las narices a la tramontana, cerrando la mar levantada puertos y calas de refugio, en la parte norte, y haciendo muy difícil ganar la costa a quienes se encuentren faenando al sur debido a la fuerza del viento»



El siempre hermoso paraje del Cap de Favàritx y su faro (Fotos A. de Menorca)

16



El Cap Negre (Artefoto)

3.- LOS FONDOS MARINOS DE MENORCA

Pero, ¿cómo se conocían las características del lecho marino que bordea a la Isla? En aquella época no existían ni las sondas, plotters y otros sofisticados equipos electrónicos de los que se goza y abusa en la actualidad. El trabajo de décadas de profesionales de la pesca, los elementos subidos enganchados a las redes y los fiascos sufridos por éstas durante sus faenas, fueron los responsables que permitieron que las características de las diferentes zonas, según sonda y composición, fueran identificadas, bautizadas y asumidas por los diversos profesionales del sector, aunque existieran variantes, ya que cada gremio (Mahón, Ciutadella y Fornells) empleaba el suyo propio. Son:

17

Zona de Ciutadella



Pescadores de Ciutadella (Claudia Alonso. Fotos Antiguas de Menorca)

La división está realizada con un sistema parecido al de las otras cofradías, aunque varíen en parte las denominaciones:

- *Ses lloses*, que cubre desde la línea de costa hasta los 20 m de profundidad.
- *Fins sa barbada de s' alga*, desde los 20 hasta los 33 m, aproximadamente.

- *Es fort*, desde los 33 hasta los 40 m.
- *Es fort viu*, desde los 41 hasta los 58 m.
- *Sa sorra*, desde los 58 hasta los 62 m.
- *Dins es brut*, desde los 62 hasta los 75 m.
- *Sa copinya*, desde los 75 hasta los 100 m.
- *Banda fòra* o *Es fang*, que discurre desde los 100 m a mayores sondas de profundidad.

Además de las mencionadas que son de carácter general, existen otras zonas perfectamente delimitadas y conocidas:

18

- *Sa Barra*, que se halla situada entre la costa oeste de Menorca y el cabo Formentor, en Mallorca, aunque más próxima a la primera. Su fondo está formado de roca y la abundancia de gran variedad de peces, crustáceos y cefalópodos es notoria. Como todas las *pesqueres*, en la actualidad se encuentra excesivamente castigada.

- *Es Plaer*, otra plataforma bastante extensa situada frente al Cap d'Artrutx y se encuentra cubierta por un tipo de vegetación marina conocida como *herba coca* (*Osmundaria volubilis*), la cual resulta muy apta como hábitat de todo tipo de serránidos.

- *Es Clapissar*, fondo de piedras pequeñas recubiertas por una especie coralina de escaso valor y coloración pardo-oscuro.

- *Es Molins*, otra zona rocosa emplazada sobre *es fang* que se localizaba tomando una seña situada en Mallorca, en la parte de cala Rajada, que consistía en unas torres con sus correspondientes molinos de viento.

- *Es Pla de sa torre*, El que está situado saliendo del puerto de Ciutadella con rumbo a *mestral*.

Muchas de estas zonas han quedado actualmente esquilmas por la acción de los barcos de arrastre y de la sobrexplotación.

Zona sur (Ciutadella)

Los pescadores *ciutadellencs* que faenan en la fachada sur de la Isla reconocen sus zonas con las siguientes denominaciones:

- *S'Alguer*, es la que se encuentra cubierta de *Posidonia oceanica* y sirve de hábitat para morenas, *esparralls*, serranos, vacas y cefalópodos.

- *Es Tall* o *Sa Barbada*, denominada de esta forma la franja que recorre todo el contorno de la Isla y separa la zona del *alguer* o rocoso de la arena o *blanc*.

- *Es Blanc*, que viene a estar formado en su mayor parte por arena la

cual cubre grandes extensiones. Es el terreno por excelencia de la *ratjada* en todas sus familias, arañas, *raors*, peces planos como *pedaços*, cangrejos de arena y otros. Generalmente empieza a partir de los 40 m, más o menos.

- *Es Brut*, o zona de fondo rocoso situado a partir de los 100 m.

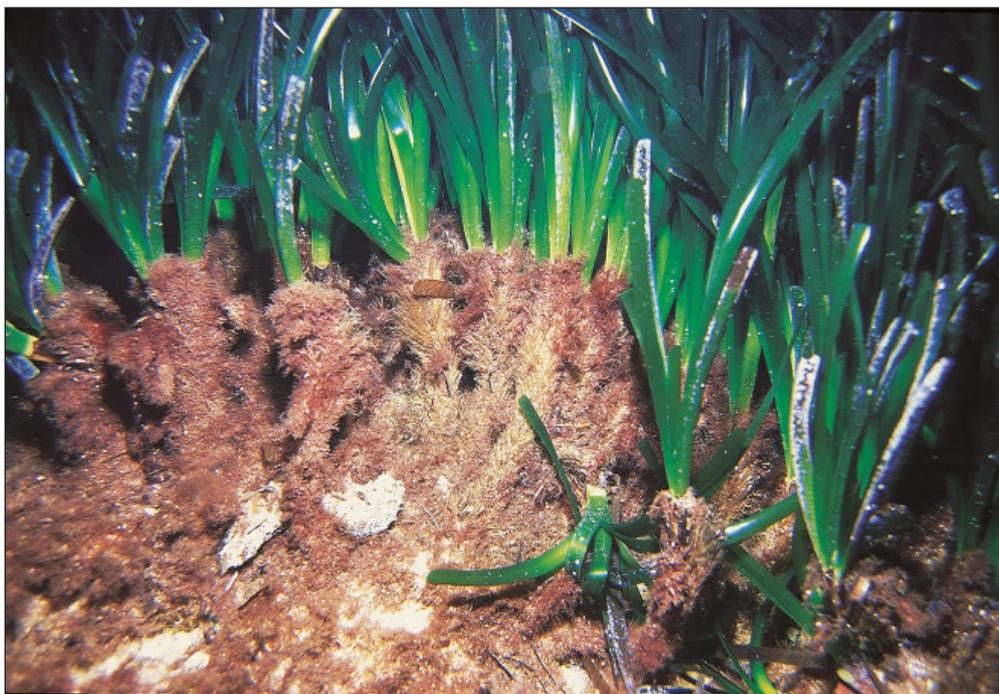
- *Es Fang*, que cubre el espacio que corre de los 120 a los 140 m.

- *Sa Fonera* que, como su nombre nos indica, la profundidad se encuentra entre los 220 y 250 m. Aquí ya aparecen las *xernes*, *quelets*, *serpentins*, *mòlles* y *serrans imperials*.

Zonas Sur, Sureste y Levante (excepto Mahón)

De cala de *Santa Galdana*, por el sur, hasta el puerto de *Addaia*, por el norte y bordeando por el levante, los fondos eran descritos con pocas palabras por el conocido pescador de *Es Castell Delio Preto*, quién trabajó toda su vida en ellos y por ello gran conocedor de los mismos. Así nos los describía:

19



Posidonia oceanica (Guido Pfeiffer)

—Desde *sa vorera* de la costa hasta el fondo de los 60 m casi, casi, podría hacer un mapa de su composición dadas las innumerables ocasiones que he trabajado en ellos. Desde la cala de *Santa Galdana* hasta la *Isla del Aire* nos encontramos con unas características determinadas: desde *sa vorera* y hasta llegar a los 20 o 25 m de sonda, tiene base de roca tras la que aparece una franja de pradera de *Posidonia oceanica*, lo que aquí denominamos *alguers*, que llega hasta prácticamente los 55 m. A partir de los 50-55, es *blanc* o arena. Pero no se trata de una línea recta, lógicamente, sino que va realizando entradas y salidas sinuosas, que se hacen más pronunciadas en los accesos a las calas, un hecho muy apreciable si se observan vistas aéreas de los diferentes parajes, donde la arena se manifiesta en forma de lengua que nace del interior de las calas. Sobre los 50-55 m se encuentra *es tall*, como

lo denominamos los pescadores de esta zona, o *sa barbada*, como lo hacen los *fornellers* y *ciudadellencs*. Este tipo de fondo descrito se prolonga hasta la cala de *Biniancolla* y la *Isla del Aire*, donde, en lugar de existir la arena, se hace presente la roca hasta llegar veril de los 70 m, que es el fondo donde empezará exactamente la arena. Pero ante la bocana del puerto de *Mahón* esta tipología no se mantiene, sino que se traduce en una gran superficie de arenas blancas hasta los alrededores de la *Punta de s'Esperó*, donde se restituye la tipología de la costa norte: rocas, algas y rocas o, lo que es lo mismo, *roques de sa vorera*, *alguers* y nuevamente rocas, que aquí se conocen como *es fort viu*. Cuando se llega al llamado *tall des fort* (más hacia fuera aún) comienza la arena, que si se encuentra mezclada con piedra, se conocerá como *es brut*. Y si existe mucha presencia de esta piedra se conoce como *es brut viu*, prolongándose mar adentro hasta llegar a los 90-100 m donde se origina otro corte que los pescadores denominamos *es juevert*. En este último los serranos que cogemos nos presentan un tono verdoso o blanquecino y no resultan tan llamativos de cara al posible comprador como el que se puede sacar del *fort viu*. Quizás pudiera ser este el motivo de su denominación, pero lo desconozco. Desde siempre he escuchado denominarlo de este modo y se trata de una zona en la cual los delfines no nos solían molestar tanto, todo lo contrario que en *es brut* donde tenías que espabilar-te con mucha cura y muchas veces ni te bastaba. En el fondo de los 100 m, en que acaba la plataforma, en su canto se pueden encontrar buenas piezas de *bastanagues*, *pagres* y otros ejemplares de tamaño bastante interesante. En esta zona se forman varios canales y vaguadas igual que sucede en tierra firme y en sus *cantos* es donde se obtienen los mejores resultados. La costa desde la punta de *s'Esperó* hasta el puerto de *Addaia* presenta esta apariencia en un noventa por ciento.

En cuanto a la *zona de migjorn*, en las aguas que se encuentran frente *Son Bou*, la *fonera* se acerca bastante a tierra y hasta no hace mucho tiempo era una zona muy buena para la pesca, siempre que el pescador acertara correctamente el rumbo de la corriente, porque todo el éxito derivaba de que el palangre quedara perfectamente tendido, es decir, colocado longitudinalmente sobre *es canto*. Existen zonas en que éste es bastante estrecho y por tanto más difícil lograr que los aparejos queden bien, excepto en la pronunciada curva que forma en su punto más próximo en tierra, que es bastante ancho. Y es que los *cantos* presentan esta peculiaridad: de calarse por encima de él, mal y si se cala más abajo, aún peor, siendo necesario colocar los aparejos sobre el vértice que forma el mismo.

—Nosotros trabajábamos bastante en la *fonera* de *Son Bou* y por ello la teníamos muy por mano. Allí se podían coger *pagres*, *cànteres*, *congres* y *mòlles* bastante grandes, además de las clásicas *xernes*, precisamente porque el *canto* suele estar compuesto por roca y el pez encuentra en él su hábitat perfecto en medio de tanta arena. Nosotros íbamos a propósito para poder calar 16 palangres de *prima* y no es precisamente un punto en que hayamos pescado muchas *xernes* precisamente porque, al estar cerca de tierra, las barcas iban con bastante frecuencia. Y a la *xerna* hay que dejarla descansar a temporadas para que vuelva a adquirir confianza. Cuando calábamos los palangres hechos a base de cáñamo teníamos que ir muy alerta puesto que una enganchada suponía muy fácilmente la pérdida de casi todo el aparejo.

Recuerdo que teníamos que convencer a mi maestro, *es conco* Ramiro para que nos dejara hacerlo. Él solía decirnos que capturar *xernes* estaba

muy bien pero que muchas veces suponía la pérdida de los palangres y ello representaba algo que no entusiasmaba a ningún pescador. Recuerdo cuando cogimos la primera de todas ellas yendo, ya, a bordo del nuestro *bot palangrer Cala Fons II*. Hasta entonces no había habido forma de convencerlo. Sin embargo aquel día lo conseguimos y fuimos a calar sacando el *Toro (Monte Toro)* por *s'eixap* (es una hendidura que presenta la costa en el sur, muy próxima a los peñascos de *Llucalari*, el nombre exacto de los cuales en cartas náuticas es *Regane des Cans*). Nos indicó que empezáramos a calar por tierra para, seguidamente, continuar dando la vuelta y, de venir mal dadas, en el peor de los casos perderíamos tan solo dos palangres del *tom*. Me acuerdo que yo fui el encargado de levantarlos cuando llegó la hora y noté dentro de mí una extraña sensación, algo especial que impedía contenerme dada la emoción del momento y di cuenta de ello rápidamente a mis compañeros. Estaba nervioso puesto que no sabía qué podría haber allí enganchado, pero seguí levando aquel palangre que pesaba. Pero allí no había más que una inmensa profundidad y, por más que me esmeraba, tan solo lograba ver un azul intenso y... más azul, hasta que comenzó a clarear algo que subía muy despacio. Más nervioso todavía les dije a mis compañeros que parecía que clareaba algo. Pero nuestro gozo se fue a hacer puñetas porque lo que subíamos era una gran rama de arbusto que se ve que alguna tormenta había arrastrado hasta el mar y había acabado para hundirse. Pero aquello no había acabado, ni mucho menos, no, porque yo seguía notando algo que se movía en aquellos toscos aparejos hasta que apareció ante mis ojos otro *blanquer*. Y esta vez, sí: allá venía clavada mi primera *xerna*. No me acuerdo de su peso, pero tampoco era uno de los ejemplares más grandes. Supongo que debía de dar unos 25 kilos más o menos en la *romana*. A partir de entonces fuimos adquiriendo mayor seguridad y alguna vez perdíamos algunos metros de palangre sí, pero como éramos jóvenes y no nos faltaba el entusiasmo, continuábamos pescando más a menudo, lo que nos haría coger mayor confianza. Por supuesto, si llega a predominar la voluntad de *es conco* no lo hubiéramos hecho nunca, pero por suerte conseguimos convencerle.



Calesfontes a mediados siglo pasado (QPQ Enrique, *Fotos Antiguas de Menorca*)

Zona de Fornells y costa norte

En cuanto al tramo de la costa desde el norte de *Ciutadella* hasta la bahía de *Fornells*, se emplean o empleaban estas otras expresiones:

- **Ses lloses** que, como su nombre indica, se refiere en la zona donde abundan los bajos, escollos y otros accidentes sumergidos resultado de *enderrossalls* o continuación de accidentes costeros que suelen entrar bastante adentro del agua hasta constituir *freus* y restingas. Y precisamente, consecuencia de la gran cantidad de agujeros y *enclètxes* (fisuras) que existen, son el hábitat máspreciado para especies como *roquers*, cabrachos, pulpos, *rascles* y otras litorales.

- **Ses algues**, es una zona de características físicas parecidas a la de la costa sur.

22

- **Es fort viu**, o lugar más favorable para todo tipo de peces que gustan del ambiente rocoso en donde encontrar fácilmente refugio y alimento.

- **Ets extrems**, que es el que está formado por piedras o rocas separadas.

- **Es fang**, que encontraremos a continuación y es la zona de hábitat y captura de *xernes*.

Zona de Mahón

Según manifestaba el pescador forneller Toni “*Neni*”, en la zona de Mahón son conocidas:

- **Sa vorera**, que comprende el que son *ses roques d'en terre* y playas del litoral.

- **S'alga**, que viene a continuación y consiste en una amplia franja en la cual el fondo se encuentra recubierto de praderas de *Posidonia oceanica*, lugar de hábitat y reproducción de muy diversas especies.

- **Es brut**, zona que viene a continuación de **es fort** y se trata de arena que incorpora mezclada con la misma alguna roca, piedras, pedralla y otros (lo que en las cartas marinas internacionales viene reflejado cómo “cascajo”).

- **Es fang**, que es la franja que viene a continuación, donde viven *ases* y *quissones* hasta llegar a *es canto* donde los fondos son de barro, pero que tienen manchas de lo que se conoce como *vaire* que son zonas en las que ya no se encuentran los serranos comunes y si, empieza a aparecer alguno del tipo *imperial*, o alguna *mòllera de fang*.

- **Ses roques de fòra**, que son las que enlazan con lo que se conoce como **es canto** que, como ya lo indica su nombre, es la arista de la plataforma de **es fang** con la fuerte pendiente que normalmente llega hasta las **fone-res**, que sus sondas pueden llegar a cotas muy profundas. Es el hábitat por excelencia de especies tales como *serrans imperials*, *mòlles*, *serpentins*, *xernes*, *quelets* y otras especies **de fondal**, pudiendo alcanzar todos ellos

un tamaño ya bastante apreciable. La profundidad oscila sobre los 180 m.



Mahón. Pescador y redes (Toni Vidal, *Fotos Antiguas de Menorca*, JM Borrull)

- *Ses roques*, que se convierte en la zona que suele ser el hábitat ideal de las grandes presas. Como su nombre indica lo constituyen enormes rocas a las cuales siguen un tramo de barro, hasta llegar a *es canto*.

En Mahón existe una gran roca situada al través de la *Punta de s'Esperó*. Ésta tenía hasta hace muy pocos años una extraordinaria riqueza en fauna marina al ser conocida por muy pocos pescadores por lo que, las capturas para quienes sabían de su existencia resultaban espectaculares. De hecho, las *xerxes* (chernas) eran todas de un tamaño considerable pero, actualmente, esto se ha acabado. Y se ha acabado porque se incrementó el número de pescadores deportivos que, además de poseer embarcaciones equipadas con potentes motores que salvaban en poco tiempo mayores distancias, una vez descubierto donde se encontraba una buena pesquera, llegaban las sondas, los GPS y los carretes eléctricos. ¿Resultado? La roca de *s'Esperó* y muchas otras zonas han sido literalmente arrasadas y con ello la captura de grandes ejemplares prácticamente ha desaparecido. Por ello la pesca habitual en estos lugares se reduce a *serrans imperials*, *serpentins* y algún *quelet* cuando les da por morder el anzuelo. También se pueden observar en estas zonas diversos calamentos de pescadores profesionales quienes, con las maquinillas de leva salvan la profundidad y el peso de los diferentes aparejos sin ningún esfuerzo.

Zona interior del puerto de Mahón

A finales del XIX y principios del XX el puerto tenía al fondo una zona acotada conocida como *Sa Reserva*, que era el espacio comprendido desde la *Colàrsega* hasta una milla aproximadamente de su longitud (anteriormente había sido de un km) en dirección a la bocana, en el que no se podía pescar con ningún tipo de aparejo profesional, aunque sí mediante caña o volantín largo o muerto desde tierra, es decir, pesca de aficionados. A pesar de ello,

muchas veces se capturaban con estos aparejos y ayudados del salabre, hermosos ejemplares de *orades* y *llops* de buen tamaño. En el resto del puerto, es decir, las dos millas restantes, la pesca estaba permitida con toda clase de artes apropiados y no prohibidos, aunque la tendencia de la Marina de Guerra, a quien competían todos los temas referentes al puerto, tenía la intención de llegar a prohibir todo aparejo de hilo que pudiera dificultar las maniobras de las diferentes unidades que recalaban en la entonces activa Base Naval.

Y existía, además, otra curiosa situación traducida en eterna discusión entre los profesionales que faenaban en el interior del puerto: los bolicheros querían emplear el *bolitx* (boliche) para su trabajo; los *xerxers* (rederos) no aceptaban a los que empleaban el boliche. Y ellos querían emplear los *xerxons* o las *xerxes cegues* (redes de paso muy estrecho), mientras los *palangrers* se oponían a ello.

También se pescaba a la *encesa* (*pesca de faro* o “Petromat”, tomado este último apelativo de la marca del fabricante del farol empleado y que se hizo popular entre los profesionales), introducido hacía pocos años en Menorca. Este sistema de pesca también se solía practicar por condescendencia, más cerca de la costa de lo que realmente correspondía. Pero se trataba de una modalidad de la que no se quejaba nadie, al no afectar más que a especies de superficie que antes no se pescaban y éste, además de abastecer de buen cebo a los palangreros, daba abundancia a las pescaderías, aunque fuera a base de un producto de baja calidad.

Mientras tanto, la pesca de *bolitx* para sardina y otras especies de superficie tenían lugar dentro del espacio permitido del puerto de Mahón, así como el de Fornells y en ciertas calas, parajes determinados con fondo limpio de rocas, que se denominaban popularmente *bols*, unos de utilización durante todo el año, otros de temporada, como los del popular *gerret* (caramel). Esos lugares recibieron denominaciones toponímicas populares como veremos más adelante, los cuales han llegado hasta nuestros días figurando en los planos y cartas náuticas de detalle de la costa menorquina.



Calesfonts (Es Castell) (Fotos antiguas de Menorca)

4.- SOBRE LAS ARTES DE PESCA EN MENORCA

Durante siglos, en Menorca y al igual que en cualquier región costera, la pesca ha sido una actividad de subsistencia que se lleva a cabo en zonas cercanas al litoral, o bien abrigadas, limitadas y protegidas como lo fuera en tiempos pasados el puerto de Mahón. En los mercados de las poblaciones se ofrecían *pagells*, *serrans*, *aranyes*, *pedassos*, *bonítols*, *espets*, *verderols*, *molls*, *mabres*, *bogues*, *esparralls*, *vaques*, *tords*, *mussoles*, *gatons*, *cassons* y otros elasmobranquios, *tonyines*, *círvies* y *anguiles*, además de *sardines*, *gerret*, *sorells* y *alatxes*.

Los aparejos de pesca utilizados por aquellos pescadores eran de anzuelo, como el palangre, *tresmall*s (redes de enmalle) o trampas como son las *nanses* y *morenell*s, y también artes arrastrados desde la costa tipo *xàvega*, *bolitx* o *artet*, modalidades de pesca actualmente desaparecidas en sus diversas variantes por el impacto que causan sobre los hábitats litorales y que en aquella época constituían la principal modalidad de pesca profesional, sobre todo en zonas resguardadas. Un gran cambio se introduciría a principios del siglo XIX con la llegada de las barcas de *bou*, las cuales empleaban otro sistema de pesca a base de arrastrar por el fondo un tipo especial de aparejo el cual se tiraba mediante dos embarcaciones y que hoy conocemos como “pesca de arrastre”. Esta modalidad de pesca, que ofrecería puestos de trabajo y enriquecería la oferta en las mesas de los mercados de pescados, se constituiría muy pronto en fuente de conflictos con los pescadores locales, quienes empleaban sus artes de pesca tradicionales y por el fuerte impacto que suponía para las poblaciones de peces y sus hábitats. La propulsión mecánica y otros avances tecnológicos irían llegando más o menos a partir de los años veinte del siglo pasado, continuando hasta nuestros días.

A partir de este momento se irían configurando las tres modalidades que actualmente constituyen la flota pesquera actual: las barcas del *bou* o arrastre que se dedican a la captura de peces de fondo tanto en la plataforma continental como en el talud; el que emplea los sistemas de cerco o *teranyina* dirigido a la captura de especies pelágicas de pequeño tamaño, y los que emplean artes o aparejos llamados *artesanals*, los de toda la vida, y también conocidos como “artes menores”. Estas artes menores engloban a las redes de enmalle fijas como los *tresmall*s de tres capas o paños de red superpuestos para la captura de diversas especies de peces, o el enmalle de un solo paño. También incluyen otras redes de deriva como son las *soltes*, *bonitoler*es o *melver*es, así como la *madravilla*, los diversos tipos de artes de anzuelo, como los *palangres* y otros sistemas como puedan serlo las *nanses* además de otros artes o aparejos específicos como las *llampuguer*es para la lampuga, o la *calamarera* para la pesca del calamar y la sepia. Todos los artes menores son operados generalmente desde embarcaciones tipo *bot culer* o *llaüt*.

Antiguamente se navegaba al remo con la ayuda de la vela y, en la actualidad, con el motor. Los artes tipo *xàvega* también se consideran artes menores

empleándose para la pesca del *gerret*. Y a estas flotas hay que añadir las embarcaciones que no operan desde los puertos de Menorca, pero que explotan los caladeros de estas aguas apareciendo en según qué temporadas. Se trata de los palangreros de superficie conocidos como “marrajeros”, que generalmente proceden de puertos peninsulares. Y, también, cerqueros de mayor porte especializados en la pesca del atún rojo, españoles e italianos mayoritariamente, que suelen operar por estas aguas. Y tampoco hay que olvidar a los pesqueros que empleaban redes flotantes, modalidad totalmente prohibida, a los cuales se les decomisaron los aparejos en alguna ocasión.

Pero conozcamos las características de todo el tipo de aparejos comenzando por los que su base la constituye el tejido conocido como *xerxa* (red).

4.1.- ARTES DE PESCA DE MALLA (XERXES)

26



Toni Riera “Neni” reparando sus redes en Fornells (Artefoto)

- Los pescadores menorquines tenían clasificados los aparejos de pesca de malla (*xerxes*) según el uso al cual estaban destinados. De esta forma existían los *bólitx*, *bolitxó*, *sardinals* (*clares* y *cegues*), *xerxes* o *tresmall*s, *xerxons*, *cercleteres*, *bonitoler*es, *soltes* (*clares* y *cegues*), *escateres*, *llampugueres*, *biseres* y *ret de far*. Estos aparejos estaban contruidos en los primeros años mediante el empleo del hilo de algodón, aunque modernamente se empleen ya fibras artificiales. Y al ser de algodón, tenían que llevarse cada cierto tiempo a teñir, dándole el característico color marrón oscuro rojizo obtenido a partir de la corteza de la base de los pinos que crecían en los pinares menorquines. Actualmente están confeccionados a base de fibras sintéticas modernas, generalmente de color azul o verdoso, que pasan más desapercibidas para las posibles presas cuando se encuentran fondeados en el agua. Con este hilo se confeccionaba la red en si, a base de nudos creando celdas de mayor o menor tamaño según fuese su destino final.

Antiguamente eran los mismos pescadores los encargados de tejer sus redes, aunque en la actualidad se confeccionan mecánicamente y los pescado-

res tan solo las adaptan a sus necesidades. Reconstruyen tejiendo artesanalmente para llevar a cabo la reparación de un pequeño agujero o, sustituyen con un trozo nuevo de fábrica otro de preciado tamaño o tramo echado a perder. Emplean para esto una especie de aguja un poco especial, en la cual ensartan el hilo, que van soltando a medida que es necesario. El pescador, generalmente sentado descalzo en el mismo muelle o *vorera de la mar*, empleaba los dedos de sus pies, así como los de una mano, para tensar la red y poder repararla debidamente. Sin duda un trabajo personal para el cual era necesaria lógicamente la práctica del operario. Quién tenía pescadores veteranos o jubilados en su familia, les encargaba a éstos las reparaciones. Quien carecía de ellos, tenía que aprovechar el tiempo en que se encontraba en tierra para poder solucionar el problema personalmente. O los días en que las condiciones de la mar por causa de la meteorología, no fueran favorables. También solían intervenir las mujeres en estos menesteres, pero eran muy pocas quienes lo hacían en Menorca. No era una actividad normal en la isla, así como en otras zonas del país sí lo es.

En la clasificación general de las redes hay que decir que se emplean de una sola capa (*solta*), o de tres (*tresmall*, trasmallo), aunque también pueden clasificarse según la anchura de la malla o funcionalidad de las mismas:

27

- **Art de platja.**- Es un aparejo que se calaba con el auxilio de una barca con los dos extremos en tierra y que era recuperado manualmente. Muy posiblemente fuera la precursora del arte de arrastre por excelencia como lo es en la actualidad el *bou*.

- **Artet.**- Se trata de otro arte que se empleaba igualmente en Menorca, siendo un aparejo reducido, manejado desde barca o tierra y que servía para capturar peces de tallas pequeña y mediana de fondo.

- **Bisera.**- Es un tipo de red parecido a la *solta clara* con un tipo de malla más ancho (8 nudos por palmo), de una longitud sobre los 150 m y 2,70 de alzada, teniendo que calarse muy lastrada. Se empleaba para la captura del *biso* (*Scomber japonicus*), de aquí su nombre, así como *oblades*, *espets* y *verats* (*Scomber scomber*).

- **Bolix.**- Aparejo de red que, muy posiblemente, sea el arte de pesca más representativo y primero empleado por muchos de los antiguos pescadores menorquines. Muchos fueron los que se iniciaron empleando este tipo de aparejo, un hecho que actualmente no se lleva a cabo al haberse convertido en un arte prohibida por las normativas vigentes. Se empleaba desde la antigüedad y tenía como efecto secundario -muy positivo- airear los fondos marinos, tal como hace el *pagès* o el *missatge* en sus *tanques* en tierra. De esta forma los fondos, al ser removidos, se oxigenaban e impedían la creación de costras de barro que suponía la desaparición de la mayoría de especies que vivieran enterradas bajo el lecho marino. Su desaparición se da como causa de la remisión -si no extinción- de grandes cantidades y variedades de marisco en zonas anteriormente generosas por su abundancia, como el mismo puerto de Mahón, aunque también estuviera motivada esta desaparición -en parte- a otras causas.

El *bolix* consistía en un arte parecido al *bou* aunque más pequeño. Este tipo de pesca se acostumbraba a llevar a cabo mayoritariamente en Mahón y Fornells, teniendo los puntos adecuados para su práctica de los cuales nos

han legado una excelente toponimia creada por los propios pescadores (*Bol de llevant, Olla des bol, Bol d'en Tundi, Bol nou, es Boletó, Bol d'en Fosc* y muchos otros que se pueden observar en el "ANEXO" que figura al final de esta primera parte). En Ciutadella también se practicaba, aunque había que trasladarse hasta la cala de Santandria o, a cala Blanca y s'Aigo Dolça, fuera del puerto, para hacerlo. También se practicaba en zonas de la costa sur.

Su apariencia era de un gran saco, bastante largo que recibía el nombre de *mànega* y que poco a poco se iba estrechando, al tiempo que se iba abriendo y, al final, se fijaba un palo transversal. Las partes delanteras de las *bandes*, cerca de los *calons* recibían el nombre de *clares* y los flotadores que mantenían las redes adrizadas se denominaban *pannes*. Estas *bandes clares* tenían una longitud aproximada de unos 40 m. A continuación venían las *bandes cegues*, donde sus *guarniments* eran más pequeños, con una longitud aproximada de 30 m, mientras que un gran flotador señalaba al pescador el punto en que se encontraba la unión entre la *banda clara* y la *banda cega*. Al extremo de la *banda cega* existían otros flotadores pequeños que se llamaban *suros redons*. Para que se mantuviera abierta la *gola* tenía montados estos *suros* en el *guarniment de dalt*, mientras que en el *de baix* estaban sustituidos por plomos, igual que a las *bandes*. Por esta causa recibían el nombre de *gola de ploms* o *gola de suros* respectivamente. En el centro se colocaba un gran flotador, generalmente de corcho, que recibía el nombre de *panna mestra*, el tamaño del cual definía el punto de inmersión en el cual trabajaría el aparejo. Lógicamente, a mayor profundidad, menor tamaño de este flotador, llegando hasta el punto de tener que suprimirlo si el deseo del pescador era llevar a cabo su trabajo en el fondo. Para ello el aparejo tenía que hundirse totalmente. A continuación de la *gola* venía la *mànega*, constituida por redes de diferente espesor, de mayor a menor, hasta acabar en el saco (conocido como *coronell*) el cual no estaba perfectamente cerrado por una costura, sino que a través de la malla se pasaba una *piola* (cordel o cabito bastante delgado) que unía los dos extremos. Cuando se quería vaciar, bastaba con cortar esta *piola*, y su contenido se desparaba perfectamente sobre la cubierta.

28



Barca de pescador con sus 'toms' de 'xerxes' y 'capcers' (Artefoto)

En las barcas existían a bordo diferentes tipos de *coronells*, de mayor o menor espesor de malla, que se empleaban según el tipo de capturas que pensaban llevar a cabo. Las más densas servían para capturar el popular *jonqueti* (*Aphia minuta*) o jaramugo, actualmente prohibido en Menorca, pero permitida su captura en la vecina isla de Mallorca, un hecho que no resulta nada comprensible. Si el objetivo era un pez de constitución fuerte como el *bonítol* o la *llampuga*, la *mànega* iba protegida por otra red envolvente que le confería mayor robustez y que servía para impedir que estos últimos pudieran romper el aparejo. Se calaba en *cèrcol* (sistema de cerco) y para volver a recuperarlo un pescador tiraba de él desde la proa, mientras que otro hacía lo mismo por la popa. Si se empleaba por la noche, los antiguos pescadores solían encender un hachón, a base de un trapo o trozo de estopa mojados en petróleo y enrollado a un palo, para asustar los peces. Las redes empleadas eran más bien finas para la *boga* y la *oblada*, que pasarían a ser más claras y altas para capturar *palomides*, *déntols*, *llops* y otras especies semejantes.

Para llevar a cabo este sistema de pesca no existían ni sorteos ni turnos: quien primero llegaba, primero lo tenía. Y, según explicaba Ballester, para hacerse con estos enclaves cotizados, se llevaban a cabo entre ellos auténticas regatas, conquistando el derecho quien primero ponía pie a tierra. Y si los tripulantes de las barcas no lograban verse físicamente, al tratarse de una punta de tierra o de un islote, quien primero lo llevaba a cabo daba sin pérdida de tiempo el grito de *estic a terra!*. Ante la duda por posible empate en todo, existía igualmente la solución y es que ganaba el más fuerte, el patrón que gritase más alto y supiera dominar al contrario.

«Nunca se llega a las manos, y no por cobardía ni por falta de ganas, sino por que todos reflexionan el hecho de que tienen que convivir con la costumbre, puesto que dentro de este arte todo es tradición», —citaba Ballester en su estudio, y continuaba—, “La barca que pretendía hacer un ‘bol’ de madrugada, llegada al punto al atardecer anterior, hacía saber a los demás que lo guardaba. Ello quería decir que tenía el derecho asegurado, aunque lo perdería si se fuera a trabajar otros ‘bols’. Y tampoco existían sorteos ni turnos entre quienes empleaban ‘xerxes’ o redes, que se denominaban comúnmente entre ellos ‘barcarols’, ni entre los ‘palangrers’. Cada cual hacía la calada que quería, dentro y fuera puerto, siempre que hallase el campo libre, y procurando separarse todos suficientemente los unos de los otros. Pero sucede a veces, sobre todo en tiempo de ‘mòres’ y chopas, que el pescado se encuentra muy localizado y hacia allí se dirigen varias barcas. Entonces es frecuente que el aparejo de uno caiga por encima del perteneciente al otro, y la regla en tales casos es que no puede levar el que se encuentra por debajo antes de que lo haya hecho quien se encuentra por encima. El que se encuentra por debajo tiene interés en levar pronto para vender el pescado de buena mañana; pero el de encima lo tiene en prolongar su calada para capturar más. Incluso, a veces, son tres embarcaciones las que pueden encontrarse en conflicto» —cita Ballester y aumentaba el número de problemas que podían presentarse en estos casos. A saber

«1ª Cuando se descubría una ‘pesquera de círvies’, ‘bonítols’ o ‘espets’ (barracudas) en el Bòl de fòra (situado en la bocana del puerto de Mahón) los ‘bolitxers’ que deseaban participar solicitaban venta a la Comandancia de Marina (y mas antiguamente al Gremio) y entonces, mediante sorteo se establecía un turno por días, hasta que se daba por agotada la pesquera en cuestión. Y el patrón que tenía dos o más barcas no podía pretender más que una venta. Los ‘bolitxers de fòra’ y quienes tenían desarmada su barca no entraban en sorteo e iban a la cola del turno. El día en que se gozaba de venta, la barca afortunada reforzaba la ‘mànega’ del ‘bòlitx’ con otra red denominada ‘talum’, y en todo ese día tenía la exclusiva,

aunque no pudiera hacer 'bòls' en otros puntos.

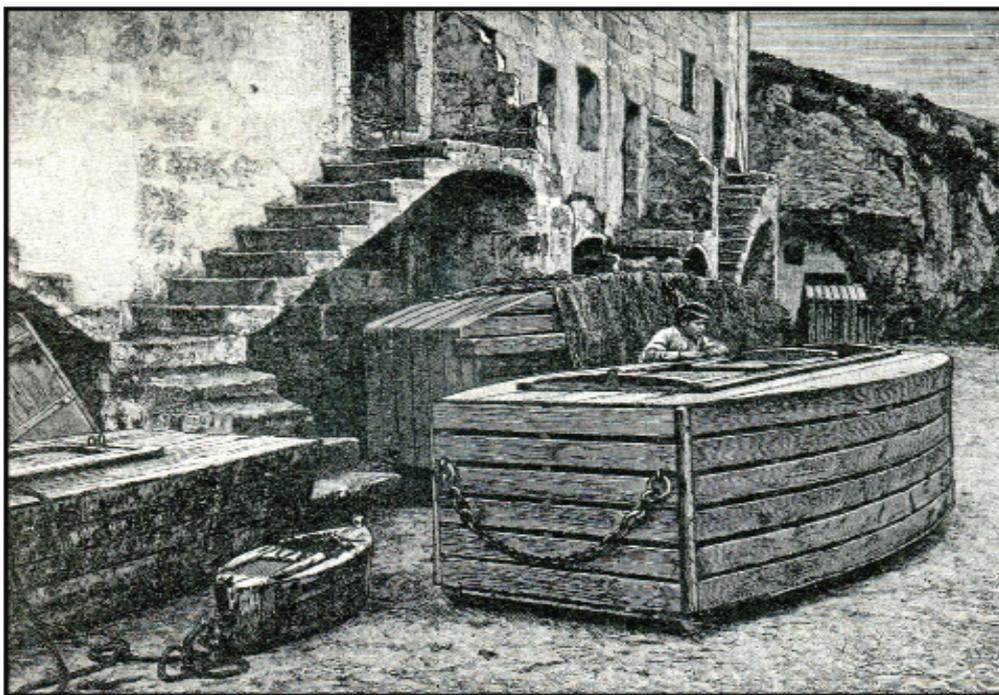
2ª Cuando la 'llampuga' aparecía en una zona determinada, los 'barcarols' solicitaban venta a la Comandancia, y mediante sorteo eran designados a lo largo de la costa los sectores de calado, donde se podrían colocar flotadores de corcho con haces de rama de mata por encima, a fin de que las 'llampugues' buscaran la sombra que, como es sabido, tiene este pez por costumbre. Quién faltare a cualquiera de estas reglas tradicionales sería considerado como un gran transgresor»

También se decía que el pescador mahonés sentía aversión a alejarse de la costa, llevando a cabo sus jornadas de faena próximos a tierra. Por contra, los *palangrers* sí lo hacían, trabajando mar adentro todos, o casi todos ellos. Estos eran, como es sabido, de Es Castell.

«No sólo los profesionales, los mismos aficionados quienes hoy tienen que ser muy inteligentes para pescar cualquier cosa, tenían antes la suerte de sacar corrientemente dentro del puerto y con un sencillo volantín, 'llises vères de carniceira' y de cuatro y cinco 'terces', y orades de doce y trece 'terces'. Para un aficionado no había mayor placer comparable al de pescar y capturar tales ejemplares».

30

- **Bolixó.**- Venía a ser un arte exactamente igual en construcción al anterior, pero de dimensiones más reducidas. Empleaba hilo grueso y tenía una longitud de 400 m por 3 de alto. Este arte se podía usar cerca de las peñas y cantiles para capturar *anfosos*, pero la utilización más usual era para la *mussòla* a unas 12 millas de la costa y a 30 o 60 brazas de agua.



'Vivers surants' para langostas ("Die Balearem" Arch. Luis Salvador)

- **Bonitolera.**- También perteneciente al tipo *solta* pero adaptada para la captura del *bonítol*, de unos 100 m de longitud por unos 12,5 de alzada. La malla era de 3 nudos por palmo. Empleaba muchos flotadores y poco lastre aunque, de ser necesario, se le añadía el peso necesario, lo que facilitaba aumentar la profundidad de su acción. Su utilización era calándola *d'ajegu-*

da (durante toda la noche), a una distancia de 50 m de la costa y *cap a fòra*.

La red emplea *braguerot*, que es un cabo que une la malla a la driza de flotadores o *sueros*. Mide un palmo, que es la unidad de medida de las redes, correspondiendo a tres o cuatro mallas de *bonitolera*. La malla es del cuatro y medio, es decir, de *quatre passades y mitja*. Acaba con una curva de red al final del arte para meter el pez. La *bonitolera* consta de veinte piezas más o menos y cada una de éstas mide 50 m. El arte empieza con 100 mallas hasta acabar en 200, según va cogiendo agua. Es decir, que las piezas van por escala, aumentan de altura a medida que aumenta la profundidad del mar. Esto se hace para que no floten los aperos y mediante este sistema los pescadores empiezan con 5 o 6 m de altura y acaban alrededor de los 20.

Es un arte que no sube a la superficie, si acaso un poco su extremo, siempre procurando que vaya una braza o dos por debajo del agua para evitar que las bajos y los motores de las embarcaciones puedan afectarle. La malla va armada al *guarniment* de flotadores con un *braguerot* de un palmo de alto. El arte, como casi todas las redes de piezas, va armada en la mitad, buscando que abra el doble al calar para que la malla pueda trabajar de forma natural. La red queda en mesa -recta y perpendicular a las drizas pero *en banda*, blanda. Este arte se cala por la tarde, cuando todavía hay sol, y se queda en el mar hasta las siete de la mañana siguiente. Antes de levar el arte los pescadores golpean el agua haciendo ruido para, una vez asustados, los peces embistan la malla. A continuación se procede a *salpar*, recuperando el arte del fondo. Al recuperar (*llevar*) el arte se irá estibando sobre cubierta y, a medida que se *lleva* se desenmalla el pescado. Las capturas más usuales son la *cirviola*, *tonyina*, *bacoreta*, *llampuga*, el *bonítol* (en invierno) y, cuando pasa la época más dura del invierno, el *bonítol gros* (de 3 o 4 kilos).

- **Bou.**- Es la red de arrastre que emplean las grandes embarcaciones dedicadas a esta modalidad de pesca (las antaño *barques del bou*, actualmente “barcas de arrastre”). Antiguamente eran dos las que tiraban del mismo para hacerlo arrastrar por el fondo marino, una en cada extremo, yendo a vela o al remo, puesto que no había más. En la actualidad lo hace una sola embarcación manejando las dos compuertas y, gracias a la extraordinaria potencia de sus motores, pueden hacer trabajar y posteriormente recuperar fácilmente el aparejo junto con sus capturas. A principios del siglo XX, estas embarcaciones incorporaban una pluma de carga con su correspondiente aparato de maniobra, el cual servía para recuperar el *cop* (el extremo contrario) que formaba la gran bolsa que contenía las capturas. El sistema de funcionamiento estriba en arrastrar estos grandes aparejos en forma de embudo, abierto por la parte delantera y acabado en una bolsa por la posterior. El concepto de este arte no ha cambiado mucho por el paso de los años, siendo su aspecto muy parecido al originario y quizás, lo que más difiera de éste sea el propio manejo que, en la actualidad, se lleva a cabo desde una sola embarcación gracias a la labor de las compuertas y potencia de motores.

Pero por aquel entonces, principios del XX, en lo que se refería a demarcación de parajes o puntos de pesca, ya entonces se lamentaba que en Menorca, la pesca del *bou*, que no estaba autorizada por ley dentro de las tres millas de la costa, aquí sí podía llevarse a cabo durante unos meses, generando un conflicto gravísimo nacido entre la exigencia del público que deseaba abundancia y baratura, y la vida rutinaria de los pescadores locales, quienes con unos pocos meses de presencia de estos barcos trabajando,

veían impotentes como eran barridas de pescado sus *pesqueres* de todo el año. El gran cronista e investigador, farmacéutico mahonés Ferrer Aledo, citaba en sus estudios sobre las artes de pesca empleadas por profesionales y aficionados en Menorca, y cierto es que poco o nada trataba sobre el sistema de pesca del *bou*, precisamente por la razón de que no podía practicarse el mismo en esta isla. Y de hecho, las embarcaciones que lo empleaban no eran precisamente menorquinas, sino que se trataba de parejas de embarcaciones de este tipo llegadas de Mallorca, y que venían cada año a pescar gracias a condescendencias y a la ilusión del público, que lo que deseaba era ver las mesas de las pescaderías bien provistas de género. Los pescadores siempre habían sido reacios a la concesión de todo tipo de privilegios: deseaban la libertad de la mar, con las costumbres que ha aportado la necesidad de convivencia entre usuarios del mismo tipo de arte de pesca. Y por no querer privilegios, se enfurecían contra el *bou* cuando pescaba dentro de las tres millas, mirando con mal ojo toda concesión de *madraves*, *cetàrias* y *vivers de marisc*, y hasta las *pesqueres* fijas para la *llisa* que la Comandancia de Marina concedía dentro del puerto a los aficionados.



'Barca del bou' Rosario amarrada frente a la antigua fábrica de Gas (Fotos A. Menorca)

Continuando con esta modalidad de pesca, se definiría hoy el aparejo empleado como un gran saco de forma troncocónica de medidas muy variables, que se encuentra unido a cada banda con las denominadas *portes*, unos elementos que poseen un interesado comportamiento hidrodinámico y que son capaces de abrir horizontalmente la boca del arte al ser arrastrado por el fondo marino por una única embarcación. A la vez, unos flotadores se encargan de abrirla verticalmente. Con este sistema se capturan peces y crustáceos que viven más o menos sedentariamente en el fondo marino hasta profundidades de 900 m e incluso, superiores. Lógicamente este tipo de pesca solo puede realizarse en lugares limpios, sin obstáculos, donde se puede hacer correr el arte más o menos libremente, siendo un sistema de pesca muy poco selectivo. Son los fondos de arena, fango y cascajo que carecen de grandes rocas, pecios, etc. los ideales para ello. A los

lugares habituales de pesca se les denominan “caladeros” y los pescadores los van aprendiendo y memorizando con la práctica. Antes se localizaban a través de las *senyes* que se transmitían de padres a hijos, siendo un verdadero secreto profesional, y ahora se hace con la ayuda de las tecnologías más avanzadas (GPS, sondas y plotter).

La diversidad de especies que se capturan con este arte es muy alta y, lógicamente, depende de la tipología del fondo y la profundidad. Entre las especies más habituales encontramos: *mare de lluç*, *mòllera*, *lluç*, *rap*, *congre*, holoturia roja, gamba, *cigala*, *pop*, *cranca de fondal*, *peixos plans*, etc. Este tipo de embarcaciones tienen establecida la salida de los puertos a primera hora de la mañana, con regreso a media tarde. El patrón gobierna el barco con rumbo allá donde cree que puede hacer una buena pescada. Generalmente a estos caladeros los tienen bautizados con un nombre determinado. Una vez se ha llegado al lugar, se cala el arte, que quiere decir que se lanza la red al agua. Esta operación se hace siempre empezando primero por el *cop* (extremo que cierra el arte) para continuar largando hasta llegar a las bandas y, seguidamente, las *malletes* y manteniendo siempre un mínimo de máquina avante para evitar que se apile. Se amarran las *malletes* a la parte exterior de las *portes* y se afloja el freno del chigre o maquinilla liberando el cable, con lo que éstas se hunden y el *bou* las sigue, se da más máquina, aumentando con ello la velocidad de navegación. Una vez se ha dado todo el cable necesario, se frena el chigre, se reduce la máquina para que las *portes* lleguen al fondo y, poco a poco, se vuelve a aumentar la velocidad para que la red comience a trabajar. Cuando la embarcación se pone en movimiento, la red se va arrastrando por el fondo por la tracción del motor y se abre lateralmente por la resistencia que oponen las *portes* que actúan como divergentes, y abriéndose de igual modo verticalmente por la acción de flotación ejercida por los numerosos flotadores incorporados en el llamado *buldau*.

Pasado el tiempo que el patrón considera prudencial para haber cogido suficiente pescado, o bien porque la orografía o la superficie del caladero impide continuar más adelante, comienza la maniobra de *llevar s'ormeig* (sacar el arte del agua). Con la embarcación parada, el chigre o maquinilla comienza a virar y, despacio, va plegando los cables a la bobina hasta que llegan las *portes*, que se amarran a los laterales de la embarcación. Se desatan las *malletes* de la parte externa de las mismas y, normalmente, se enrollan en una bobina exclusiva para ellas situada más a popa del chigre del cable, o bien se estiban en cubierta. Finalmente, llega el arte, que, como viene cargado de pescado y pesa mucho, se acaba de subir arriba de la embarcación mediante una *corriola* (motón) sencilla o doble que se encuentra en lo alto del palo o puente. Cuando el *cóp* o saco se encuentra arriba, se le mueve utilizando los *cornalons* para abrir por un enjarje o una gran cremallera que tiene en el extremo posterior y dar salida sobre la cubierta a toda la captura. Entonces cae sobre la cubierta todo lo que se encuentra en su interior. Después, la tripulación llevará a cabo la selección del producto, se lava, se mete en cajas, se hace una última selección y se estiba a bordo hasta llegar a puerto para su descarga.

Este tipo de artes de arrastre son manejados en la actualidad por modernas embarcaciones dotadas con motores de potencia mucho más grande. Antaño, la pareja de *barques del bou* la formaban dos barcas de idénticas características. Estas embarcaciones constaban de un palo maestro casi en medio, que sostenía una vela latina. Como velas auxiliares, portaban un *menjavents* a proa, (pequeña vela empleada en las embarcaciones de pesca

cuya finalidad era acelerar la marcha) y una *mitjana* o *vela llatina* pequeña, a popa. Iban gobernadas por un patrón de pesca. También se pescaba al *bou* con una sola embarcación, que en este caso era más grande que cuando iba aparejada, y estaba provista de dos pértigas: la una a babor y la otra a estribor, puestas en sentido perpendicular, a la eslora de la barca. En estas pértigas se ligaban los extremos del aparejo para realizar el arrastre. Cuando llegaron las embarcaciones motorizadas, cambió la forma de pescar. El uso del motor incorporó muchas ventajas puesto que una embarcación podía hacer el trabajo de dos, y ahorra tiempo y dinero, por lo tanto, el sueldo de un patrón y el de ocho tripulantes. La barca motora requería una tripulación más reducida, porque todas las maniobras de la pesca eran practicadas mecánicamente. Con un velero de motor se puede pescar siempre, en medio de calmas, de vientos contrarios, y de mar picada o de fondo, excepto en caso de establecerse una muy mala mar. Finalmente, la barca motora, una vez tenía llena su bodega, podía llevar directamente el pez a los puertos de consumo, con lo cual se evitaban los gastos añadidos de los portes, que siempre hacían elevar el precio final del producto, cuando se empleaban embarcaciones más pequeñas con apostadero en calas u otros refugios.

- *Escatera*. - Se trata de una red de 1,47 m de alzada y cerca de un centenar de metros de longitud. La malla es de *dues passades* por palmo, más o menos 10 cm. Es la clásica red para la langosta, aunque también se pescan peces de tamaño regular, como el *gató* o para la *bastina*. Generalizando, durante la temporada su finalidad primordial es la langosta. Fuera de ella, para el resto de peces. Para obtener cebo, el pescador deja que se enmallen los peces. Éstos, al verse cogidos, no pararán de moverse, con lo cual conseguirán llamar la atención de la langosta y, ella, quedará atascada quedando enmallada. Es un crustáceo que vive en la roca, y, por ello, el armado de la red precisa de unas características propias. La *escatera* es un arte formado por piezas de tres paños de red superpuestos montados sobre la misma relinga. Los paños exteriores son iguales entre sí y tienen mallas de igual abertura y grosor de hilo, mientras que el paño interior o central dispone de mallas de menor tamaño e inferior grosor de hilo. La pesca de la langosta roja *Palinurus elephas*, tan sólo podrá practicarse entre los días 1 de abril y 31 de agosto de cada año, ambos inclusive, sin limitaciones de fondo. Existe igualmente una prohibición de retener a bordo, transbordar o desembarcar, cualquier ejemplar perteneciente a esta especie de talla inferior a 240 mm, medidos desde el extremo anterior de la espina infraorbitaria hasta el extremo de la aleta caudal o telson.

- *Far submarí, Pesca de faro o a la encesa*. - El *cerc*, o *cerclament*, es un estilo de pesca que se realiza durante la noche y consiste a situar una barca pequeña con un foco alumbrando al agua y con una barca mucho más grande, que con la ayuda de una red rodea la más pequeña y así atrae y captura los peces, que atraídos por la luz del foco, van hacia la trampa. En algunos parajes este tipo de pesca se conoce como de *teranyina* o *faro*, que proviene del tipo de aparejo y de la forma de su empleo. Con este nombre conocemos la red con que pescan las *barcas de faro* (o *petromat* en Fornells, y que hacen referencia al tipo de foco de luz empleado de esa marca) y con ella hacen el cerco o aro. Los extremos de la red se estrangulan por la parte inferior para acabar pincha a la parte del buldau de corchos formando el que se denominan las colas. A la parte de arriba de la cinta hay un cabo más o

menos grueso que atraviesa una serie de flotadores plásticos de forma tórica y distribuidos en toda su longitud. Este cabo es el *guarniment* que porta los flotadores. En la parte de abajo, va amarrada a otro *guarniment* que incorpora numerosos plomos. A determinados intervalos y en el *guarniment* de plomos se ligan unas anillas con un cabo y por ellas pasa otro cabo, a modo de pasador, que permite cerrar la red por debajo, estrechándolo hasta acabar formando una bolsa. La pesca con este arte empieza por la noche, entre las once y las doce, y raramente acaba más tarde de las ocho de la mañana. De todas formas, dependiendo de la época del año, este horario puede variar. La barca del arte sale del puerto con el *bot de faro* remolcado por la popa y va navegando hasta que el patrón intuye que han llegado a la zona adecuada. Será el momento en que se desentalingará el bote de su cabo de remolque, quedando a la deriva. Entonces, los tripulantes encienden el foco para atraer los peces, que subirán hasta la superficie consiguiendo, sobre todo, que pierdan contacto con el fondo pues, de lo contrario, podrían huir pasando por debajo de la red.



'Gussi' empleado para pescar 'a la encesa' (F. Aznar Carreras, Fotos A. Menorca)

La espera es más o menos larga y, cuando el patrón considera que los peces están suficientemente separados del fondo, se cala rápidamente la red, que cae como una cortina rodeando la *mola*, montando un círculo alrededor del bote portador de la luz y a una cierta distancia de él. A bordo de la barca del arte se unen las dos colas de la cinta y, tan rápidamente como sea posible, y con la ayuda de la maquinilla, se tensa el cabo de cierre, que estrecha el arte por debajo y le hace formar una gran bolsa. En este momento, si el arte no se ha desgarrado al topar con algún obstáculo, los peces habrán quedado atrapados. Ahora comienza el trabajo más lento y penoso, que se inicia con la maniobra de subir la cinta a bordo con la ayuda de unas grandes maquinillas. Mientras tanto, el bot del faro sale del círculo. Cuando se ha levado prácticamente toda el aparejo y ya se ven los peces a flor de agua, el *bot del faro* se amadrina paralelamente a la otra embarcación y con el mango de un gran *sablabre* (cesto de red que se maneja con un mango largo) va pasando el pescado que hay en la bolsa, hacia la segunda barca para ir encajonando.

También se denominaba de esta misma forma a la pesca nocturna hecha con *fitora* escudriñando los recovecos de la costa, aprovechando el hecho de que los peces, sepias, pulpos, etc. sean atraídos por la luz. La operación consistía a encender el foco para llamar la atención de los peces y capturarlos mediante el empleo de la *fitora* al ponerse a la distancia adecuada. La calificación de *encesa*, en otros lugares, se ha aplicado a los *bolixers de xerxa* que se sirven de una luz para engañar a los peces.

- *Gànguil*.- Son unos aparejos formados por una bolsa de red, larga, de forma cónica invertida reforzada por un círculo metálico con base plana, que es la que se apoya en el fondo y, arrastrada desde una barca, servía para la captura de gambas y peces de pequeño tamaño.

- *Llampuguera*.- Aparejos empleados por los pescadores que, tras la celebración de un sorteo reglamentario, tenían asignado un sector para poder pescar con ellos. Es arte de “cerco”, con parecido al *bolitx*, aunque de aspecto redondeado y que trabaja a poca profundidad, manejándose desde la barca del pescador. Como su nombre indica, sirve para capturar *llampugues*. La *llampuguera* lleva ensartados en el *guarniment de dalt* un gran número de flotadores. La red puede medir hasta 200 m de longitud por 20 de alzada y se emplean en su confección redes de diferentes mallas, siendo de cada vez de paso inferior. Con ella se envolvía un gran *capcer* y era fuertemente lastrado al fondo que llevaba unidas varias ramas de *mata* (*Pistacia lentiscus*). Con ello se hacía asemejar un tronco, tablón o cualquier objeto que estuviera flotando a la deriva, bajo los cuales tienen por costumbre buscar sombra y protección las *llampugues*.

- *Madrava*.- “Almadraba”. Aparejo ya de grandes dimensiones y que solía permanecer en el agua fijado a tierra. Su alzada era de unos 3,00 m como término medio y su posición de trabajo, vertical, que quedaba cerrada por la parte inferior. Para mantenerla fija se tenía que calar mediante *morts* o anclas del tipo *cerquepous*. Es uno de los artes de pesca más antiguos y más grandes de los empleados para capturar atunes y otros peces pelágicos, aprovechando sus migraciones del Atlántico al Mediterráneo para reproducirse. Actualmente no se emplean en Menorca. Estaban constituidas por una pared y una cámara de red rectangular donde los peces iban a parar desorientados. Se dejaban siempre caladas en el mar, como una gran

trampa, durante toda la temporada de pesca (aproximadamente de marzo hasta octubre), esperando el paso de los túnidos, donde iban a parar desorientados. Eran visitadas diariamente para retirar las piezas que hubieran quedado atrapadas, y renovar las partes de la misma que pudieran haber resultado deterioradas. Para calarla se empezaba extendiendo los cables, sujetándolos intermediando anclas y flotadores, para después colocar las diferentes redes que formaban el cuerpo principal y, finalmente, la cola y las curvas. El patrón de pesca era quien tenía a su cargo la instalación, cuidándola y conservando los distintos aperos de la misma. Repasaba que las redes no estuvieran dañadas por los temporales, y también controlaba los peces capturados, facilitándoles alimento, puesto que los atunes no podían pasar más de tres días sin comida. Pasado este tiempo, embestían fuertemente las redes y podían llegar a destrozarlas y escaparse. El patrón calculaba la cantidad, tanto de atunes como de otros peces que había dentro, para saber si compensarían los gastos que suponía hacer una *lleva* para recuperarlos y, de ser así, avisar a los pescadores reservando el día para evitar aglomeración de embarcaciones. En el momento de la recuperación, se hacían entrar todos los atunes desde la cámara principal, desplazando una pieza de red transversal, y cerrando los peces en un espacio más reducido y de poco fondo. Seguidamente, y desde las embarcaciones que se habían apostado alrededor, sus tripulantes iban subiendo los peces a bordo de éstas, ayudándose mediante un *ganxo*. Un hombre solamente podía subir atunes de 15 a 60 kg de peso. Si era más grande, incluso de 300 kg, se hacía entre 4. Era un espectáculo extraordinario y al tiempo, duro. Hace muchos años existía uno de estos aparejos fondeado muy próximo al puerto de Sanitja, en Fornells, en la fachada oeste del Cap de Cavalleria.

- **Madravilla**.- “Almadrabilla”, que es una red flotante, lastrada suficientemente como para que mantenga la posición vertical clásica, pero sin hundirla. Se emplea para capturar peces pelágicos como lo es el atún pequeño. La forma de colocarlas en la mar era el conocido *popa corrent*, en alta mar y a la deriva.

- **Moruna**.- Es otro tipo de aparejo muy parecido a la *madrava*, aunque de medidas más pequeñas, sin cerrar, y que está provista de dos cámaras de las cuales, una vez había entrado el pez, ya no podía salir. Se fondeaba muy asegurada y se dejaba que trabajara durante toda la noche, sirviendo para todo tipo de capturas, las cuales eran recuperadas a la mañana siguiente.

- **Rall**, sin duda, otro de los aparejos populares hoy desaparecidos bajo el signo de la prohibición. Los auténticos expertos en este arte de pesca eran los *santlluissers* (los naturales o residentes en Sant Lluís). Se manejaba desde la costa, en lugares de poca profundidad, en donde solían crecer o *trescar* pequeños bancos (o *moles*) de peces que hurgaban en las rocas, *altines* o *planers* que estaban cubiertas de vegetación, buscando su comida. Cuando era descubierto una de estas *moles* bastante a tiro del pescador que se encontraba en tierra, éste, con extraordinaria habilidad, solía lanzar abierto encima él su *rall*, consistente en una red circular armada de plomos para que se hundiera rápidamente, que se cerraba desde la costa tirando de una guía que quedaba sujeta a una de sus manos. Sobre este tipo de aparejo, Jesús Pascual, otro veterano pescador de Fornells nos decía:

—Es un aparejo de red que solían emplear los pescadores que hacían su

trabajo con las *llençes per anfosos* y que les servía para capturar *saupes* (salpas) con las cuales cebaban sus anzuelos. Y es que, normalmente y durante los atardeceres, las salpas suelen acercarse a comer la pequeña vegetación que cubre las *lloses de sa vorera* (las cuales se encuentran casi a flor de agua y muy próximas a la costa), poniéndose a *coetjar* (apuntar su aleta caudal, así como la espina dorsal, que quedaban fuera del agua). El pescador, se acercaba sigilosamente desde tierra, cuidando de evitar cualquier ruido, sombra o gesto llamativos, con lo cual los peces seguían confiados y, con suma destreza, les lanzaba el *rall* que se abría y hundía sobre ellas, quedando capturadas en su interior—. Y “Neni” añadiría: —Los verdaderos especialistas de este sistema eran los *santlluïers*, (naturales de Sant Lluís). Recuerdo que solía ver a un pescador que empleaba muy hábilmente este aparejo en Calascoves y era precisamente un *santlluïser* que iba precisamente a aquel lugar para coger las *saupes*. La mejor época era de *Sant Miquel a Nadal*. Otros lugares muy buenos para emplear este tipo de aparejo estaban localizados en Biniancolla y Binissafúller, siempre en la costa del término de Sant Lluís, que les quedaban más cercanos. Hay que tener en cuenta que los defensores de este arte empezaban a coger la práctica desde muy jóvenes.

38



Pescador manejando un ‘rall’ (Elperiodico.com)

- **Sardinal.**- Se trata de un aparejo bastante largo, pudiendo alcanzar los 350 m de longitud o incluso más, todavía. En la parte superior se encuentra el *guarniment de dalt* con los flotadores, mientras en la inferior lo está el *de baix*, que lleva los plomos para mantenerla en posición vertical. Su sistema de fondeo es el habitual, con *capcer* en la parte superior y *pedral* en la inferior, que lo fijan a la superficie y fondo en los dos extremos. En Ciutadella el **sardinal** era un arte de cerco que, originariamente, estaba destinado a capturar la sardina. De malla pequeña y muchos flotadores, solía tener de 200 a 300 m de longitud. Se situaba paralelo a la línea de costa y con una caña se hacían *botar* las agujas (*Belone belone gracilis*) si se encontraban en la zona. Para calarla se llevaba a bordo de la embarcación y se navegaba hasta la *pesquera*,

donde se calaba. De hallarse agujas en la misma, se cerraban los dos extremos tirando de los mismos. En su mejor época habían 7 u 8 barcas que se dedicaban a este tipo de pesca. Las tripulaciones de cada barca solía estar formada por 3 o 4 hombres, constituyendo lo que se conocía como *barcarol*. Los *barcarols* empezaban la campaña muy entrado el otoño y solían acabarla en la primavera. Cada barcada iba equipada con un sardinal de cinco piezas. La pieza medía entre 60 y 70 brazas de largo por 6 o 10 de ancho, de algodón y llevaba acoplados unos collares de *suros* de generoso tamaño que eran los encargados de impedir su hundimiento, puesto que sin ellos los plomos habrían tenido más fuerza que los de tamaño habitual. De esta forma sostenía el *sardinal* entre dos aguas, a la distancia de la superficie que consideraban más favorable, que se regulaba dando más o menos longitud al cabo que se unía a los *capcers*. La unión entre pieza y pieza se conseguía mediante la unión de los cerca de veinte cabitos de los que salen otros tantos salientes triangulares existentes en los extremos de cada pieza, formados con hilo más fuerte que el del resto de la red. Empalmadas todas las piezas, forman el *tom*. Cuando el *barcarol* de *sardinals* está calado, los *capcers* quedan en superficie, pero las piezas, demasiado lastradas por los *pedrals* que llevan en el extremo opuesto, se hunden en el agua todo el que permiten los cabos que sujetan los *capcers*. Así, *barcarol* y embarcación quedaban a la deriva, confiando que algún banco de sardina, en su paso, toparan con el aparejo y se quedaran prendidos en ellos. Si bien no había hora fija para la pesca al *sardinal*, las más favorables eran las *aubes* (el orto) y el inicio del ocaso (de *prima*), es decir, antes de la salida del sol y después de la puesta. No había tampoco caladero fijo para ello; se iba simplemente al lugar que se sospechaba que podía pasar un banco y sin alejarse mucho de la vista de la costa. De día se conocía si una *mola* de sardina se enganchaba porque los *capcers* se hundían momentáneamente por la embestida del pez, y volvían a aflorar nuevamente con lentitud. Si era por la noche, para saberlo, se quitaba un *arpió*, que es el espacio de red delimitado por dos *capcers*, es decir, una sexta parte de una pieza, y se contaban las sardinas emmallades que había, repitiendo la operación al cabo de un rato, y se devolvía la red al agua. Generalmente con una hora de espera con el *sardinal* calado era suficiente para ver si corría o no sardina.

- *Sercletera*.- Otro tipo de aparejo de red sencilla con malla de 21 nudos por palmo. Se cala en un lugar predeterminado siendo sus resultados más positivos cuando la mar se encuentra movida. Sirve para coger *serclet* (*Atherina hepsetus*), de ahí su nombre, *moixó*, *velles* y *cabeçudes*.

- *Solta*.- Es el clásico aparejo de una sola capa, que solía calarse cerca de tierra al atardecer, para ser recuperado a la mañana siguiente. Se empleaba para todo tipo de peces y según el tipo de captura deseada había que distinguir entre *clara* (malla ancha) o *cega* (de malla estrecha). Junto con el *tresmall*, son aparejos de red, que están formados por piezas rectangulares. Son redes de enmallamiento y, como su nombre indica, se calan de forma que la red no quede tensa y así el pez se envuelve fácilmente en la malla en su desesperado esfuerzo para liberarse. Son, sin duda, las redes más sencillas en estructura de todas las empleadas en enmalles. La red se arma sobre dos *guarniments*, el que lleva los *suros*, o *de dalt*, y el de los plomos, que es el inferior, o *de baix*, con una separación entre *guarniment* y red de 15 a 20 cm, de hilo más fuerte, montada en banda a fin de que los zarandeos de los peces

no rompan la fina malla. Actualmente suele haber dos medidas de malla, una para capturar *molls* y otra para el *lluç*. Las *soltes* se calan hacia la caída del sol y a veces de madrugada, y es normal llevarlas antes de la salida del sol. Generalmente se calan en lugares limpios, a profundidades situadas entre las 30 y las 80 brazas. Su uso, actualmente, se ha restringido bastante. Su medida oscila entre los 50 y los 60 m de longitud y de 2 a 5 de altura, una vez montadas, con mucha bolsa. También se denominaban *verateres* las que estaban especializadas en la captura de *verats*, *bogueres* las que se calaban para la *boga*, y *lluceres* para el *lluç* o merluza. También se capturan *llops* y *molls*.

- *Teranyina*. - Dentro del grupo de artes de cerco, se denominan también *arts d'encesca*, o *pesca de faro*, puesto que atraen al pez mediante focos luminosos. La *teranyina* fue introducida a principios del siglo pasado y en la actualidad se emplea en la captura del *peix blau* (pescado azul), si bien con modificaciones. Se trata de una pesca nocturna que aprovecha la atracción que siente el *peix blau* por la luz. Por eso se sale a pescar cuando comienza la anochecida. Salen a pescar dos embarcaciones: el *bot* que lleva la lámpara, entonces de carburo, que es más pequeño (en Mahón iba a remolque de otra de mayor eslora, ya que carecía de motor). El pez, atraído por los reflejos luminosos, se queda deslumbrado y quieto. Mientras tanto, la otra embarcación, más grande y que porta a bordo la red, se coloca en las inmediaciones para actuar. Cuando la luz ha atraído ya suficientes peces, se cala el aparejo. La barca grande avanza mientras los pescadores calan el aparejo circularmente, cerrando en su interior a la barca pequeña y los peces que se encuentran a su alrededor, y ligando los extremos del aparejo a la barca grande. A continuación, se estiran las sirgas, convirtiendo el mismo en una bolsa, que impedirá huir a los peces que permanecerán retenidos en su interior, siendo el aparejo recuperado desde la embarcación grande con todo su contenido. Si la talla de los peces capturados es pequeña, se recuperan por medio de un salabre. Por el contrario, si es grande, lo ensartan con una *fitora*. Acto seguido se iniciaban nuevamente todas estas operaciones. Desde medianoche hasta la madrugada, se realizaban 4 o 5 caladas. Este sistema de pesca se lleva a cabo desde mayo hasta los últimos días de octubre. Sirve para capturar *verat*, *boga*, *sardina*, *sorell*, *bis* y toda clase de especies de tamaño regular.

- *Tresmall*. - Es el arte de pesca artesanal más corriente y está constituido por tres redes de diferente trama superpuestas, en tres capas: las dos exteriores son de malla ancha, mientras la que queda en el interior, es de malla bastante más estrecha. Su longitud viene a ser la misma y la alzada, de 1,27 m. Se emplea para varias especies de peces, así como para la langosta.

Definiendo mejor sus particularidades, igual que lo serían la constitución física de todos los aparejos de tipo red, hay que decir que las tres redes están unidas por sus partes superior e inferior mediante sendos cabos, que los pescadores conocen como *guarniments*. El *guarniment de dalt* (superior) tiene fijados a distancias equidistantes unos flotadores (*es suros*), antiguamente de corcho y en la actualidad de plástico, que sirven para mantener la red en posición vertical. En el *guarniment de baix* (inferior), los flotadores están sustituidos por plomos como lastre cuya función es mantenerlo tensado verticalmente. La acción de ambos y siempre que la red haya sido calada correctamente extendida, harán que esta permanezca en disposición de trabajo, es decir, verticalmente al fondo constituyéndose en un muro que,

al intentarlo atravesar el pez, casi con toda seguridad quedará atrapado en ella. Este aparejo se cala por la tarde (*prima*) y no se recoge hasta el día siguiente de madrugada (*aubes*). Se pueden llegar a calar entre 1.000 y 1.500 m de red, que suele hacer entre 2 y 3 m de altura. Éstas son más cortas, pero a medida que se van calando se van uniendo una tras la otra, formando un *tom*. Se utilizan para diferentes especies (cambiando el tipo de malla), o temporada. Según esta última se pueden capturar, a lo largo de todo el año: *pagres* y *orades*; en verano: *llagosta*, *moll* y *cap-roig*; en invierno: *Llenguadu* y *lluç de xerxa*; y a finales de invierno, *sípia*.



Pescador reparando una red de arrastre o *bou* (Artefoto)

Con referencia a las *passades* que se han mencionado en varias ocasiones, es la forma de definir el número de los agujeros que conforman la malla en un palmo (20 cm) y, cuanto mayor sea su número, más pequeños serán estos. Así, las 8 *passades* por palmo definidas en la *xerxa prima*, quiere decir que existen 8 agujeros en 20 cm de tela y que cada agujero, generalmente cuadrado, tiene 2 cm de lado. El tamaño de las mallas de las dos telas exteriores son proporcionales a la medida de los correspondientes a la tela central. La tela central tiene otra particularidad que la diferencia de las telas exteriores y es que ésta, es más ancha que las otras dos. El resultado es que, una vez calada, la tela central desborda encima las otras dos y forma bolsas que, con el auxilio de la cara exterior afectada, hace que las posibles presas queden más fácilmente atrapadas. Aunque todo tiene su límite: este sobrante que recibe el nombre de *broma*, tiene que ser el adecuado a las medidas porque tanto el exceso como el defecto impiden el buen funcionamiento del aparejo.

- *Vaca*.- Arte que tenía la misma forma que el anterior, pero de bandas (los dos brazos inferiores anteriores de la red) más cortas.

- *Xerxa prima*.- De una longitud similar al *tresmall*, tiene una alzada de 92 cm, mientras las mallas tienen, una 12 cm y, la otra, 2 (8 *passades per pam*). Se emplea para faenar *d'aubes* y *de prima*, sirviendo para coger *cap-*

-*roigs* (cabrachos), *mòlles*, *xucles*, *mòres*, e incluso *molls*.

- **Enemigos de los aparejos de red** .- No solo sufren los aparejos a causa de una deficiente manipulación, por *enrocada* o por ambos. Existen otros elementos que los pueden dañar en un momento dado, como varios tipos de parásitos marinos que les afectan negativamente. Unos más y otros menos. Tales son el *pèl* y la *bava*. Los pescadores conocen con estas denominaciones a un tipo de vegetación o materia viva que les perjudica el rendimiento de la pesca y que aparece con la llegada de los calores. Por este motivo dejaban de *anar d'aubes* al *fort* porque al ser demasiado pegajoso ensuciaba los aparejos del tipo palangre. Es una especie de gel transparente, que parece que muere y poco después desaparece sin dejar rastro. No obstante, para el añorado pescador de Es Castell Delio Preto, venía a ser como una especie de plánton que tenía su época buena. Hubo un tiempo en que los pescadores llegaron incluso a confundirla con el hecho que se murieran infinidad de *borms* (medusas) por cualquier motivo y que tras ello quedaban aferradas a los aparejos. Por su parte, el pescador Biel "Niu", de Ciutadella, nos definía en su día a este gel, que para él incluso tenía vida, como una especie de gelatina que se aferra a todos los tipos de aparejo, sean *xerxes*, *nanses* e incluso palangres:

—Cuando aparece es de aspecto transparente, que irá cambiando a medida que vaya envejeciendo, que se volverá progresivamente más oscuro, se desprenderá y acabará para desaparecer. Por esto estoy convencido que se trata de una materia viva. Cuando una *nansa* se llenaba de *bave* no había quién pudiera levantarla del peso que había adquirido. En Ciutadella lo denominamos *fang*, mientras que la palabra *bava* pertenece más a los términos de Mahón y Fornells. Lo curioso de este fenómeno es que cuando desaparece no deja ningún rastro, ni restos, ni nada. Había años que a causa de su gran cantidad teníamos que dejar de pescar hasta que desapareciera porque no se cogía ni una langosta con los aparejos una vez impregnados.

Otro problema que se les presentaba era la gran suciedad depositada en los aparejos tras un temporal. Cualquiera de los anteriores podía aparecer, así como también restos de vegetación, piedras, etc. que dejaba las redes inutilizadas hasta ser convenientemente repasadas.



MENORCA - 68 Ciutadella VISTA PARCIAL DEL PUERTO Y CIUDAD
Ciutadella. Pescadores y barcas de pesca (Joan Bagur Truyol)

4.2.- APAREJOS PROFESIONALES DE HILO

- *Fluixa*.- Aparejo de mano que está constituido por un cebo vivo o artificial que es remolcado a cierta distancia por una embarcación en marcha. Está destinado a capturar a cierto tipo de especies dependiendo de su construcción y hábitat. Generalmente se arrastraba un señuelo fabricado artesanalmente con plumas de ave que escondían un anzuelo del tipo *cerquepous*. Con la llegada de la evolución, estos artilugios comenzaron a ser fabricados por la industria tanto siguiendo el modelo antiguo de las plumas mezclando colores, como las cucharillas (*cullereta*), cuyos principales elementos son un *giravoltes*, pieza con la que se amarra al hilo, una chapita de acero inoxidable con forma de pez que produce brillos y reflejos continuados mientras es arrastrado, y la “armadura”, consistente en plomos y paleta para lastrar y facilitar su posición por debajo de la superficie, a mayor o menor profundidad, y los anzuelos. El pez lo confunde con un ser vivo, y al morderlo, se clava el anzuelo. Tras ello aparecerían los pececillos de silicona, plástico, etc. así como pequeños cefalópodos artificiales a fin de intentar engañar más fácilmente a la posible presa. Y más sofisticado es el modo de utilizar agujas, calamares y otras especies vivas para capturar, a su vez, a especies más sofisticadas, como el *dèntol*.

43



Tipos de señuelos empleados actualmente en la *fluixa* (A. Buenaventura)

- *Curricá*.- Es la versión moderna de la *fluixa* en que el sedal manejado a

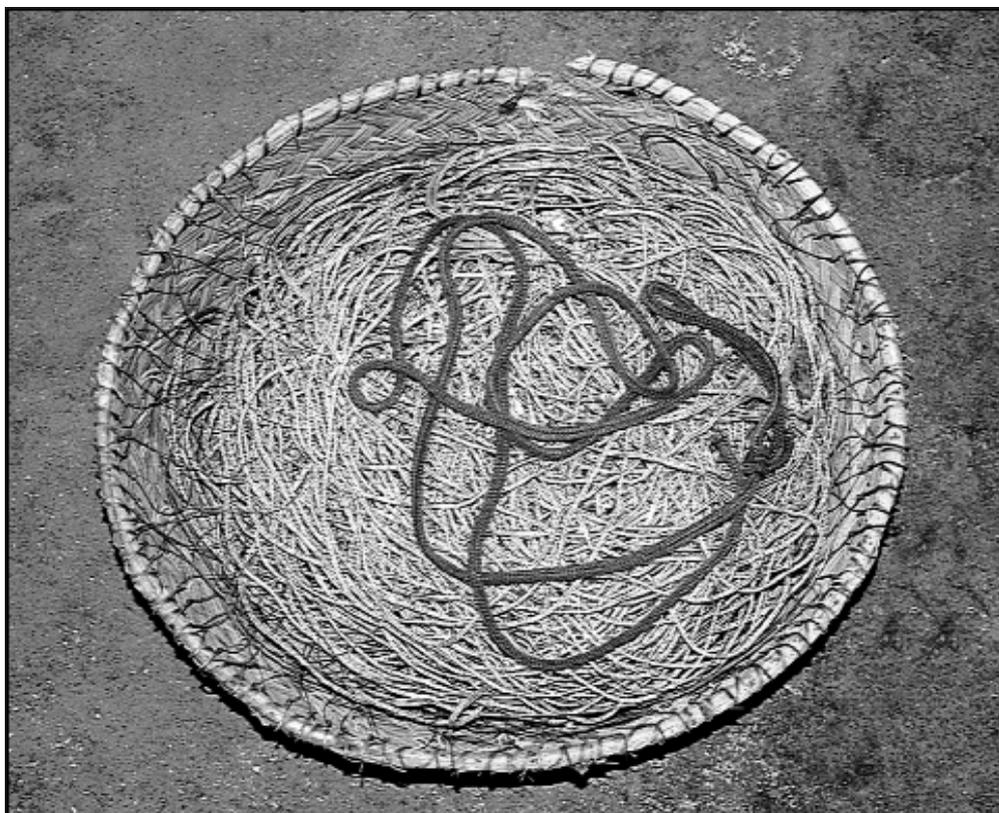
mano ha sido sustituido por una buena caña y su carrete. Como el otro sistema consiste en arrastrar por detrás de la embarcación en marcha un anzuelo cubierto por un cebo artificial, con lastre o sin, que simula la presencia de la presa de un depredador. Actualmente y como señuelo se emplea la *cullereta*, (metálica y reluciente), en forma de pez. Tiene unido un anzuelo del tipo *cerquepous*. El hilo parte del extremo de una caña con carrete flexible, fijada a la embarcación, que tiene que llevar una marcha regular y bastante rápida, a fin de que la velocidad mantenga la cucharilla a la superficie del agua y la haga *llampejar*, (brillar), circunstancia que atrae las posibles presas. Con este sistema se capturan piezas bastante interesantes, como el *bonítol* o el *dèntol*, aunque este último se ha vuelto más sofisticado y, los señuelos artificiales (que antaño eran totalmente naturales), se han tenido que volver a sustituir por calamares vivos que se han de capturar previamente. Es una pesca de temporada. Se trabaja con el carrete largando y cobrando según necesidad. Existen equipos más potentes empleados en el llamado “curricán de altura”, pero ello no pertenece a este mundo de la pesca de antaño en Menorca. Tan solo es un apunte. Se dice que los orígenes de este sistema de pesca al curricán hay que buscarlos, posiblemente, en los largos viajes de los navegantes a vela que, para cambiar la dieta alimentaria, arrastraban a ambos lados del barco, o detrás, anzuelos cubiertos con plumas para capturar peces pelágicos que les proporcionarían comida fresca mientras cruzaban el océano. Se dice, igualmente, que lo practicaron igualmente los pescadores que empleaban el *sardinal*, para cazar alguno de los atunes que aparecían persiguiendo las sardinas.

- *Llença*.- Consiste en un hilo de pescar de buen grosor que tiene en uno de sus extremos un *pedral* mientras en el opuesto encontramos un *capcer*. En el extremo del *pedral* se liga una *cameta* (trozo de nylon o de acero si es para grandes peces, terminada en un anzuelo de buen tamaño). Este anzuelo era *escat* (cebado) con un buen trozo de pescado. En la actualidad se emplea para capturar *morenes*, *congres* (congrios), o *anfosos* (meros). Con la embarcación se van fondeando en los puntos adecuados donde se sospeche puedan vivir las posibles piezas. Se van levantando al cabo de un tiempo prudente para recuperar las posibles piezas y seguidamente se vuelven a calar. También se pueden lanzar desde tierra firme. En este caso, el extremo correspondiente al *capcer* se amarra en una roca del litoral.

- *Mussolera*.- Es un *palangre surant* que actúa a son de la marea. Pesca toda la noche, puesto que el pez de *bastina* (pez de mar abierto), como *mussòla*, *marraix*, *caçons* y también emperador (*peix espassa*) y *tonyina* se pesca sobre todo a la puesta del sol. Para pescar con éxito con este *palangre* se necesitan llevar a cabo una serie de acciones primordiales. Primeramente el *palangre* se cala. Después la embarcación irá reconociendo y observando el estado del aparejo, para ver si al pegar, ha quedado pez enganchado en el anzuelo. En este caso, cuando un pez *pica*, el *capcer* se va a pique, es decir, se hunde, y los pescadores saben que hay una pieza en el *palangre*. Seguidamente *salpen* (recuperan) el *palangre* y, una vez arriba, *desenpesquen* (liberan del anzuelo) la captura, y vuelven el *palangre* al agua.

- *Palangre*.- Existe otro tipo de aparejo que en la actualidad continúa siendo empleado por muchos pescadores el cual, a primera vista, puede parecer una herramienta un tanto complicada y liosa. El *palangre* es un aparejo que ha sido muy empleado por los pescadores de Menorca -aunque

con mayor incidencia entre los de Es Castell- cuya estructura consiste en una línea madre, que tiene anudados a tramos regulares una serie de *braçolades* (pernadas) en los extremos de los cuales se coloca un anzuelo cebado. Fijado en la posición de trabajo con *capcer* y *pedral* como la mayor parte de los aparejos, su utilización viene a ser parecida a la de los otros que actúan pasivamente, es decir, sin necesidad que se esté pendiente de ellos salvo cuando se tengan que *salpar* otra vez. Mientras no son empleados, se guardan perfectamente colocados en el interior de unos recipientes denominados *cofes*, los cuales antiguamente eran construidos por los propios pescadores empleando *joncs* o *espart* dándole forma de *ribella* (jofaina), en el borde de la cual se colocaba un perfil de material especialmente blando y esponjoso en el cual se clavaban ordenadamente los anzuelos con objeto de evitar el posible peligro de las dolorosas punzadas o más que complicados enredos. Con la llegada de la modernidad, estos recipientes artesanales han sido sustituidos por el plástico y el único trabajo manual que mantienen en su apariencia es el necesario perfil esponjoso donde poder fijar los anzuelos.



El típico *Palangre* en su *cofa* (Artefoto)

Su forma de empleo viene definido por el tipo: los hay flotantes que se colocan entre aguas (*surants* o *de suret*), o de fondo, que descansan directamente sobre el lecho marino. También cabría contemplar la profundidad en la cual suelen calarse y que son, entre 4 y 30 m aproximadamente, encontrándose fondos de arena, alga y/o roca; entre esta profundidad y la de 50 o 60 m, que se consideran *de fondo*, compuesto mayoritariamente de roca, y hasta llegar a los 150 m, donde se busca la *xerna*, los *quelets* y los *serrans imperials*, en fondos de arena, barro, grandes piedras y el conocido *tall*, donde el lecho marino cae en picado hasta cotas de profundidad mucho mayores. Los anzuelos son cebados con pulpo, calamar, la membrana interna

de la *verga* o *morena mansa* (holoturia), o pescado de bajo valor comercial, como el *verat*, obteniendo de él y de este modo, mayor rendimiento. Existen especializaciones para estos aparejos según sea la captura a la cual están encaminados, estando definidas especialmente por el tamaño de los anzuelos y/o el cebo que se ha colocado en los mismos. Igual que ocurre con otros tipos de aparejos, se calan al atardecer, durante la salida del sol, e incluso a pleno día. Para los aparejos considerados para la captura de especies de mayor tamaño, como son los destinados a *dèntols* (dentones), *pagres* (pargos) o *xernes* (chernas), los anzuelos suelen ser de pala larga y de los números 4 y 5, pudiendo llegar a insertar unos 500 anzuelos. Los más pequeños emplean anzuelos de los números 12 y 13, reuniendo cada uno cerca de 30 anzuelos, en una línea madre de unos 100 m de longitud. Sirven para capturar *serrans*, *cànteres* y *variades* según las horas que se calen.

Este aparejo tiene un impacto mucho menos agresivo para el fondo marino que otras artes de pesca de fondo, como por ejemplo las redes de arrastre. Destinado a capturar especies bentónicas y demersales, que pasan la mayor parte de su vida en el fondo marino o bien cerca de él. Especies como el bacalao, abadejo, *mòllera* y peces planos como el *llenguadu* o la *palaia*. También el *congre*, *serrà imperial*, *moll*, y otros peces bentónicos.

La variedad de *palangre surant*, o *de surets* como se conoce en Ciutadella, suele calarse cerca de la costa y, como su nombre indica, está provisto de flotadores a distancias determinadas que le impiden descansar directamente sobre el fondo, aunque lleva incorporados igual número de plomos o *pedretes* (pedrecitas, un lastre gratuito) para mantenerlo a una altura determinada a partir del fondo, donde descansan las mencionadas *pedretes*. Su utilidad es la captura determinada de *cànteres*, *variades*, y otros. Llevan alrededor de 30 anzuelos.

Para llevar a cabo esta modalidad de pesca se necesitan los *bots palangrers*, embarcaciones de pesca de pequeñas dimensiones, en cuyas cubiertas se colocaban a cada lado las *cofes* con sus correspondientes *palangres*. Los pescadores de Es Castell eran especialistas en esta modalidad de pesca. Y ésta (aunque ello es común para todos los tipos de *palangre*), es considerada como un trabajo pesado al tener que *escar* todos los anzuelos antes de calar. En la hora de llevarlos se ayudan en el mejor de los casos de una maquinilla y, una vez en cubierta tienen que sacar los anzuelos de los peces y dejar colocado el palangre en su cofa con los anzuelos perfectamente ordenados para la próxima jornada. La dureza del trabajo y la competencia de las otras modalidades, sobre todo el *bou*, han hecho disminuir considerablemente la flota de este tipo de pesca. De todos modos, la buena calidad del *peix de palangre* (como suelen denominarse familiarmente sus capturas) y el hecho de que los arrastreros no puedan hacer pasar su arte sobre los fondos rocosos, han hecho mantener estos aperos hasta nuestros días.

Antiguamente los palangres, en general, estaban compuestos en su mayoría con la línea madre de algodón u otras fibras parecidas, con el que la posibilidad de un *embull* (enredo) era más que probable si no se tenía habilidad suficiente para desenvolverse con ellos. En la actualidad el *nylon* ha sustituido al algodón y con esto su manipulación se ha vuelto mucho más sencilla, pero no por ello menos complicada, si no se tiene cuidado.

Hay que decir, además, que a los *palangres* los pescadores los tienen también divididos según sea su utilidad, que está referida a tres tipos diferentes. Según nos citaba el *palangrer* Delio son:

- *D'ham petit*, apto para coger *cànteres*, *variades*, *sargs* (sargos), *mòlle-*

res y serrans grosos.

- *D'ham mitjancer* (3/0, border), para especies más grandes: *pagre*, *mòllera* y *ratjades* (rayas).

- *D'ham gros* (o *palangre gros*), que se empleaban para *anfosos* (meros), *dèntols*, *xernes* y otras especies de gran tamaño. Según las necesidades de mercado se emplean unos u otros, alternándolos.



Diferentes modelos de anzuelos (*Artefoto*)

De su manejo hay que decir que un *palangre*, sea del tipo que sea, desde el momento que se confecciona es depositado en el interior de su *cofa*, de forma que todos los anzuelos, y en riguroso orden, queden enganchados en el borde de la misma para evitar tanto accidentes fortuitos como *embulls* (marañas), los cuales resultan muy molestos a la hora de tener que emplearlos. Cuando el *palangre* se encuentra listo y a punto de empezar a ser utilizado, se van desclavando otra vez y con cuidado, los anzuelos para colocarles el cebo y, sin perder en ningún momento el orden, simplemente se apuntalan (no clavan) nuevamente al borde de su contenedor. Este orden es muy importante puesto que, en caso contrario, el enredo o maraña a la hora de emplearlo sería prácticamente seguro. En el momento de calarlo se arría el *pedral* que llevará su guía o *capcer* y se le une el extremo del primer *palangre*. Según se va calando, se van pasando los dedos por debajo de las patas de los anzuelos, cogiéndolos de cinco en cinco aproximadamente, y se van dejando caer al agua. Cuando el *pedral* se encuentre reposando en el fondo, el tirón no será ya tan fuerte y la línea madre se irá desenrollando sin ningún problema. Pero como sucede con todos los aparejos profesionales, no se trata de tomar el *palangre* y que todo salga bien a la primera. Esto es imposible y requiere, como todo, un mínimo de aprendizaje. Se suelen calar por popa y el patrón gobierna haciendo avante despacio perfectamente la barca puesto que tiene los mandos de control de la misma a su lado. De ser del tipo *gros* lo mejor es trabajar contra corriente puesto que si se va a favor, suele quedar excesivamente tenso. De hacerlo contra la corriente, siempre se fondea haciendo sinusoides con lo cual va colocándose entre las rocas del fondo.

—Lo interesante de todo esto es que los peces no vean nada más que los cebos —nos decía Delio, quién era un consumado *palangrer* de Es Castell— y por lo que se refiere a los *palangres petits*, mejor que la corriente venga de un rumbo favorable, puesto que ayuda a que una vez colocado, el *palangre* no quede ni demasiado tenso, ni muy flojo. La corriente tiene que ser de aleta o, también, de amura y lo que nunca se tiene que hacer es calar de popa o de proa. Cuando se ha llegado al final se le liga el otro *pedral* provisto de su correspondiente guía y *capcer* y se deja todo en el agua. Y como

el trabajo hecho de fondearlo habrá supuesto una hora o más de tiempo, a continuación podremos ir en busca del otro extremo, el cual se fondeó en primer lugar, puesto que ya se podrá comenzar a recuperar—

48



Palangre surant de Toni "Neni" (Artefoto)

Mientras hacen falta, los pescadores van apilando las *cofes* una encima de la otra, de tal forma que, arriba del todo se encuentra la del último palangre manipulado. Se toma seguidamente toda la pila y se le da la vuelta, de forma que la que pertenece a la que se caló en primer lugar, nos quede arriba. Se tiene que mantener esta técnica porque hay palangres más largos y otros más cortos y las *cofas* suelen ser diferentes, y más si son de confección artesanal, debiendo de tener cada cual la suya. A continuación se recupera el *capcer*, se sube el *pedral*, se estiba a bordo en lugar que no moleste ni

provoque enredos, se desata el primer *palangre* y se comienza a levar, todo ello de forma metódica y tranquila. Las vueltas se van haciendo sobre la mano izquierda, perfectamente calculadas para que coincidan con el diámetro de su *cofa* y cuando se tienen varias, se depositan en el interior de ésta, trabajo que tiene que hacerse ágilmente, como se ha dicho: sin prisas, pero tampoco sin dormirse. Cada vez que viene una pieza enganchada hay que recuperarla, si se faena a bordo a solas, en el momento y, si se tiene otro tripulante, será éste quien se encargue de hacerlo, pero no hay que perder demasiado tiempo porque el viento o la corriente pueden atravesar la barca a la ola y todo serían complicaciones añadidas. Delio:

—Esto es lo más importante en este trabajo. Además, si vienen muchas piezas no conviene dejarlas puesto que entre unas y otras acaban por enredarlo todo y después no hay quién lo aclare. Cuando has acabado te pones otra vez a terminarlo y cuando llegas a puerto lo tienes todo completamente aclarado y limpio. Cuando faenas solo tienes que desenvolverte muy escrupulosamente para que no aparezcan fallos o incidencias. Por esto, al calarlos, se tendrán que evitar en tanto sea posible las rocas, puesto que si enganchas y tienes que soltar el *rotllo* o *desenrocador* para liberarlo (una pieza de piedra trabajada en forma de “O”), resulta bastante fastidioso. Si el viento no ha hecho acto de presencia todo suele ir bien y no hay problemas, aunque actualmente no suele emplearse esta última herramienta profesional de los pescadores artesanales antiguos. Hoy en día, si el palangre se encuentra enrocado, le meten un tirón con la ayuda del motor y lo rompen. Por este mismo motivo todo el *fort* se encuentra lleno de trozos de palangres que, al paso que va todo, cualquier día se constituirá en un serio problema, porque son de nylon y no se descomponen. Todo lo más, desaparecerán los anzuelos con el paso de los años por acción de la oxidación. Hace años, cuando empleábamos el *cànem* (cáñamo), pasado un año había desaparecido todo rastro. Otro tanto sucede con las redes. Hoy muchos no saben ni que es el *rotllo*, mientras nosotros solíamos pasarlo incluso hasta cinco veces en una misma jornada de trabajo.

Antaño, un palangre estaba constituido estructuralmente como los actuales, es decir, con una serie de anzuelos montados mediante sus correspondientes *braçolades* sobre una línea *mara* (madre). Y en ésta radicaba una de las diferencias: era adquirida por los pescadores en una tienda especializada que las fabricaba artesanalmente, *Ca's Corder*, en el puerto de Mahón y en otras tiendas especializadas. Los primeros palangres tenían la línea madre confeccionada con cáñamo, material que actualmente ha sido sustituido por el nylon. Y cada *braçolada* estaba construida con *fil de pescador*, a base de lino, que también ha visto ocupado su puesto por el nylon y otras fibras más modernas. La unidad de medida de los palangres dependía de cuántas *braçolades* tenía, contando que cada una de ellas se situaba alrededor de media braza, una de la otra. La longitud total del *palangre* era variable, aunque oscilaba sobre los 250 m, con entre 30 y 50 anzuelos. Lo que sucedía es que los palangres se podían entalingar también unos con otros, quedando unos aparejos mucho mayores. Se calan *d'aleta* a la corriente. Cuando están calados quedan estirados en el fondo formando una línea más o menos sinuosa según el camino seguido por la embarcación al calarlos. Al iniciar la calada, se fondea un *pedral* que porta una sirga acabada con el *capcer* y, al acabar, se hace exactamente lo mismo. Hoy en día, para *salpar* los palangres se hace con el auxilio de la maquinilla de a bordo. Se calan a una profundidad de 70 a 200 brazas, con nylon de unos 100 mm para la madre y 70 a 80 mm para los

braçols. Tras ser calado y, según el tipo que se trate, tras un lapsus de tiempo, el pescador volvería a llevarlo parcialmente para recuperar las diferentes capturas, dejándole caer nuevamente para seguir pescando. Al dar por finalizada la jornada, era cuando lo levaba definitivamente. Para poderlo *salpar* de una forma eficiente, el pescador recupera el palangre teniendo nuevamente en cuenta la corriente: los marineros van levando proa a la corriente porque contará con la ventaja de que las *braçolades* no se montarán sobre las madres y, en su recuperación, el palangre será colocado ordenadamente dentro de su cofa. Para terminar se recuperaban *pedral* y *capcer*.

- **Volantí.**- Sin duda el aparejo más popular empleado tanto por los profesionales, como también en las embarcaciones deportivas. También se utilizaba desde tierra firme, como lo hacían los antiguos pescadores aficionados del puerto de Mahón quienes, con gran habilidad, solían lanzarlos al agua bastante alejados de la *vorera* (ribera), dispuestos a capturar las extraordinarias *orades*, de más de dos kilos de peso algunas de ellas, en el tramo situado entre la Punta des Gas y la Punta de Calafiguera. La observación del esfuerzo llevado a cabo en algunos momentos por estos aficionados, que solían ir a *baixamar* con sus aparejos de pesca dentro de un *caixonet* (cajoncito) de pescar que, a su vez, les servía de banquillo durante la pesca, suponían una auténtica experiencia para su protagonista, además de poseer un gran poder de atracción para muchos curiosos, sobre todo si advertían que el pescador estaba recuperando una presa que, según el tamaño de la misma, finalizar con éxito la operación podía resultar todo un arte. Este espectáculo ya se ha perdido por el hecho del aumento del tráfico de buques y embarcaciones que existe en la actualidad, a la prohibición de practicar la pesca en el puerto, al notable aumento de embarcaciones amarradas perpendicularmente al muelle (antes predominaba el fondeo *en roda*) y al notable descenso de este tipo de especie.

Los profesionales también lo llevaban a bordo y hacían uso del mismo durante las esperas en que sus *calaments* se encontraban en el agua. Su constitución venía a ser prácticamente la misma, aunque la *panna de suro* en la que se plegaban y los plomos de lastre, solían de ser más toscos y de construcción casera pues, a bordo, todo era aprovechable y aprovechado.

Este aparejo ha sido en Menorca y durante muchas décadas, uno de los más clásicos, tradicionales y antiguos de la pesca en el mar. Y decimos “era” puesto que, en la actualidad, su terreno -excepto entre los más veteranos- ha sido cubierto con las modernas cañas de pesca construidas de fibra de vidrio y los carretes. Nuestro volantín consiste en un hilo de nylon de grosor adecuado que llega a la profundidad interesada y que es manejado a mano, calándose verticalmente desde una embarcación. Antaño, su línea principal estaba construída con lino. A continuación se sitúa la denominada *armada* hecha con *pel de cuca* y, más adelante, con hilo de nylon más fino, en la que se encuentran dispuestos varios anzuelos de tamaño adecuado y con el cebo correspondiente a la especie que se intenta capturar, finalizando el aparejo en el plomo o lastre.

Las presas usuales del pescador de *volantí* son en la práctica todas aquellas que tienen el hábito de vivir o alimentarse en el fondo, excluyendo, claro está, a los depredadores como el *llop* y los *dèntols* acostumbrados a cazar a la carrera, o los típicos peces planos de fondo, aunque estos también puedan ser pescados en casos particulares empleando la armada adecuada. Como es natural, quedan también excluidas las especies del tipo pelágico

que constituyen la categoría de los *peixos blaus*, que viven desplazándose en grandes bancos y en determinadas estaciones del año. Este aparejo está reservado a las especies de fondo, que son las mismas que se pueden pescar desde la orilla con la caña, o que se consiguen en fondos especiales muy profundos o muy elevados, que se corresponden a rocas submarinas, pecios, y otros. Por otro lado cuando se habla de fondos rocosos, no está referido a aquellas zonas constituidas preferentemente por rocas, sino a donde las rocas se encuentran intercaladas con espacios arenosos o recubiertos de algas verdes o praderas de *Posidonia oceanica* (fanerógamas), es decir, fondos mixtos. Salvo zonas submarinas costeras eminentemente rocosas, de breve extensión y poco profundas, no se puede pensar en un fondo marino con un alto nivel de agua, plano o casi plano, y exclusivamente recubierto de rocas.



Volantí enrollado en una 'panna de suro' (Artefoto)

En la actualidad, el *volantí* ya está constituido por una línea madre de nylon, como mínimo del 0,40 o 0,50 o más, dependiendo del tipo de pesca y unos 100-250 m de longitud, enrollado y fijado en una *panna* de plástico que viene a sustituir a las antiguas de *suro* que termina, en su extremo libre, con un *giravoltes* de latón, con o sin mosquetón. A éste se engancha la *baga* de la *armada* que puede tener entre 2 y 3 m de longitud, igualmente en monofilamento de nylon, pero de sección inferior y proporcionada, sobre el que están anudadas las 3 o 4 *cametes* que terminan en otros tantos anzuelos estañados de medida adecuada. El tipo de anzuelo puede ser con paleta y tija corta, o de tija larga con una anilla. La armada empleada de cada aparejo será proporcionalmente inferior en diámetro a la línea madre. Por este motivo, y según las medidas indicadas anteriormente, se tendrán el 0,25 o el 0,35 para una longitud que varía de los 10 a los 15 cm. Otro aspecto muy importante a tener en cuenta es que la distancia existente entre cada punto de unión de las *cametes* con la armada sea también proporcional al número de las mismas, así como la longitud del final, debiendo ser suficiente para que dos *cametes* no puedan cruzarse y/o engancharse entre sí. El extremo

opuesto a la *baga* se ligará al plomo o lastre encargado de mantener el aparejo en contacto con el fondo, que se ligará también con o sin *giravoltes*. Generalmente, y más aún en los volantines antiguos, se carecía de este último, pasando la *baga* por el ojal u orificio que tiene practicado el plomo. Éste posee un aspecto característico, en forma de pera o huso piramidal, diseñado para que en su bajada sea lo más aerodinámico posible y ofrezca menos resistencia, llevándolo a cabo sin realizar movimientos extraños. El diseño es a propósito para uso en este aparejido al orificio del plomo, con la idea que arrastrándose por el fondo pueda atraer la atención de especies como el *cap-roig*. Sin embargo, es necesario montarla con un hilo más fino para que en el caso de que se enroque en el fondo, pueda romperse con facilidad y salvar de este modo el resto del aparejo. Sobre el peso del plomo cabe decir que el medio sugerido es de 50 gr, pero es preciso tener en cuenta la profundidad que se desea alcanzar, la eventual presencia de corrientes, el diámetro o grosor de la línea madre, etc. También hay que decir que, cuanto más ligero sea el plomo, mejor será la sensibilidad de la línea a la picada o *toc* de los peces a la mano del pescador.

52



‘Volanti’ de fabricación actual (Artefoto)

La pesca desde embarcación podrá realizarse con ésta fondeada o a la *ronsa*, dejada al paio y que vaya desplazándose lentamente, a fin de que el aparejo no caiga siempre en el mismo punto del fondo. En casi todos los casos se emplea esta última modalidad, aunque en algunos de ellos se necesite el concurso de un *paracaigudes* (ancla de capa) que frene la deriva en caso de corriente fuerte, o el abatimiento, si domina una brisa fresca. También para mitigar un tanto el balanceo del bote originado por el embate de las olas. Una vez calado el plomo hasta el fondo, se vuelve a levantarlo brevemente para volver a hundirlo de nuevo a fin de llamar la atención de las posibles presas. El pez muerde el cebo preferentemente durante el ascenso. Si se advierte un fondo recubierto de espesa vegetación submarina, resulta aconsejable mantener el plomo por encima de la misma. En el caso de que la embarcación vaya a la *ronsa*, hay que estar atento a no enrocar.

El ataque del pez suele ser de modo brusco, proporcionado a su especie y su tamaño. Entonces se debe consolidar la picada con un golpe seco de mano, iniciando después la recuperación, lo que se hará con cautela para evitar que el pez, por efecto de la torsión, gire en espiral o, si se trata de uno de gran tamaño, imprima peligrosos tirones. En caso necesario se pueden ceder y soltar algunos metros de línea, pero manteniéndola siempre tensa para evitar que la presa dirija la boca hacia el fondo en un intento de liberarse, lo que en tal caso podría realizar con éxito. Sabiendo que un pez se encuentra enganchado (lo que se nota fácilmente), hay quien suele esperar a que se enganche otro (como en el caso de los *serrans*). Hay que ser cautos puesto que, esperando se enganche el segundo, muchas veces se pierde el primero. Por último, precisar que a bordo se deberá contar con un surtido de *armades* de diferentes tipos (repuesto y más finos o más gruesos para distintas especies y fondos), así como plomos de distinto peso y anzuelos en sus diferentes tamaños.

- *Xirinbec*.- Existen diversas variantes del *volantí*, siendo la más antigua el *xirinbec* (el xambel), aparejo en que la armada está constituida por unos brazos atravesados en cruz, en cuyos extremos se amarran los anzuelos. Finaliza igualmente con el plomo. Antaño fue el auténtico volantín de fondo, aunque otros pescadores lo emplearan para el pez de arena: *aranya*, *raor*, y otros.

53



'Donzella' (*Coris julis*) (John P. Connor)

54



Luz de 'pesca de far' o 'Petromax' (Artefoto)

4.3.- OTROS APAREJOS Y UTENSILIOS EMPLEADOS

Existen otros aparejos o artilugios profesionales (o compartidos entre profesionales y aficionados) que también resulta interesante hablar de ellos. Están contruidos artesanalmente empleando como materia prima *joncs*, *aladern*, *espart* y *canya*, que recogían del campo los propios pescadores, que más adelante serían sustituidos por tela metálica y últimamente malla de plástico. También existen otros elementos de ayuda a la hora de detectar o cobrar las distintas piezas pescadas. Entre ellos podemos citar:

- *Calamarera*.- Este aparejo, que en la Península denominan más bien “potera”, es un cuerpo de plomo de forma aerodinámica con unas agujas colocadas en forma circular, que se lanza a barca parada y que se emplea para la pesca del calamar (aunque también se capturen *pops* y *sípies*).



Calamarera clásica artesana (Artefoto)

- *Cullidora*.- Versión *forrellera* de la popular *ostiera*, en que la caña o vara tiene entreabierto uno de sus extremos en dos secciones a modo de pinza, gracias a haberse intercalado en el corte un pequeño *tasconet* (cuña). Ambas puntas se encuentran cuidadosamente afiladas para mejorar el desarrollo de su función. Al querer capturar cualquier presa del fondo, se coloca la pinza encima del elemento a capturar y se presiona, abriéndose con esto la pinza tras caer el *tasconet* que sujetará firmemente el *corn* o *cornet*, observando toda la operación desde la superficie mediante la clásica *ullera*.

- *Desenrocador* o *rotllo*.- Se trataba de un artilugio moldeado por los mismos pescadores que servía para poder desenrocar tanto un palangre como una red que había quedado prendida en las rocas o salientes existentes en el fondo. El aparejo era pasado por el interior del *desenrocador*, que por su peso bajaba hasta el fondo, siendo bastante efectivo a la hora de desenganchar el aparejo.

56



Desenrocador artesano (Artefoto)



Otro desenrocador artesano más rudimentario (Artefoto)

- *Fitora*.- Herramienta de trabajo compuesta de una *forquilla* en forma de tridente (que puede tener más de tres puntas acabadas en lanceta) de

hierro que va cogida a un palo o asta que se emplea para clavar mayoritariamente los pulpos y las sepias, aunque sirve también para clavar peces de regular tamaño en otras modalidades de pesca.



Fitora de 3 puntas (Artefoto)



Cabezal de Fitora de 3 puntas (Artefoto)

- **Gafes**.- De funcionamiento parecido a la *ostiera*, pero que difiere del tipo de puntas de esta última.

- **Gambaner**.- Venía a representar una variante del *salabre* donde, en lugar de colocar un cebo, se fijaba en su centro un trozo de “mata” (*Pistacia lentiscus*), que ofrecía a la presa sombra y seguridad, el cual servía para capturar las gambas, que buscaban refugio entre las hojas del trozo de arbusto. La variante de ***gambaner redó*** consiste en un círculo de alambre muy grueso que enmarca una trozo de red muy fina o ciega, tela de saco o arpillera. En su parte inferior va lastrada con un trozo de plomo que ayuda a hundirle. Tres guardines salen desde otros tantos puntos equidistantes del aro metálico, i convergen en un punto de la vertical del centro del ***gambaner***, donde puede

fijarse un pequeño flotador de corcho con la finalidad de mantener tensos los guardines. De ahí continúa una rabiza que será fijada a una boya.

58

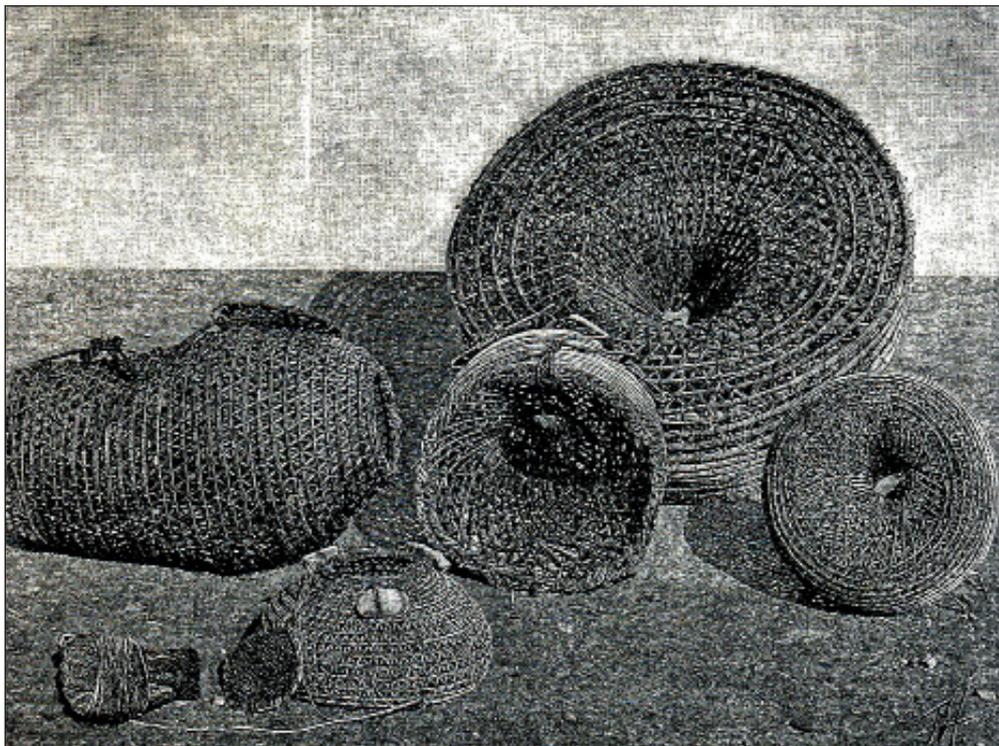


Gambaner redó (Artefoto)

- **Gambí.**- Es una variedad de *nansa* de forma circular, aplanada y de muy poca alzada. Suelen emplearse para peces de mayor tamaño, aunque los profesionales de la costa sur suelen emplearlos para capturar las morenas, precisamente para ser más discretos y fáciles de transportar. También existió una época que algún pescador deportivo empleaba *nanses* de malla estrecha para capturar gambas en fondos bastante alejados de la costa. Para esto colocaba un reflector de radar en el *capcer* y así podía localizarlas cuando volviera a buscarlas. Por supuesto era esta una actividad totalmente furtiva y prohibida, hija de los tiempos modernos.

- **Morenell.**- Es el aparejo empleado para la captura de las morenas (imprescindible para quien quiera conseguir una buena *caldera de peix* menorquina o de pescador). Se empleaba una *andana* en la cual se *lligàven* (amarraban) los *morenells*, de un tamaño mayor al normal y con una separación de unos 25 m. El cebo, consistente en trozos de pescado o pulpo (este último, un bocado muy estimado para la morena) era colocado en su interior, crudo o tostado con *romaní* (romero) y el aparejo, calando al atardecer, para que trabajara durante la noche. En invierno suele emplearse también de día y, mientras algunos pescadores opinan que durante el verano no son efectivos, otros opinan que los resultados son igualmente buenos. En la boca o *enfàs* del *morenell* se emplea esparto, el que permite el paso de la morena al interior y le dificulta la salida una vez se encuentra dentro. Es más pequeño que la *nansa*, puesto que una *nansa* tiene la capacidad de cinco o seis *morenells*. En Fornells, el *morenell* es bastante parecido a la *nansa*, mientras en Mahón y costa sur, son más pequeños y de una forma totalmente diferente. Antes de la llegada de los motores, la longitud de una *andana*

dependía de la barca y de las posibilidades del patrón. Este arte se calaba dentro de los *alguers* o en los cantos de *ses barbades* porque no trabajan tan bien ni sobre fango, ni sobre el *blanc* (arena).



Nanses y morenells de varios tamaños (“Die Balearem” Arch. Luis Salvador)

- **Nansa**.- Tipo de aparejo muy empleado por los pescadores de Fornells y Ciutadella, de ahí la expresión clásica de los pescadores, cuando cuentan sus jornadas de pesca, o la de otros profesionales como dato a destacar, *anava de nanses*, que es lo mismo que decir que pescaba con este tipo de aparejo. Estos artilugios, cuya estructura está constituida por un recinto construido artesanalmente con *espart*, *joncs*, *aladern* (aladierno) y otros materiales, estaban compuestos, en sus partes principales, del *buc*, *enfàs*, boca y *tapadora*, formando un recinto cerrado del cual puede verse perfectamente su contenido. En este tipo de aparejos se emplea *esca* (cebo), que se coloca dentro. Para acceder a éste, el pez tiene que entrar a través de un embudo (*enfàs*) que acaba en puntas, puesto que el *espart* o *joncs* quedan en este lugar desprotegidos. Una vez se ha entrado ya no se puede salir. Las hay diseñadas para trabajar en el fondo (y para ello son lastradas mediante la introducción de piedras), o que se mantienen entre aguas. Existen diferentes modelos y tamaños, según sea su finalidad: para la langosta *llagosteres*, peces comunes *peixetera*, peces de cierto tamaño *gambins* y morenas *morenells*. Las barcas de los pescadores solían llevarlas estibadas hacinadas sobre la cubierta de proa, haciendo un gran montón, enganchadas a unas perchas colocadas estratégicamente sobre la cubierta para trasladarlas hasta la *pesquera*. Hay que distinguir entre los pescadores que las tenían permanentemente fondeadas, llevando a cabo la lleva una vez por día y después de recuperar las capturas y reponer el cebo, volvían a dejarlas caer para que volvieran a trabajar, repitiendo la operación varias veces durante la jornada. Por la tarde volvían a puerto con los aparejos nuevamente a bordo y de esta forma podían reparar los posibles desperfectos que even-

tualmente pudieran haber sufrido, y dejarlas a punto para la siguiente salida a la mar. Cómo se ha dicho existen *nanses* o nasas aposta para cada tipo de pesca pero es fácil de suponer, que una vez fondeada en lugar acertado, en este aparejo puede capturarse cualquier tipo de presa, siempre que se adapte a sus características morfológicas, de hábitat o de alimentación y, lo más importante: que pase por el *enfàs*. De las conversaciones con diferentes pescadores, en su utilización en plan profesional, se desprende que las *nanses* solían ir colocadas en *andanes* (aunque también se le haya mal denominado en ocasiones como *tom*, expresión propia para varias redes en línea). Es decir, se calaban ligadas a una línea madre o *guarniment* llamado *filera*, consistente en un cabo delgado de unos 250 m de longitud en la cual, a intervalos constantes de unos 8 m, se solían amarrar las nasas mediante su cabo, *baga* o gaza de fijación, que los pescadores menorquines denominan *cabestrera*. En ambos extremos de la línea madre, igual que las redes, se colocaba un *pedral* para su correcto fondeo o fijación en el fondo, con una guía ligada a un *capcer* o flotador, para su fácil localización por el patrón, aunque siempre había quien no deseaba que los otros descubrieran su lugar de trabajo, por lo que evitaban éste, procurando que al menos uno de estos extremos fuera visible desde la superficie mediante la ayuda de la *ullera*. Tal sistema requería saber situarse muy bien mediante las *senyes* (marcaciones con la costa), aunque siempre podía salir un temporal que removiera el fondo y descolocara su posición. Llegaba, entonces, la hora del concurso del artilugio conocido cómo *rampí*, consistente en un palo o asta con numerosas ramificaciones insertas a manera de *cerquepous*, con el que solían remover el fondo hasta lograr enganchar, bien la línea madre, bien alguna de las *nanses*. Las *fileres* solían ligar unas treinta *nanses* y se calaban tantas como el pescador era capaz de transportar a bordo de su embarcación.



Nanses estibadas en la cubierta de la barca (Lluïssa Barber)

- *Ostiera*.- En Mahón se conoce con este nombre una pinza sujeta al extremo de una vara o asta que empleaban los mariscadores profesionales para coger marisco (los conocidos *mariscadors*). Se manejaba mediante un

cordel que hacía abrir o cerrar la pinza sobre el marisco a capturar, todo ello observado desde la superficie mediante la clásica *ullera*.



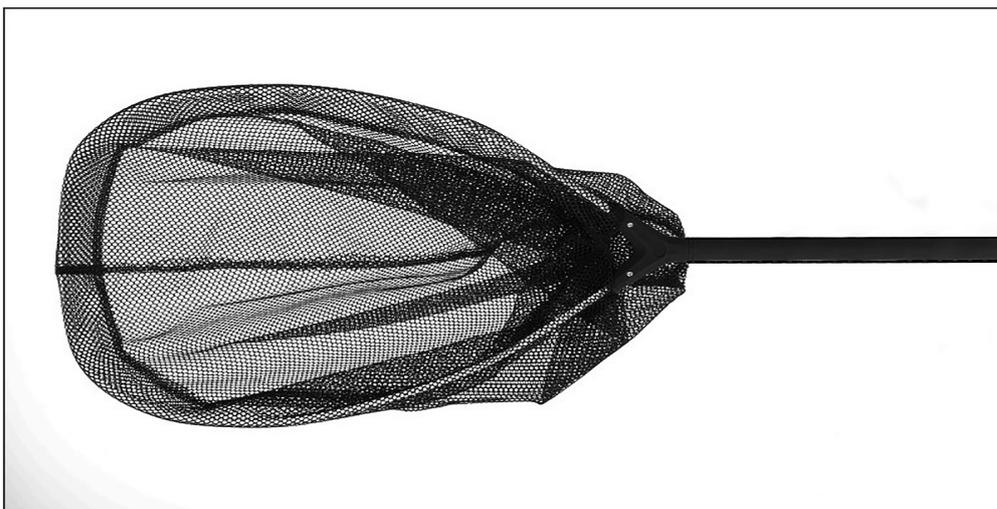
Ostiera clásica de G. Company. Esta pinza se une a un asta de madera (*Artefoto*)

- *Popera*.- *Forquilla* de hierro parecido a la *fitora* pero de dos puntas que se manejaba con un asta de madera para capturar pulpos.

- *Rèvol*.- Artilugio compuesto por un aro metálico o vegetal, que tenía por base un trozo de red de malla muy fina. Se cebaba con un trozo de pescado, carne, etc. y, una vez fondeado *de plà*, es decir, reposando en toda su superficie en el fondo, servía para que se colocaran sobre el mismo los *corns* y *pades de bò* que iban a por el reclamo hábilmente fijado en el centro. En un momento determinado se recuperaba y los ejemplares que se encontraban encima comiendo su preciado cebo iban a parar dentro del *buiol* (cubo).

- *Salabre*.- Es otro elemento auxiliar que permite ayudar a recuperar especies capturadas con otros aparejos o por si sólo. Está compuesto por un aro metálico (hoy en día se emplea mucho el aluminio por su poco peso y no sufrir la oxidación) que sirve de apoyo a una red cónica y cerrada unida a un mango, de mayor o menor tamaño. Sirve para recuperar peces que se han soltado del anzuelo y que por causa de su vejiga natatoria permanecen en la superficie, o a los calamares, sepias y peces de *fluixa* (curricán) que, muchas veces, suelen soltarse de la *popera*, calamarera o el anzuelo cuando ven que se encuentran cerca de la superficie del agua o de la embarcación. También se emplea para recuperar especies de aparejos cerrados, marisco y crustáceos de acuarios y cetáceas, etc. Años atrás era un artilugio muy apreciado por mariscadores y pescadores aficionados que los empleaban incluso para capturar especies en libertad empleando el elemento sorpresa, tal como un pulpo, pez metido en una cueva y ante la señal de peligro haya querido escapar. Los hay que en el vértice del cono de la red incluyen un pequeño

lastre para mantenerlo siempre en posición de abierto.



62

Salabre (Artefoto)

- *Ullera*.- Se trata de un práctico elemento en forma de simple cajón que tiene en su base un cristal y su cara superior abierta, que permite desde la superficie y a bordo de la embarcación, observar el fondo perfectamente. Herramienta imprescindible para los antiguos mariscadores.



Ullera (G. Llabrés Florit, Fotos Antiguas de Menorca)

5.- DE LA FAUNA MARINA DE MENORCA

Para tratar esta sección de un modo ameno y distendido, emplearemos las mismas explicaciones y definiciones que ofrecieran en su día, tanto Ballester, como de Ferrer y Aledo. Se trata de conocer someramente las clases de pescado más comunes, dónde viven y las denominaciones corrientes con los que eran, y son, conocidos en esta isla. (La “Parte II” de esta obra presenta una completa guía bajo esta modalidad).

63



El producto puesto a la venta (*Menorcaaldia.com*)

Dice Ballester en su obra que

«Para satisfacer esta parte del Cuestionario –como denomina él mismo su trabajo– se tendría que copiar la larga lista que hace Ramis o, mejor aún, efectuar un recorrido a la obra de Ferrer. Ya dejo advertido que es generosa la variedad de peces existente en nuestras aguas. ¿Por qué? Algún día dentro del bote, sentado en el banco de la paciencia, esperando que, llamado por la esencia del ‘brumé’, entre en la zona de pesca el pelotón de lisas, variadas, obladas u otros peces de anzuelo, reflexión que, en verdad, el pez es cómo el hombre: uno y otro van a donde hay comida; () el pez grande se come al chico, de la misma forma que el hombre fuerte se merienda al débil, a pesar de la justicia, hecha para uso de los hombres y no de los peces, según Heineccius, con la diferencia de que el hambre del hombre fuerte es insaciable.*

(*) A propósito de ésto, dice el Sr. Ferrer (REVISTA DE MENORCA; 5ª época, tomo IV, página 138): ‘En otro tiempo el puerto de Mahón era riquísimo por la abundancia y variedad de especies que en él vivían. Era

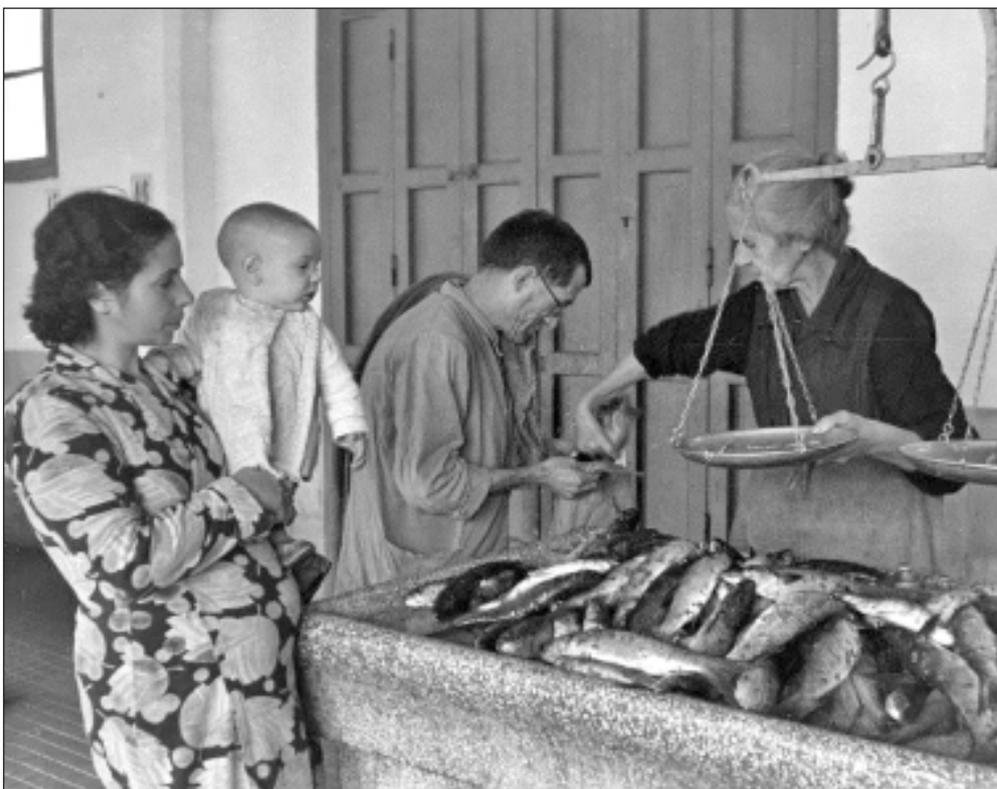
precisamente en la época en que estaba concurridísimo, ya por la frecuencia con que lo visitaban numerosas escuadras, ya porque llegaban a él gran número de barcos a purgar cuarentena en su Lazareto. Todos los desperdicios de aquellas ciudades, pueblos y caseríos flotantes iban al mar. Pues bien, tales desperdicios, abundantes y variados, eran precisamente un manjar sabroso para los peces. A medida que ha ido deshabitándose el puerto, ha ido disminuyendo esa alimentación y desapareciendo aquella abundancia de peces que constituía su riqueza.

El salmón no es conocido en esta isla, según Ballester, aunque se intentara introducir su cría en las aguas de la *Albufera des Grau* por parte de D. Joan Mercadal, antiguo propietario pero, fuera por no existir suficiente fondo en la misma o por otras causas, aquel intento no dio los resultados apetecidos.

«Es sabido que la albufera es generosa en lisas, róbalos, anguilas, pequeñas doradas y otros pescados, incluso alguno autóctono de esas aguas. Tampoco existen langostinos en las aguas menorquinas (fuera de algún ejemplar muy raro) siendo así que son tantas y tan abundantes las especies de crustáceos comestibles (gamba, ermitaño y variedad de cangrejos) hasta la cigarra de mar ('cigala') hoy bastante escasa y que los fornellenses conocían por 'tèta', la centolla ('cranca' o 'cabra' para los ciutadellencs), el bogavante ('grumà'), de peligrosas pinzas y la langosta, el marisco por excelencia de estas aguas.

La sardina, sabrosa para comer cocida a la brasa o en el horno, aunque si es engordada dentro del puerto de Mahón, no es nunca de medidas generosas en nuestras aguas. Existe en abundancia buena parte del año, como también la alacha ('alatxa'), ésta de una calidad mediocre e indigesta. Gracias a la pesca con arte de faro, se captura hoy alacha de tamaño más generoso y en tal cantidad en algunas ocasiones, de no poderla transportar las barcas. ¿Sería buena la alacha para hacer arenques salados? (*) El boquerón ('aladròc'), pequeño pescado de boliche, produce muy buenas anchoas.

64



Comprando pescado en la pescadería de Mahón (*Pablo Cardona Natta*)

(*) Arenques salados, en menorquín *pinxes*; según D. Bartomeu Escudero, 'palabras tomadas del inglés durante las dominaciones británicas, 'pinxa' viene de 'pilchard' (sardina)

salade) – REVISTA DE MENORCA, 5ª época, tomo. X, pág. 169.

Los pescadores, al igual que los aficionados que sean un poco inteligentes, saben qué tipo de terreno desea, en cada época, cada tipo de pescado de fondo. El pescado denominado blanco: dorada, variada, herrera ('mabre'), raspallón ('esparrall'), morruda, lo mismo que las lisas y róbalo ('llops'), congrios y anguilas, cabrachos ('cap-rotjos') o escórporas ('rascles'), y todo tipo de cría que se generaliza bajo la denominación común de morralla ('peixetó'), sienten atracción hacia los puertos y calas abrigadas. De ello viene la ojeriza contra los bolicheros, sobre todo por dedicarse a la captura de esos pececillos. Muy acostumbrados los pescadores al uso de diminutivo en plan apreciativo, les denominan 'oradélla', 'pagellèt', 'pagrexól', 'esparraió', 'variadó', 'rascló', 'sarcotéll', 'obladinyóla', 'serranúll', 'roquerí', etc., y en las 'pesqueres' (zonas de pesca) de lisa, dorada, variada y oblada, donde se convierten en la pesadilla de los aficionados, porque se comen por el camino 'es bons', o sea, los cebos, de los aparejos sin que se enganchen en los anzuelos, en consecuencia, los maldecimos con el nombre despreciativo de 'menjó' (en realidad, morralla).



Pescada variada en especies obtenida en las redes (Artefoto)

¡Imprevisión humana! Aquellas encestadas de pequeños peces cogidas antaño, que no sirvieron más que para hacer caldo, (más o menos cuantiosas, según los puertos y calas) serían o podrían ser los salmonetes, las doradas, las variadas, los pagrios, los pargos o los dentones de este año.

Ya hay, para ello, pescado pequeño que se puede bolichar sin perjuicio: el jaramugo ('jonqueti') se degusta con delicia en invierno y, según los estudios del Sr. Ferrer, nada se pierde cogiéndolo, porque es la cría de sardina que emigra y desaparece en alta mar. Lo mismo, o poca diferencia, hay decir del 'gerricó' (caramel, 'gerret' pequeño).

Los salmonetes se encuentran en lo que los pescadores denominan 'tall' (corte), entre la arena y el alga o la roca, según sean de fango, cangrejeros o de roca. Son lo más apreciado y, cuando no vienen las parejas del 'bou', lo más habitual de nuestros mercados. Cuando llegan las parejas existe abundancia durante unos cuantos días, casi todos pequeños, y después pasan a convertirse en artículo de lujo. Una 'escalivada' de salmonetes en la playa, después de levar los aparejos al alba o a la caída del sol, puede convertirse en la golosina más preciada para quienes lo hayan probado. Personas de poco apetito se desayunan un 'quern' (cuatro) de buen tama-

ño, cuando en su casa no pasarían de uno o dos.

En el 'blanc' (en la arena) se encuentran los 'raórs', con cara de pescado japonés y dientes que llegan al hueso, los lenguados y platijas ('pedaços'), de carnes finas como el 'raor'. También los lagartos ('dragons'), las 'saltabardisses' o ratas, como las denominan los fornellenses, las 'fragates', las arañas blancas y arañas 'de cap negre', de púas lo suficientemente terribles como para hacer perder un dedo. Las pintarrojas ('gatóns') y cazones ('gatvaires'), buenos para freír una vez han sido desollados, o la raya y diversas especies de 'bastina' como la pastinaca ('escorçana'), mala y dotada también de una púa terrible, la 'xerna', el angelote, el clavel y otras alimañas por el estilo, de las que hemos podido observar alguna que no bajaba de las 12 arrobas y encima portaba dentro de su estómago más de media docena de peces no digeridos. Al observarla, su enorme rostro parecía un pleno de luna en caricatura.

66



Un precioso ejemplar de gromà (Tolo Orfila Alemany)

Por entre las rocas, cerca de la ribera, se encuentran al acecho la morena y el congrio. También habita el chaparrudo ('cabot de roca'). De chaparrudos hay variedad y abundancia por todas partes: 'berrubés', chupón, de alga, con cuernos, inglés o rojo, mocososo, etc. Mi compañero de pesca los prefiere fritos a muchos otros pescados más escogidos pero, fuera de los de roca y de los ingleses, son los parias de las 'pesqueres', casi tan odiados cómo la castañuela ('moret'), la vaca-serrana, y el vistoso cohombro de mar ('verga mansa') que de nada sirven.

La morena, riquísima con caldera, es muy temida por animales y hombres: sus dientes, a decir de los pescadores, tienen veneno. Ella y el pulpo, otro malhechor universal, porque por todo medra y a todo el mundo da caza, son el terror de las colonias pacíficas. Y dos especímenes que no se arredran: morena y pulpo no respetan ni al pescador. Hemos podido presenciarlo en cuanto a la morena. No querría comprobarlo de un pulpo que fuera de tamaño apropiado. Pasa por cosa cierta que 'el pulpo bate a la langosta; ésta bate a la morena (*) y la morena bate al pulpo'. Puede ser cierto, si nos ceñimos a las armas y defensas de cada especie. Resulta interesante la lucha a bordo entre hombre y pulpo: mientras el pulpo con sus tentáculos se aferra a los brazos del pescador, éste le larga un mordisco entre los dos

ojos, dejándole al acto semi-insconsciente. Por estas aguas tanto el congrio, como la morena y el pulpo alcanzan muchas libras de peso, sobre todo el congrio.



La morena (*Muraena helena*) en su cueva (Guido Pfeiffer)

(*) La morena tiene su vitalidad en la cola. Por ello el congrio es su enemigo más temible, porque lo ataca siempre por detrás y se la corta, causándole la muerte instantánea. Ésta y otras muchas curiosidades referentes al mundo de los peces las expuso en el Ateneo el Sr. Ferrer el año 1909, en su conferencia titulada “La vida de los peces”.— REVISTA DE MENORCA (5.ª época, tomo. IV, Pág. 129).

Las ‘barbades’ son el hábitat natural del pescado rayado (dorada, variada, morruda, sargo, ‘càntera’, etc.). La dorada con su paladar fuertemente armado por placas pulveriza fácilmente un ‘gravadó’ (cría de ‘escopinia gravada’).

Los ‘forts’ (roquedales, fondos de piedra) y ‘altines’ (fondos de Posidonia oceánica) son propios para doncellas (o julias, de vivos colores, que cuando son machos los pescadores menorquines denominan ‘caracus de rei’), vacas, serranos, zorzales (‘grívies’, de un verde precioso) y ‘roquers’. De estos últimos hay gran variedad: tordos, merlos (‘massots’), ‘tord-massots’ y ‘roquer-bavais’ (tordo negro).

Las escórporas (‘rascles’) y cabrachos (‘cap-rojos’), de aspecto formidable, púas muy peligrosas y carne muy sustanciosa y delicada, recomendada para enfermos y sanos, viven entre grandes rocas, como también la brótola (‘mòllera’) y la corvina (‘escorball’), sabrosa sólo en tiempo de cerezas. En Ciutadella al cabracho le denominan ‘rotja’, y en Fornells a la corvina, ‘puós’ (piojoso, por razón del parásito que llevan todos los escorbals aferrado). Las picaduras procedentes del cabracho y la escórpora, sufridas antes de haberles quitado las púas peligrosas, por lo general dan un malestar diferente según la persona que los sufra. Hay quien padece de unos dolores terribles y hay a quien le afecta poco. Una noche me picó un cabracho que a la luz de la luna había confundido con un ejemplar de mero joven (un ‘anfossól’). Los resultados fueron calambres y envaramiento del brazo hasta el codo y, a la media hora, sano, como si nada hubiera pasado. En Mallorca aplican encima del pinchazo un trocito de cuerno de ciervo, preparado -creo- con fórmulas cabalísticas. Los pescadores, por instinto hereditario, se ponen el dedo herido en sus partes, en busca de amoníaco, y se orinan encima de la herida. Había en el mercado de Mahón una vendedora, honrada, pero tan compasiva que permitía debajo de sus faldas toda mano que estuviera herida de este pescado. Aunque le llamaban de mal

nombre 'se patrona bestia', siempre fue respetada y querida por los del oficio. Se cuenta que una vez necesitó del remedio precisamente para un dedo propio, picado de escórpora, y los efectos fueron totalmente contrarios puesto que le resultó tóxico por encontrarse en mala semana. Para todo tipo de heridas de púa o diente de pescado se tenía una gran fe con las lenguas de San Pablo, fósiles -según creen- que se encuentran con frecuencia y pasan por dientes prehistóricos. Actualmente se va prefiriendo el frasquito de amoníaco a bordo.

68



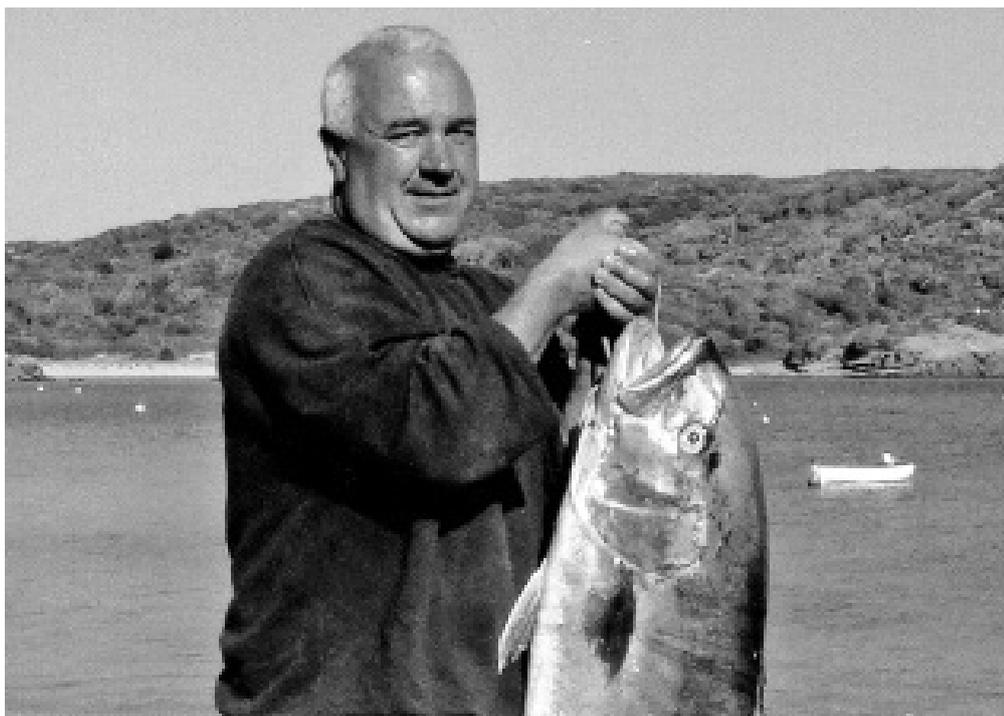
Pescador recuperando sus redes cerca de Favàritx (Tolo Orfila Alemany)

En el interior de las más profundas cavidades se encuentran succulentos meros junto a su primo, poco abundante, el nero. Y más lejano, siempre en fondos duros, de piedra, se encuentran los pagrios ('pagres'), brecas ('pagells') y dentones ('déntols'), todos ellos de buen peso y el garneo ('rafalét'), los rubios o perlones ('gallinetes'), martinás ('pastanagues') y gallinas ('ases'), de boca muy grande y cuerpo pequeño, carne fina, excelente para enfermos, y muchas espinas.

Los peces que más se acercan a la orilla son la salpa y la lisa. Animal elegante, de escama plateada con líneas doradas y verdosas, la salpa viene discutida de antiguo, como lo es la mujer, para los que se las dan de entendidos. 'Saupa i dona sempre és bona' (Salpa y mujer siempre son buenas), dicen unos; 'saupa i dona mai és bona' (salpa y mujer nunca son buenas), oponen por su parte los otros. Yo resolvería el pleito, aunque a disgusto de los célibes, aplicando por analogía la regla 'distingue tempora et concordabis jura'. ¿Es o no es buena la salpa? Lo es como cualquier tipo de pescado, bien presentada y a su tiempo -de abril a agosto-, según Ramis.

De lisas hay de muchas variedades, sobre todo en el puerto de Mahón: la 'llissa-vèra' y la carirroja ('galta-roja') son las mejores (en el horno con patatas, un plato exquisito para mi gusto) y muy inferiores, las variedades 'agut', 'cap-plá', 'taverner' y 'galubet'. Los Herodes de las lisas son la palometa y la lubina o róbalo, buenos peces entre los que, la lubina, es por encima de todos quien goza de merecida fama para ser degustada con la salsa mahonesa, a la que muchos, desconociendo su origen, denominan mayonesa o bayonesa (*) Se le puede perdonar a la lubina la carnicería que lleva a cabo mediante los cuchillos que lleva en sus costados, entre carrillo y branquia.

(*) Véase: REVISTA DE MENORCA (5ª época) tom. IX, 1914-L. Lafuente Vanrell: "La salsa mayonesa", pág. 164



Hermoso ejemplar de *círvia* (Tolo Orfila Alemany)

Muchas son también las clases de peces que tienen su hábitat cerca de la superficie, desde el 'roseti' y la sardina hasta el bonito, la servia y el atún, pasando por la sula ('serclèt'), la morralla ('moixò'), la boga, la caballa, el 'bisu', la aguja, la oblada, el jurel, la barracuda ('espet'), etc.

De calamares existe abundancia en invierno y primavera sobre fondos de arena (en 'es blanc'), y también suele hallarse algún banco de lúas o potas voladoras ('alutjes'), animal parecido de figura al calamar, pero de inferior calidad, de grandes dimensiones a veces y dotado de ferocidad contra los mismos hombres, a decir de los pescadores. El calamar se vuelve blando y delgado durante el verano, al igual que la sepia. De sepias se conoce una variedad en el interior del puerto de Mahón conocidas con el nombre de 'frenétiques', pequeñas como chipirones ('sipions') y muy sabrosas fritas con su tinta.

Sería un nunca-acabar si tuviera que relacionar todas especies comunes que habitan estas aguas. Pero creo que he cumplido con las que me parecen más comunes. Digamos, para terminar, que también tenemos el gallo de San Pedro, pez de fondo arenoso, poco apreciado del público y muy aprovechable por su fina y sustanciosa carne (su vistosa cabeza presenta un parecido a los martirios de la Pasión). El angelote ('escat'), de piel tan dura y rasposa que se utiliza para pulimentar la madera; está el cazón ('mussòla'), animalote parecido en forma al tiburón, bueno para la confección de empanadas, a falta de atún; el atún blanco ('bacòra' o bonito del norte) especie que se funde en sangre. El pez-luna ('llunada'), de carne agradable, ofreciendo encima del agua el efecto de un tricornio de guardia civil; la 'llampuga', de aparición en grandes bancos, pero insegura; el armado ('armat'), el rubio ('oriòla'), el piloto ('pámpol')*, el torpedo ('tremolor'), bueno para comer cuando se le han pelado las aletas que están cargadas de electricidad, según los pescadores; el cerdo ('peix porc'), curiosidad de museo, la golondrina de mar ('xòric'), con largas alas, muy pintado y bueno para obtener un guisado con azafrán y patatas; el volador que levanta el vuelo si quiere al aire como un pájaro; etc., etc.

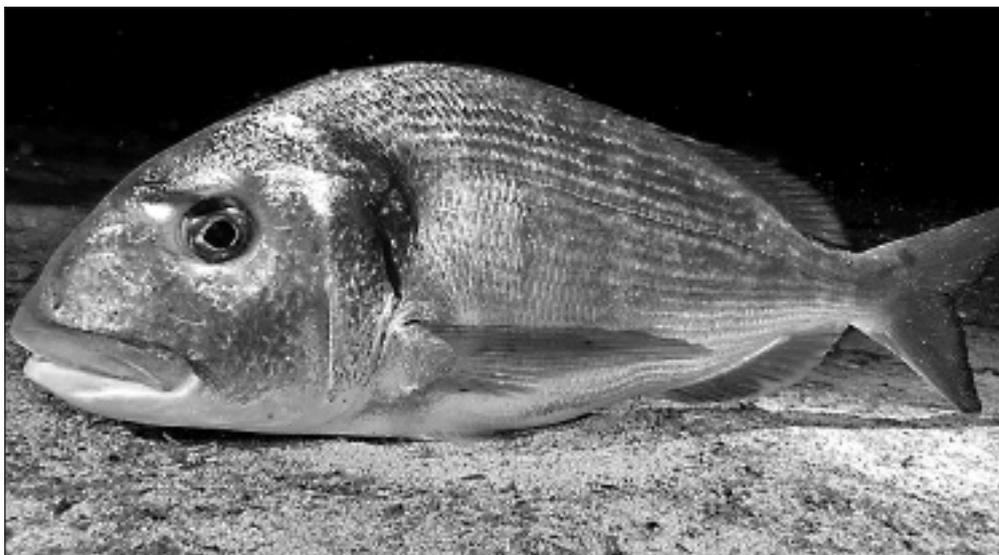
Y cierro este capítulo con la tortuga. Se capturan de muy buen tamaño en la superficie del agua, dándoles la vuelta sobre su caparazón cuando las encuentran dormidas, y vigilando su pico o boca, pues un bocado suyo ofrece mucho respeto. Todo el mundo conoce por aquí que la sopa y los filetes de tortuga son apreciados,

pero nadie los saborea. Una vez capturadas, o se embarcan hacia Barcelona, o se dejan perder en vida, o sea, en el agua, en la mar amarradas por una de sus patas.

70



Una romaguera (Wikipedia)



La siempre apreciada dorada (Wikipedia)

() Al igual que tiene por costumbre la lampuga, el pez piloto ('pámpol') también se coloca bajo cualquier objeto flotante y si es una embarcación anda con ella. D. Santiago Maspoch tiene uno domesticado en su vivero de langostas: el animalito acude en cuanto se le muestra carne u otra vianda y la toma de la mano. Creen que también acude cuando su amo lo llama por su nombre: 'titus'. »*

6.- LA PESCA PROFESIONAL EN FORNELLS

Los conocidos pescadores fornellers Jesús Pascual y Toni Riera “Neni” nos describían a su manera los aparejos típicos empleados para faenar en su zona de Fornells, puesto que algunos difieren de otros de la Isla, al menos, en su denominación.



La vida cotidiana en la villa pesquera (Cortesía Xisco Sturla)

Dependía de la temporada de pesca que llevaran a cabo. Por aquellos años solían comenzar en el mes de febrero con la langosta, siendo los primeros en hacerse a la mar empleando las *nanses de salvamar* mientras que, quienes se servían de las redes, solían hacerlo un poco más adelante en previsión de posibles temporales. Solían llevar a cabo alguna calada un poco hacia *mar endins* para capturar *ratjades* o *quisiones* aunque después prolongaban toda la campaña hasta septiembre para dedicarse igualmente a la langosta. Habían por aquel entonces dos o tres barcas que pescaban con la típica red de malla pequeña para *escorballs*, *cap-rotjos* o *molls*, unos aparejos que se componen de tres capas, las dos exteriores, la malla de los cuales tiene nudo por palmo y otra central con su malla de siete nudos por palmo y longitud de unos 100 m por unos siete palmos de anchura. Para colocarlas se buscaba un fondo rocoso puesto que las *barbades*, cuevas y rincones suelen servir de morada y refugio para muchos de estos peces.

Pasadas las fiestas de Navidad y de San Miquel, se solía ir durante un par de meses de *palangres d'aubes*, con el fin de capturar *mòlles*, *cànteres*,

variades y algún *pagret*. Por *aubes* lógicamente se entiende salir por la noche de forma que los aparejos de pesca quedaban calados con el amanecer. Seguidamente se iba al extremo que se había calado en primer lugar y se empezaba a *saupar* (levar) todo el aparejo otra vez. El tiempo medio de calado venía a ser de una hora. Otros pescadores se dedicaban a la *llampuga*. Para éstos, la zona de pesca se dividía en sectores los cuales eran sorteados cada año entre los profesionales locales el *día de San Bernat* (20 de agosto), de forma que cada uno tenía asignada su parcela en la cual no podía pescar sino el titular.



Otra imagen de antaño: 1938 (*Fotos Antiguas de Menorca*)

El pescador con base en Fornells pescaba en dos zonas: desde el faro de Cavalleria hacia poniente, que entraba en el sorteo de Ciutadella y desde el faro hacia levante, que era la propia. La primera, que solía pescar una sola barca, comprendía el sector de Sanitja, mientras que la segunda incluía En Batiste, En Salé y la propia bahía hasta la bocana del puerto. Quienes se dedicaban a ella eran los “*Roxillos*”, Biel Mus, los “*Bòmbes*”, los “*Tinets*”, Biel “*Cuca*” (que era quien empleaba más el sector de Ciutadella), “*en Carrió*” y los “*de Mates*”, entre otros. A partir de la enfilación de Monte Toro por la bocana del puerto, hacia levante, se obtenían otros tres o cuatro sectores que serían igualmente sorteados entre los interesados.

Para colocar los aparejos se solían hacer dos *andanades* en las cuales había fijadas siete boyas o *capcers* en cada una; entre éstas, se medían unos 300 m. Eran artes que no tenían plomos en el *guarniment de baix* sino que eran más bien *surants* (flotantes), que se complementaban enganchoando *feixos* (haces) de *mata*, el popular arbusto costero, que ofrecía un símil de protección a las *llampugues* las cuales se acogían bajo su sombra en los atardeceres. Los pescadores iban cerrando despacio la red que acababa en una especie de saco, en el cual quedaban finalmente retenidas. Jesús:

—En Navidad, otros iban a por el *gerret de solta* (caramel), como lo denominamos en Fornells, o *gerret de vorera*, como se hace en Ciutadella y en Mahón, empleando para esto los aparejos llamados *solta cega*, todo lo

contrario que la *solta clara*, empleada para la pesca de *oblades*. No obstante, a otros les apetecía más ir de palangres, los cuales se podían calar igualmente de día (para los serranos) e incluso había quien pescaba con volantín con objeto de sacar cuatro serranos que mezclar con las *rascles*, *cap-rotjos* y otros, para hacer mejor la mezcla para caldera que solicitaba el futuro cliente, o también pasaban el rato pescando calamares, que siempre han estado cotizados. “*Neni*”:

—Era algo muy normal en aquella época y el pescador se dedicaba al volantín durante unas tres horas, lo que le permitía llenar un cajón de serranos durante ese tiempo y así mezclarlo todo.

El aparejo denominado *serclet* servía para capturar el *moixó*, que se empleaba como cebo para los palangres, sin embargo, en Fornells, no solía ser así puesto que contaban ya con el cebo facilitado por los *bolitxers*. Por lo que se refiere al manejo del *sardinal*, ambos pescadores manifestaban que consiste en un *tresmall* de bastante alzada, que se empleaba para la captura de la aguja. La malla central tenía los agujeros bastante estrechos. También servía para capturar *llampugues*. Solía calarse por la noche en un punto y bogando, bogando, se cubría una gran distancia en busca de las posibles capturas. Cuando se escuchaba chapotear el pez, se comenzaba a cerrar en círculo el aparejo, para que el banco quedara en su interior y así poder atraparlo. De día, se calaba igualmente cerca de la costa y se lanzaban al agua trozos de caña. Si estaban presentes las agujas, no tardaban en poner su boca sobre ellos para hacerlos girar. Es una curiosa costumbre que tienen estos peces. Una vez localizadas se actuaba exactamente igual que durante la noche.

Una de las variedades de este tipo de aparejo lo eran las llamadas *boni-toleres*, que empleaban un tipo de malla más ancha. Y entre estas últimas, existían igualmente otras de diferentes anchuras, dependiendo de la época del año en que fueran a utilizarse. Cuando se faenaba con ellas durante la noche, con luz artificial, se decía que se pescaba *amb bisera* o *amb bisu*. “*Neni*” recordaba que pescando cerca del muelle del Hospital en el puerto de Mahón junto a su amigo Joan “*Jaumó*”, pudo capturar su ejemplar de bonito más grande, que dejaría en la balanza algo más de 4 kilos de peso.

Otra expresión fornellera de la época sería hacer la pesca de la *bastina*, que consistía en calar las redes *damunt blanc* (mayoritariamente fondo de arena), donde se capturaba el tipo de peces que se conocía genéricamente con este nombre (*ratjada*, *gató*, *quisona* y otros), que para ser cocinado tiene que ser liberado previamente de su dura y áspera piel. Normalmente el tipo de red empleado era el conocido como *escatera*, que servía igualmente para la langosta. Como se ha citado anteriormente, a este tipo de redes y todas las demás, los antiguos pescadores de la población marinera las tejían de una forma totalmente artesanal. “*Neni*” era uno de estos profesionales:

—Hice unas doce, de dos *passades per pam*. Eran bastante altas puesto que tenían 10 mallas y, media malla, medía un palmo. Tenía *guarniment de dalt*, con corchos y *guarniment de baix*, con los plomos. Se fijaban con el método clásico de un *pedral* abajo y *capcer* arriba, este último formado por una boya de corcho o dos, con unas brazas de más como seguridad por si el *pedral* resbalaba y caía por una *encltxa* (corte) o *barbada* del fondo y se iba hacia abajo. Estos cabos o *guarniments* se elaboraban con esparto, un material que tenía en su tienda un comerciante de Mahón, “*en Martí s’esparter*”, de s’Arraval. Más adelante se sustituyó el esparto por otro material denominado *pita*. Hoy en día estos materiales, por supuesto ya no se emplean. Y es que actualmente existen otros mucho mejores.

Una especie de pez azul que solía capturarse en cantidad lo era el que se conocía cómo *enfú*, muy parecido al *aladroc* (boquerón) y que era codiciado como alimento por todas las otras especies marinas. Solía moverse formando *moles* (bancos), muchas veces de forma esférica que giraban lo mismo que si fueran una gran pelota. Tal es así que algunos pescadores solamente tenían que meter el salabre y vaciarlo sobre la cubierta de su barca (porque también es comestible para el hombre) de la gran cantidad que había.



Pescadores construyendo *morenells* (Fotos Antiguas de Menorca)

El *morenell* empleado por los pescadores de Fornells era muy parecido a la *nansa*, pero más larga (al contrario que en otras zonas de la isla, que es redondo y plano), y era construido también por el pescador artesano, mediante ramas tiernas del grosor de un *jonc*, de *vima*, *aladern* o *ullastre* las cuales recogían en el interior de las marinas de los alrededores. Consistían en un cilindro recubierto de una malla adecuada para no dejar que la morena saliera a través de ellas, a la cual estaba destinada. El cuerpo del cilindro estaba reforzado con tiras de la variedad de caña que crece a las torrenteras locales. En uno de sus extremos se colocaba el *enfàs*, de forma cónica (embudo) orientado hacia el interior del cilindro, rematado por los extremos de todas las varillas que lo formaban, de forma que permitía el libre paso hacia el interior, pero que dificultaba enormemente la salida otra vez tras haber entrado a comer la *esca* que se había colocado en su interior. El otro extremo recogía en el denominado *monyó* los extremos de todos los *joncs* empleados para construir el armazón (*cos*).

Por su parte los *palangres*, también construidos artesanalmente, estaban formados por una línea madre que se podía comprar a "Ca's Veler", en el puerto de Mahón. Este taller tenía las herramientas adecuadas para tejer el cabo en una longitud básica que se conocía como *llença*. Cada palangre estaba formado por 6 *llençes*, que se unían una con otra entre si, obteniendo un aparejo de una longitud de unas 150 *braçes*. Colocadas a distancias iguales entre ellas, pero dependiendo del tipo de pesca que se quisiera llevar a

cabo, se colocaban las *braçolades* en cuyos extremos se ligaba el anzuelo. Y entre ellas, en el caso del tipo *surant* o flotante, el corcho y el *pedralet* que lo mantendrá en posición totalmente operativa una vez colocado. Existen del tipo *de fons* (fondo) y *surants* (flotantes) dependiendo del tipo de pesca y que se diferencian que los anzuelos, una vez calado el aparato, yacen en el fondo o se mantienen entre aguas a la altura deseada. Los anzuelos empleados eran del n.º 13 para *aubes*; del n.º 7 y 8, para *déntols* (dentones) y *pagres*, mientras que para el *anfós* se empleaban de los números 1, 2 y 3. Los *palangres* para estos últimos eran conocidos como *de fons*.

Por lo que se refiere a las langostas, además de las mencionadas *escateres*, en Fornells su captura era bastante habitual mediante el empleo de las *nanses*. Las barcas que se dedicaban a ello se hacían a la mar con su cubierta llena de estas artes amontonadas, puesto que el engarce de la línea madre que se calaba constaba de 50 o 60 unidades, unidas entre ellas a una distancia regular. En sus extremos se colocaban los clásicos *pedral* y *capcer* unidos por la línea denominada *calament*. En su interior se colocaba cualquier cebo que permitiera atraer a las cotizadas presas: trozos de pescado, pulpo, *gató*, incluso despojos del matadero o trozos de ave marina.

75



Pescadores trabajando con redes en la zona de Es Pla (*Toni Vidal*)

Si una *xerxa* o un *palangre* quedaba enganchado en el fondo, tenían que pasar el aparejo por el interior del *desenrocador*, un aro de piedra o plomo (denominado *rotllo* en Mahón y Es Castell), el cual bajaba amarrado a un extremo y, trabajando con ambos, estirando y aflojando, la mayor parte de las veces conseguían recuperar de nuevo los aparejos que habían resultado enganchados. En otras ocasiones no había nada que hacer y no tenían otro remedio que romper y comenzar a levar de nuevo, pero por el otro extremo. Era normal que se quedara un trozo de red o palangre enganchado a una roca, *barbada* o cualquier elemento sumergido puesto que no siempre la operación finalizaba con

el deseado éxito. Para construir los *desenrocadors*, los pescadores cortaban la piedra a base de martillo y cincel hasta conseguir darle unas líneas realmente sorprendentes hasta el punto de lograr obtener un aro perfecto.

Los dos pescadores de Fornells confirmaban que en toda la costa de Menorca se encuentran varios puntos estratégicos que han sido empleados por los pescadores de caña y que también empleaban unos aparejos con los cuales cerraban un sector determinado. De ellos se conservan aún las denominaciones de “*Sa pesquera*” “*Ses pesqueretes*”, “*Pesquera de ses cànteres*” en cuanto a los primeros y, “*Bol de ses saupes*”, “*Bol de fòra*”, “*Bol de llevant*”, “*Bol d’en Trobat*”, “*Bol d’en Esteve*” y muchos más en el de los segundos. Ellos explicaban que el *bol* consiste en una rinconada formado por la costa, la cual solía cerrarse mediante unos aparejos del tipo red. Seguidamente se agitaba el agua del interior, haciendo un chapoteo, con lo cual, los peces se asustaban y querían huir, pero quedaban atrapados en la red que habían colocado los *bolitxers*, quienes a veces también salían a pescar fuera, aunque en menor escala. Sus puntos habituales de trabajo se encontraban en el interior de los puertos puesto que, generalmente, se trataba de pescadores de edad más bien avanzada.

76



Panorámica de Fornells con su refugio o dársena (*Fornells Antic*)

El artilugio de pesca que en Mahón se conoce como *ostiera*, que es la pinza metálica sujeta en uno de los extremos de un asta o vara sostenida con una mano y que se maneja con un cordel manejado con la otra, en Fornells tiene su versión en la *cullidora*. En este caso se trata de una simple caña que tiene uno de sus extremos abiertos a corte de cuchillo y afilado. Este corte se mantiene entreabierto para que pueda ejercer su función de pinza, mediante un *tasconet* o astilla que impide se cierre, con lo que perdería su utilidad.

“*Neni*” lamentaba que el puerto de Mahón perdiera sus excelentes cualidades de zona de cría en abundancia de gran variedad de moluscos y mariscos. Recordaba que, por ejemplo, Calafiguera era un magnífico criadero de *corns*. En su día los técnicos atribuyeron su desaparición a una fuerte contaminación de las aguas que acabaron con tan preciado valor pero, en su opinión

—Yo creo que la contaminación no fue tanta como se afirmó en su día. Se hablaba de que por dicha causa habían muerto los *peus de cabrit*, las *escopinyes* y las *osties* (ostras). Recuerdo que lo estuve comentando con otro pescador, Joan “*Jaumó*”, porque en la cala de San Esteban y la cala Teulera se morían todos los *peus de cabrit*, mientras en el resto del puerto continuaban criándose de forma espléndida, al igual que las *osties*, tanto blancas como rojas. Estoy convencido de que existió algún tipo de epidemia que les afectó hasta acabar con el existente en la bocana.

7.- DE NIEBLAS, NEBLINAS Y CALIMAS

La *boira* o niebla es un fenómeno meteorológico que origina la suspensión de gotitas de agua muy pequeñas en el aire resultando de ello una reducción de la visibilidad a menos de un kilómetro. En el caso de la *boirina* o neblina, su formación también depende de las nubes que descienden a nivel de suelo. Esta densidad hace que se denomine neblina siempre que produzcan una visibilidad de 1km o superior. Además, la neblina al tener una densidad menor también es más rápida de disipar y puede desaparecer rápidamente, aunque el viento no sople con excesiva fuerza. Otro fenómeno es la *calitja* o calima, que comparte características como dificultar la visibilidad y la humedad del aire, pero no consta de gotas de agua. En la calima existe una suspensión de partículas extremadamente pequeñas y secas en el aire (no gotas de agua como los anteriores) que son invisibles a simple vista, pero suficientes para dar al aire un aspecto opalescente. Estas partículas que se encuentran suspendidas en el aire pueden ser polvo, cenizas, arcilla o arena. Y se denomina de esta forma particular a la niebla que se forma sobre el mar. El origen etimológico de la voz es el latín *bruma*, es decir, el solsticio de invierno. Estas partículas en suspensión también pueden ayudar a que durante el amanecer o atardecer veamos un cielo rojo espectacular.

77

La niebla dificultando la navegación (José Barber, Menorca.info)

Las causas de la aparición de la niebla son variadas, aunque siempre se rigen por el mismo principio y es que surge cuando el suelo se enfría mucho por la noche y enfría a su vez la capa de aire húmedo más próxima a él, provocando saturación. También aparece cuando una masa de aire cálido se desplaza sobre un terreno frío o una superficie del mar gélida. La neblina hace visibles los rayos de sol, algo que la niebla debido a su alta densidad de partículas no permite. Otro dato a tener en cuenta es que, desde la distancia, la neblina tiene un tono más grisáceo-azulado, mientras que la niebla suele ser más blanquecina. Hay una escala que nos dice que se considera niebla cuando la visibilidad es menor a 1 km, neblina cuando es entre 1 y 2 km y calima cuando podemos ver a una distancia mayor de 2 km. La niebla del mar es la niebla de advección que se produce cuando el aire húmedo y cálido se mueven sobre la superficie del agua fría del mar. El vapor del agua cálido se condensa al estar en contacto con el frío que desprende el agua y produce pequeñas gotas de agua. Se produce una saturación que se conoce como punto de rocío. En caso de estar navegando y aparecer niebla, lo más importante es mantener el punto de vigilancia visual de forma constante, reducir la velocidad y encender las luces de navegación con el objetivo de ser más visibles para otras embarcaciones que se puedan encontrar navegando en nuestras inmediaciones.

—Para mí, la niebla ha sido un factor que no me ha preocupado demasiado— nos decía cierto día Leandro Preto, pescador jubilado de Es Castell y es que, con ella o sin ella, sus jornadas en la mar se habían ido desarrollando sin mayores problemas a lo largo de su vida profesional. Sin embargo, recordaba una anécdota ocurrida el año en que la Comandancia de Marina obligó a que todas las embarcaciones menores llevaran instalado a bordo un compás “homologado”. Aquel día había amanecido cerrado en niebla y no se veía absolutamente nada. Habían calado el día anterior 3 *toms* de redes tomando como referencia Sant Antoni por la Torre. Como no aclarase decidieron hacerse igualmente a la mar y servirse del compás. Para ello tomarían el rumbo a seguir a partir de una de las boyas de la bocana del puerto y, según todas las previsiones no tardarían en localizarlos puesto que la distancia era relativamente corta. Navegaron media hora y no veían nada. Otro cuarto más y el *capcer* que continuaba sin aparecer. Por fin entre la bruma descubrían uno, resultando ser el último de todos (tenían 6 fondeados), a pesar de que se encontraban en fila india.

Y también en otra ocasión, en que habían calado en la *barra* de Alcaufar, navegaron hasta la Torre y partir de ella utilizándola como referencia, fueron en busca de sus aparejos. Tras media hora desde que la dejaran por su popa, allí no aparecía nada. Tuvieron que volver atrás y comenzar de nuevo. A la segunda la encontraron.

—A nosotros la niebla no nos preocupaba y siempre nos movimos bien y con confianza a pesar de su presencia. Yo creo que es más peligrosa la colisión con otra embarcación dado el gran tráfico que existe en la actualidad. En aquellos años los barcos navegaban poco a poco e iban realizando pitadas o dando golpes de campana. Ahora, como tienen radar y otros aparatos, navegan más confiados.

En su vida profesional, Nito Florit, también pescador de Es Castell, tuvo que navegar cerrado en niebla más de una vez, aunque el episodio que recordaba como más anecdótico le sucedió navegando de marinero con Pepe Albiol. Aquél era un día en que se encontraban trabajando por fuera de la isla del Aire. La barca era, por aquel entonces, la *Pepe Juan* (que al llevarse

a cabo esta entrevista ya había cambiado su nombre por el de *Albiol* y que patroneaba un hijo del propietario), estaba equipada con un motor semi-diesel Larrán, fabricado en Barcelona y muy bien considerado en aquellos años, y poco más. No habían otros medios. De pronto se vieron sorprendidos por un frente de niebla muy denso que, poco a poco, fue avanzando hacia ellos privándoles de toda visibilidad. Desde la barca no podía verse absolutamente nada. Albiol le tranquilizó diciéndole que no se preocupara porque navegarían con el auxilio del compás, que sacó de un compartimento bajo cubierta y colocó en un lugar donde pudiera ser observado en todo momento. Y comenzaron a navegar. No existían las sondas, de forma que, al cabo de un buen rato, tomaron un volantín para emplearlo como escandallo, recuperándolo nuevamente al tiempo que estimaban una profundidad de unos 90 metros, medida aceptada por ambos como completamente satisfactoria. El rumbo era el correcto. Pasó un poco más de tiempo y repitieron la operación: 85 metros.



Puerto de Ciutadella (*Menorca.info*)

—Vamos bien. Llevamos rumbo directo a tierra —pensaban ellos y continuaron. Otro rato más, volantín al agua y... no se encuentra fondo. Asombrados, decidían continuar un trecho más y repetir la operación: menos aún. Nito exclamaba compungido

—Hemos perdido los papeles y ya lo hemos perdido todo...

Continuaron navegando y haciendo pruebas mientras las horas pasaban hasta llegar el atardecer y ya oscurecía. De pronto el volantín tocaba fondo. Decidieron continuar a ese rumbo y la sonda era cada vez menor, hasta observar unas luces entre aquellas odiosas brumas. Cuando pudieron identificar el lugar descubrieron que habían estado zigzagueando hasta ponerse al través del Cap d'en Font. Al principio no entendían qué podía haberles ocurrido para obtener aquel error, hasta que moviendo el compás, comprobaron que su funcionamiento quedaba afectado cuando lo pasaban por encima de la palanca del inversor del motor, bastante larga, que al encontrarse situada muy cerca del instrumento afectaba la lectura, ofreciendo ésta un amplio margen de error.

—La parte positiva es que cuando hay niebla suele haber calma. Con los

instrumentos actuales esto ya no nos ocurriría. Simplemente observando la sonda ya veríamos si el fondo subía o bajaba en todo momento. Y no digamos si hubiéramos dispuesto de un GPS. Pero en aquella ocasión dimos la vuelta a la isla del Aire, pasamos sobre la *fonera* y continuamos paralelos a la costa hasta las proximidades del Cap d'en Font. Albiol, cuando tomó la lectura, había obtenido el rumbo para navegar directamente hacia la Punta de Rafalet, pero el error de la aguja nos dio un rumbo totalmente falso que nos desvió completamente. Otras muchas veces me ha sorprendido la niebla pero, como el caso narrado, nunca. Los medios por aquellos años eran muy limitados.

Pepe Albiol, por su parte, recordaba igualmente aquel episodio manifestaba que abordaron la costa en Ets Esqueixos, entre la Cala de Biniancolla y la Platja de l'Aire, que no sabían donde se encontraban así que sacó el *corn* (una caracola grande que solían pescar en zonas de mucho fondo y que hoy son ya raras) y soplando con él, salieron varios vecinos a ver qué pasaba y les aclararon la zona en que se encontraban

80

—Muchas otras veces he navegado con niebla estando solo y no he tenido ningún problema. Tú sabes dónde te encuentras, por lo tanto, si tienes un compás sabes que tienes que navegar al rumbo opuesto y pegarás contra la costa tarde o temprano. Pero tienes que tener un compás. Hoy están los GPS y, si todo funciona, no tiene por qué haber ningún tipo de complicación. El día en que estaba con Nito, al llevar el compás falseado por la acción de la palanca de hierro del inversor del motor, la lectura fue totalmente errónea. Llegamos sobre las nueve de la noche.



Las imágenes pueden alcanzar tintes fantasmagóricos (*Certimedic*)

Los hermanos Canals, de Ciutadella, también nos contaron que hasta entonces no habían tenido muchos problemas por su causa.

—Hace muchos años las nieblas eran más intensas y tenían mayor duración. Hoy se disipan con relativa facilidad. Recuerdo que íbamos a pescar con la barca y eran varios los días en que se hacía presente durante muchas horas. Nosotros solíamos costear bastante porque había más langosta y en consecuencia se capturaba bastante más cerca de tierra. Cuando ello sucedía, como éramos varias barcas, solíamos reunirnos para matar el rato hablando sobre diferentes temas. Los medios en aquellos años eran bastante más precarios. Hoy tenemos muy buenas comunicaciones y las *barques del bou*, que por lo general trabajan bastante alejadas de la costa, nos suelen avisar que salgamos hacia afuera tranquilamente porque la niebla se encuentra tan sólo pegada a la tierra. Pero en aquellos años esto lo desconocíamos y no nos aventurábamos, por si acaso. Tan sólo nos abríamos 100 metros de tierra y ya estaba el ambiente completamente limpio. Pero si no nos avisaban, nosotros no sabíamos nada. Por esta causa eran muchos los días que no recuperábamos las redes con todas las consecuencias que de ello se derivaban.



S'Altre banda difuminada (puerto de Mahón) (Gemma Andreu, Menorca.info)

Preguntando por el mismo tema a otro pescador ciutadellenc, Biel Cerdá “Niu”, nos contaba que él sí había tenido que sortear no pocos problemas a causa de su presencia que, al trabajar en la zona del canal, el máximo peligro lo suponía el paso de los vapores

—Un paso que era mucho más concurrido cuando Argelia mantenía líneas marítimas directas con Francia, con el paso de correos y cargueros. Si había niebla solían pitar mientras cruzaban entre las islas y nosotros hacíamos lo mismo con el *corn* (caracola), señalándoles de este modo nuestra presencia en sus inmediaciones, lo que les hacía ir más vigilantes para evitar cualquier posibilidad de colisión. Recuerdo muchas ocasiones en que, manteniéndonos agarrados a un *capcer* para evitar ser arrastrados a causa de la corriente, escuchar perfectamente las *pistonades* de la máquina del barco que pasaba muy



Amanecida con niebla en el puerto de Mahón (*José Barber, Menorca.info*)

cerca de nosotros, así como el sonido del agua al ser cortada por su proa, sin alcanzar a ver nada por estar completamente cerrados en niebla.

Recordaba también que en muchas ocasiones y a causa de estas condiciones, se hacían a la mar contando con la ayuda del compás y del reloj. Daban el rumbo a la embarcación y, conociendo la velocidad, navegaban el tiempo necesario estimado hasta llegar a la zona. Una vez se suponían en las cercanías, moderaban y comenzaban a escudriñar la superficie del agua en busca del ansiado *capcer*, trabajo que requería en muchas ocasiones su tiempo, puesto que no resultaba fácil encontrarlo pudiendo estar dando vueltas a su alrededor sin observarle

—Y su miga la tenía también navegar de vuelta hacia la costa por el paso de los vapores, porque mi padre estuvo siempre pescando en la zona del canal o en la costa sur. Nunca fue a trabajar al norte. Para volver con niebla resultaba bastante más complicado pero todos nos defendíamos.

El pescador Sisco Domingo, de Ciutadella, también tuvo que navegar con niebla.

—Nosotros los pescadores solemos decir que *més val un bon embat que un dia de boira* porque esta última es muy traicionera ya que no ves absolutamente nada. De todas formas años atrás navegábamos con el compás y el reloj en la mano para calcular tiempo aproximado transcurrido el cual ya *xoroas* (atisbas) el horizonte y cuando encontrabas el primer *capcer*, recuperabas todo el aparejo aunque no vieras nada más. Calábamos ocho *fileres de nanses*, lo cual significaba dieciséis *capcers* en el agua y cada *capcer* representaba una enfilación, puesto que los aparejos los calamos utilizando las señas. Si conoces la costa, que es nuestro caso, sobre aquella enfilación ya puedes situarte y arrumbar con el compás y el reloj y, cuando terminas de recuperarlos todos, haces lo mismo pero poniendo rumbo a tierra. De todos modos, en la actualidad con el GPS, no existe ningún problema. Hoy salimos de puerto, le indicamos el punto al que deseamos ir y ya podemos olvidarnos de todo. El aparato ha supuesto una gran comodidad que, añadido a las sondas, también hay que decir que ha servido también en parte para limpiar de pescado el mar. Esto es sin duda una realidad.

Precisamente y en este aspecto, Juan Roselló “*Pou*” nos explicaba uno de tantos que le tocaría capear en su vida profesional. El hombre había tenido pocos días antes de la entrevista un problema por causa de este fenómeno meteorológico.

—La niebla es un fenómeno que suele darse más al inicio de la primavera, siendo más bien extraña el resto del año. A veces incluso se impone en el interior de Es Grau y sin embargo, en mar abierta no se hace presente, algo por el estilo de lo que acontece en los *Vergers* de Mahón, que no se ven y sin embargo el Polígono Industrial está completamente despejado. Al ver como amanecía les dije a los demás pescadores que yo tenía las redes muy cerca de tierra y que saldría a buscarlas igualmente. El problema radicó en que fuera me encontré más cerrazón que dentro de la cala.

Juan sabía que tenía el primero de sus *capcers* a unos 300 metros de la Punta de Sa Galera, por lo que se dirigió hacia este punto. Pero cuando se encontraba junto al frontón, sintió incluso cierta pereza tener que dejar tierra e introducirse en aquella mar de humos densos en que no se veía absolutamente nada. Se lo estuvo pensando y cuando hacía un buen rato que estaba esperando llamó por el teléfono móvil a su esposa dándole cuenta de su situación y que de surgir problemas ya la volvería a llamar. Finalmente se fijó un rumbo y comenzó a navegar lentamente, apartándose de la costa en busca del flotador.

—Yo confiaba que lograría encontrar el *capcer* muy pronto pues entre la

niebla todos los objetos se sobredimensionan y valiéndome de esta suposición confiaba en encontrarlo más rápida y fácilmente. Por fin lo descubrí y recuperé los aparejos. Todo acabó bien pero no por ello dejo de reconocer ahora que lo que hice aquel día fue una verdadera imprudencia. Y lo fue porque en mi caso trabajo siempre con el motor, lo cual te impide escuchar cualquier otro sonido existente en los alrededores y un barco que estuviera navegando en aquellos momentos u otra barca podría haber entrado fácilmente en colisión conmigo sin haberme dado yo cuenta ni teniendo capacidad alguna de reaccionar. Si fuéramos dos y uno manejara los remos el caso sería diferente. Además me sonrió la fortuna puesto que de seguir cerrada la niebla, al no ver nada, a lo peor tampoco me hubiera resultado fácil encontrar la tierra pero coincidió con el final de la tarea el que comenzara a levantarse lentamente, despejándose tanto la Mola como Sa Mesquida y la zona en que me encontraba, lo que me permitió tomar un rumbo directo hacia Sa Galera y volver bordeando la costa hasta entrar en Es Grau nuevamente y sin mayores dificultades.

84



Calitja o calima en Fornells (Mercé Riera)

8.- DE PRONÓSTICOS, REFRANES Y TEMPORALES



Temporal en la costa sur menorquina (Artefoto)

Citaba Ballester que el gran peligro para el pescador menorquín se encontraba en su alejamiento de la costa ya que, si le entraba una *mestralada* (noroeste) estaba perdido, porque el viento los arrastraba mar adentro, hacia las costas de África (ya le ocurrió a alguna embarcación de pesca de esta isla). De tratarse de una *tramontanada* la mar cierra tanto puertos como calas si se encuentra en el norte, e impide arrumbar a tierra, si se está en el sur. De hecho, ya lo citaba así un antiguo contraamaestre de la Armada, o “Cabo de mar” como lo denominaban los antiguos pescadores de Fornells cuando existía en su puerto un pequeño destacamento de la Marina española:

—El mejor marinero que tengo es la tramontana. Cuando aparece y se establece, de aquí no entra ni sale nadie.

También existía, o existe, la posibilidad de una presencia súbita y traicionera de un fuerte chubasco o el temido *cap de fibló* (tromba o manga marina), capaz de impedir que la barca logre alcanzar un refugio seguro. Pero lo realmente preocupante era (como nos lo cuentan algunos pescadores en sus biografías) cuando el patrón se veía sorprendido teniendo el aparejo en el agua, por el duro

coste económico que supondría para ellos el perderlos, y más en aquellos años, en que su mayoría eran de modesta posición. Entonces se hacía un sobreesfuerzo para salvarlo y ello suponía las horas más terribles de su vida. Se decía que, por propia superstición instintiva, el viejo pescador no pedía nunca la presencia del viento, aunque la mar se encontrara en *calma blanca*, aún viéndose obligado con ello a tener que bogar unas cuantas horas para llegar a puerto ya que no habían hecho aún su presencia los motores a bordo.

86



Temporal de tramontana en la bocana de Fornells (Mercé Riera)

Existían desde tiempos inmemoriales muchos detalles naturales que permitían aventurar el pronóstico con respecto al tiempo que se avecinaba, que eran conocidos tanto por los payeses en tierra, como entre los pescadores: la llegada repentina de un sur fresco, que se dice llama por contraste a la tramontana y cuando durante la noche corren muchas estrellas, quieren anunciar sureste fresco a la mañana siguiente. Por su parte, el *mestral* (noroeste) *dorm* (encalma) por la noche, pero *s'aixeca* (vuelve a refrescar) de buena mañana. También existen en el refranero: «Nubes en puente, temblorcillo en la puerta», «un cielo rojizo a la puesta del sol, aguas claras o tiempos brumosos, viento para el día siguiente», o «grandes cirros traen fuertes corrientes capaces de destrozarse el aparejo» —a esto los antiguos profesionales lo denominaban *temporal baix la mar*, etc. También se citaba que «El canto del *xirlot* (chorlito real) señalaba tempestad», como también la señala *un sol fuerte entre nubes*. «Viento del Este, lluvia a pestes», «Ave de mar que busca madriguera anuncia tempestad de esta manera», «Si hay agua después del viento tu barco andará contento», «Si viene lluvia y después el viento arría todo o métete adentro», «Cielo rojo al amanecer, el mar se ha de mover», «Si llueve de madrugada a medio día no pasa nada», «Horizonte claro y relampagueante, tiempo bueno y sofocante», «Luna amarilla o rojiza que lloverá profetiza», o «*Vent de xaloc, molta mar i peix poc*», «*Al cel roquetes, a la terra bassetes*», «*Vent de llebeig, aigo veig*», etc. existen

infinidad de refranes sobre este tema tanto en castellano, como en lenguas vernáculas. Ballester:

«No naufragan muchos pescadores, porque aún con poca observancia de las precauciones ordenadas, todo el mundo vela para defender su vida. Pero no existe punta, calanca ni ‘escull’ en la costa que no recuerde sucesos que ocurrieran, bien en nuestro tiempo, bien en el pasado. Cuando entraba un tiempo de cuidado en la costa de Fornells, la población pesquera del norte, jóvenes, mujeres y ancianos se congregaban al pie del antiguo ‘castell de Sant Antoni’, para pasar juntos, todo el pueblo, aquellas horas tan angustiosas. De pronto señalaban la presencia de una barca entre las olas, poco después otra... hasta que todas hubieran rebasado las puntas cercanas intentando ganar puerto. A través de nubes de espuma levantada por el viento, los que estaban en tierra iban reconociendo barcas y tripulantes. Pero la angustia crecía por momentos, porque restaba aún lo más difícil y era que había que salvar la rompiente. No todos la salvaban y allí, a la vista de los suyos que nada podían hacer en su auxilio, en medio de sublime desesperación, se engullía la mar algunos de sus hijos predilectos...» —Precisamente recordaba haber tenido a su servicio una criada *fornellera* (natural de Fornells), que de esta forma había perdido, en diferentes circunstancias, a su padre, su marido y, parecía ser, que a más de uno de sus hijos—. «En el interior de los ojos de aquella ancianita, ojos negros de dulce melancolía, parecían verse grabadas las trágicas escenas»

Según nos contaba el pescador de aquel puerto Jesús Pascual, cuando los pescadores de Fornells faenaban por esa zona, ante la inminencia de un temporal, solían refugiarse en *Cala Prudent*, permaneciendo en la caseta-refugio existente por aquellos años, o bien atravesaban a pie el predio de S’Albufera hasta alcanzar el margen de levante del puerto de Fornells, en donde procedían a quemar un haz de ramas con el fin de levantar una columna de humo que servía de aviso a la población de su presencia. Cuando ello ocurría, normalmente se organizaba un grupo de voluntarios que, con el auxilio de un bote, atravesaban la bahía e iban a buscarlos para llevarlos a la población.

Por su parte Toni Riera “*Neni*”, comentaba que, en el *port de Sanitja*, existe desde tiempo inmemorial otra caseta para los pescadores fornellers situada en su margen derecho mirando hacia el norte, junto a un pequeño *macaret*, cercano a su bocana. Todavía permanece en pie perfectamente conservada, todo lo contrario que la de *Cala Prudent*, que está derruida. A pesar de su edad, Toni no alcanzó a ver su construcción sino que, de siempre, supo de su existencia. Se había construido para poder permanecer durante días cuando se efectuaban campañas de un tipo de pesca determinado, o bien, cuando la presencia de un temporal suficientemente intenso aconsejaba evitar navegar hasta Fornells si se estaba a poniente del Cap de Cavalleria. Existía la otra en las mismas condiciones en la banda de levante de *Cala Prudent* para que, en el supuesto de irrumpir tanto la tramontana como el *mestral*, fuera recomendable evitar proseguir con la navegación. —La de *Cala Prudent* fue derribada, algo lamentable que nunca tendría que haber sucedido —nos decía “*Neni*”— la de *Cala Viola* se mantiene, puesto que se utiliza bastante y cada año se le practica una buena labor de mantenimiento. Incluso se ha dado el caso de aficionados de la rama de la construcción que nos han facilitado gratuitamente los materiales necesarios para llevarla a cabo.

Sin embargo, los amigos de lo ajeno forzaron su puerta de entrada multitud de veces, robando incluso en diversas ocasiones la emisora que servía para mantener el contacto con la población.

—Cuando estábamos en la caseta solíamos ir hasta Fornells, siempre a pie,

para buscar provisiones, a traer la *banasta* de pescado para su venta o a resolver cualquier asunto que fuere necesario. En la caseta se guardaba igualmente la *madrava* que solía calarse frente al *Canaló des Càrritx*, en Cavalleria.

88



Temporal. Illa de ses Àguiles (Addaia) (Artefoto)

Como excelente profesional de la mar que había sido, Francisco Pons Marent (Paco “*Sis set*”), pescador junto a su padre y hermanos radicados en Addaia, tras los muchos años pasados desde su jubilación, aún continuaba observando antes de acostarse o si se despertaba durante la noche, cómo aparentaba el cielo, buscando una previsión meteorológica para el día siguiente.

—Y yo me pregunto para qué lo miro, si ya no tengo barca y no voy a salir a la mar cuando me levante. Pero es una costumbre que me quedó y la verdad es que no puedo hacer de menos. Aquellas observaciones del cielo aprendidas desde pequeño: que si el viento es de *mestral* o de *tramontana*, de rolar hacia *llebeig*, al día siguiente volverá a soplar de la misma dirección; si rola a *llevant* o *xaloc*, buen tiempo. También nos mirábamos las nubes. Al atardecer, de existir cirros u otras nubes características y teñirse de rojo, significa que a la mañana siguiente saldrá viento, que no es lo mismo que si no hay ninguna nube y el atardecer se vuelve rojizo, que es algo completamente normal. Este tipo de previsiones suponen muchos años de experiencia y haber tenido muchos sustos, porque el que una nube aparente ante la vista una forma u otra, tendrá un significado muy diferente.

Como pescador, había tenido que capear fuertes temporales en su dilatada vida en la mar. Explicaba que, para él, el peor le ocurrió bastante por fuera de las islas de Addaia, cuando se encontraba con sus hermanos levando las *escateres* que había calado para capturar las langostas. Aquel día el tiempo presentaba un cariz cada vez peor y por aquello de que ‘«*en falta una, en falten dues...*» querían recuperar todo el *tom*. Y, mientras, vigilaban de reajo el cielo que

—Pintaba muy mal. Un chubasco de *llebeig* y *ponent* muy malo, por cierto, se acercaba a nosotros...”.



Temporal del sur Binidali-Cap d'en Font (*Artefoto*)

Los pescadores juzgan a estos dos como los peores, porque si es de *mes-tral*, todavía pueden capearlo de popa y marchar a buscar refugio a Es Grau . Sin embargo, los dos citados arrastran al pescador con su barca hacia fuera, dejándolo sin protección alguna y abandonado totalmente a su suerte

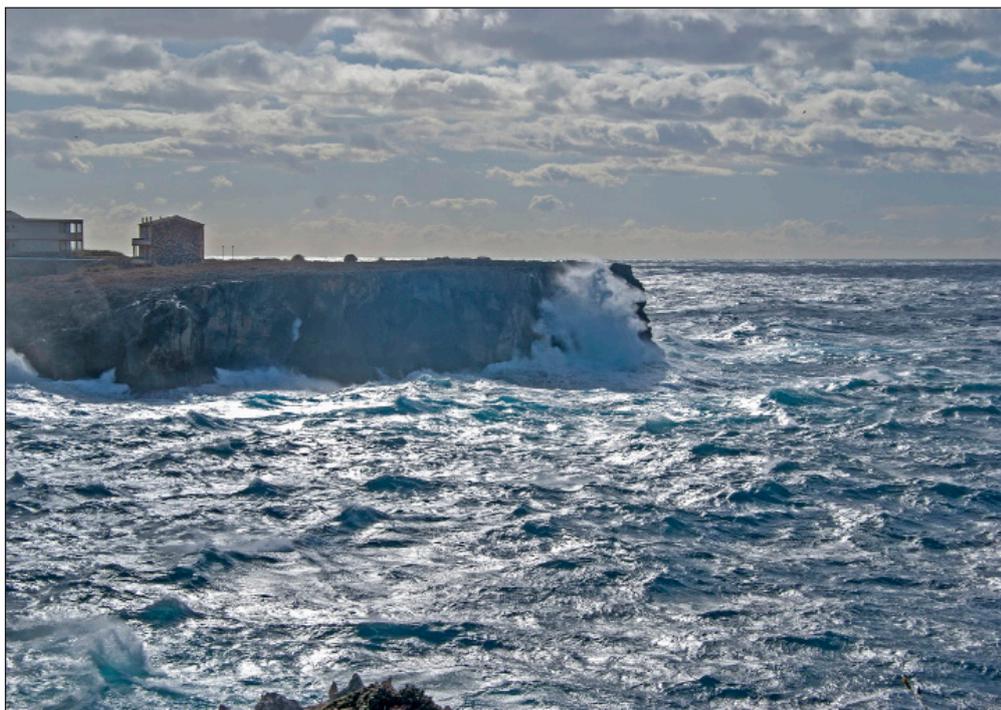
—Una vez recuperado todo el aparejo, mis dos hermanos se pusieron dentro de la barca, mientras yo quedaba a cargo del *arjau* (caña) del timón. Se trataba de la **Cuatro Hermanos**. Nosotros estábamos bastante alejados de tierra y el chubasco rompió violentamente, en lo que los pescadores conocemos como *desserrar*, momento en que pierdes totalmente de vista la costa al estar envuelto por una densísima cortina de agua. El chubasco venía acompañado de *forta pedra* que, tras alcanzar la cubierta, rebotaba contra nosotros haciéndonos incluso daño, acompañado de unos terribles truenos, relámpagos y muchísima agua. Un temporal realmente terrible. Nuestras embarcaciones no tenían comodidades a bordo, así que para dormir, solíamos extender una piel de cordero y nos echábamos encima. Para evitar que la piedra rebotara tan fácilmente, extendí la piel para que amortiguara la caída y, aún así, me seguía alcanzando en la cara. Yo ponía proa al chubasco, pero como éste giraba, yo hacía lo mismo y cuando comenzamos a ver la costa, pude ver que estábamos navegando hacia Favàritx, con el rumbo invertido al nuestro. No teníamos aguja náutica ni nada parecido. Cuando clareaba descubrimos una pequeña barca que se encontraba relativamente cercana a nosotros. Mi primera impresión fue pensar en quién sería el valiente que se aproximaría hacia ella en medio de aquel impresionante fragor porque si nos perdiáramos en el intento, allí nos perdiáramos las dos barcas. A pesar de ello nos acercamos y cuando nos quedaban pocos metros, su tripulante lograba arrancar su motor. Se trataba de un pescador bastante mayor de Fornells quien, lógicamente, había sido también sorprendido por el terrible chubasco. Poco después llegaba hasta nosotros el bote de salvamento **Fornells** que había salido en su busca. Se lo llevó a remolque a puerto y al día siguiente nos enteramos que, cuando ya estaban entrando, el veterano pescador había fallecido. Se supone que no pudo resistir aquella terrible experiencia. Nosotros cuando lo habíamos descubierto, casi no lo lográbamos distinguir porque las embarcaciones dan la impresión de que se vuelven pequeñas entre las aguas del mar que aparentan hervir, como si quisieran unirse con las que bajan de arriba. Da la impresión de que mar y cielo se ejercen atracción mutua. Precisamente en aquella jornada se encontraban doce barcas trabajando en la mar y nosotros, junto con el pescador de Fornells, habíamos sido los últimos en regresar. Pues puedo afirmar rotundamente que, aquel temporal, fue el peor de toda mi vida.

En otra ocasión se encontraban trabajando por la zona de Mongofra y como vieran que se acercaba otro chubasco, bastante malo, se pusieron a navegar en busca del paso entre las islas y la costa. Se encontraron con otra embarcación cuyo tripulante estaba bogando apresuradamente

—Se trataba de un pescador de Na Macaret al que conocíamos como “*En Fresquito*”, de nombre Francisco de Haro Pons. Le preguntamos qué le pasaba y el hombre nos contestó que había partido un remo y que casi no podía hacer avance. Nosotros le dimos un cabo y le ayudamos a entrar de arribada. Y en otra, encontrándonos también más o menos por la misma zona, tras desatarse otro fuerte chubasco, al aproximarnos a la *Punta de Mongofra* (o *Punta d'en Caçar*) comprobamos consternados que no teníamos paso puesto que éste se había constituido en rompiente. Por fortuna pudimos entrar en la calita de la *Illa Gran* que se llama *S'Olla* y esperar un cuarto de hora a que

aquello se aclarase. Al final pasamos, no sé cómo, pero pasamos.

En el magatzem de Bià Sans, pariente de Toni “Neni”, otro pescador, Tolo Coll, el patrón del *Virgen de la Esperanza*, quien ya coincidiera el día en que entrevistamos a Toni “Roxillo”, todos ellos pescadores de Fornells, recordaba haber oído contar a su tío Miquel Petrus la odisea que le supuso tener que capear un fuerte temporal cuando navegaba junto a su suegro quien era a su vez el patrón de la barca, acompañados de “*l’avi en Diego*”. En aquella ocasión, un fortísimo golpe de mar les había llenado súbitamente la barca de agua, por lo cual el motor quedó ahogado, parándose al instante. Cuando se dio cuenta “*l’avi en Diego*” de aquella situación dijo a sus compañeros que estaban perdidos. Sin embargo, Petrus fue capaz de mantener perfectamente la serenidad y, al tiempo que les rogaba que no se pusieran nerviosos, les hizo tomar un remo a cada uno para mantener la embarcación a la capa y proa a la mar mientras él intentaba vaciar en lo posible el agua que se les había metido dentro. El tiempo que duró la operación no lo sabe, pero aquellos tres hombres pudieron lograr su objetivo y llegar nuevamente a puerto. Quizás con un gran susto en el cuerpo y totalmente extenuados, pero a salvo.



Cap de Banyos (Ciutadella. Temporal de *mestral* (Artefoto)

—Hoy los pescadores estamos mucho mejor gracias a los diferentes partes meteorológicos que se emiten y que sirven, al menos, para que seamos precavidos y estemos atentos a cualquier posible cambio de tiempo. Yo, afortunadamente no he tenido que pasar muchos malos ratos por esta causa porque ya me acostumbraron desde pequeño a ser precavido y si la cosa no la veo clara, me quedo en puerto. El temporal que pasaron Toni “*Tanu*” y su esposa frente a Addaia, y que pilló a alguno más en plena mar, a mí no me afectó, porque había tenido la suerte de haber entrado ya en Fornells. Precisamente me encontraba navegando ya de regreso cuando me di cuenta de que por el *ponent* aquello pintaba bastante mal. Volvía a buena marcha yendo a bordo de mi otra barca, *S’Arenalet*. Cuando llegué al través de *Na*

Ponsa reduje la velocidad y cuando entré en el puerto, al llegar a la ‘*Caseta Vermella*’ aceleré nuevamente hasta llegar al muelle porque estaba viendo que aquel chubasco se estaba aproximando muy rápidamente. Y así fue, porque en cuanto estuve amarrado, estallaba la tormenta.

Preguntando si los pescadores de Fornells se encuentran con mayores dificultades por causas meteorológicas con respecto a los de Ciutadella y Mahón, “*Neni*” fue categórico:

—Pues para mí es mucho peor de pasar un temporal estando frente a S’Esperó que frente a Fornells. Precisamente ese mismo día y con el mismo temporal, a mí me cogió en aquella zona, porque yo residía en Mahón. Entonces me encontraba a bordo con Vicent Pallicer al través de Sa Mesquida y habíamos levantado ya un *tom* de redes. Estaba viendo como cambiaba el cielo, mientras Pallicer baldeaba la cubierta de los deshechos de las redes recién recuperadas, de modo que tomé la determinación de dar motor e irnos hacia tierra cuanto antes, poniendo rumbo hacia el Cap Negre.

Pallicer que hasta entonces no se había dado cuenta de nada le preguntó si pensaba levantar otro *tom* y “*Neni*” le contestó que podrían dar gracias si eran capaces de llegar hasta S’Esperó.

—Nos vino justísimo. Cuando llegábamos ya nos habíamos protegido con las tapas de los *escotillons* porque el agua volaba de todas partes. Seguidamente nos vino encima una fortísima granizada, tan fuerte, que yo me tuve que poner la tapa sobre la cabeza, mientras él se protegía con una lona. Los golpes eran tan violentos que durante los días siguientes nos notamos en el cuerpo como si nos hubieran estado apedreando. Cuando vine a Fornells, Toni “*Tanu*” me contó lo que les había sucedido a ellos. Yo le dije lo que me habían enseñado a mí cuando comencé a navegar y es que siempre hay que desconfiar tanto del *ponent* como del *mestral*, incluyendo con ellos al *llebeig*. Porque ésta es otra: recuerdo un día en que me encontraba en la Cala de Biniancolla transportando una red desde el varadero hasta el *magatzem*. Nos entró un chubasco de *llebeig* con tanta violencia e intensidad que tuve que dejar la red y echarme estirado en el suelo porque me resultaba totalmente imposible mantener la verticalidad, permaneciendo así durante un buen rato. Aquel día se perdió un pescador en Ciutadella.

De todas formas, los pescadores de Ciutadella y Mahón casi siempre tienen la posibilidad de ir a trabajar a la costa sur si no pueden hacerlo en sus zonas habituales y, sin embargo, los pescadores de Fornells se encuentran con la bocana cerrada y muchos días del año tienen que mantener sus embarcaciones amarradas sin poder hacerse a la mar. Es sin duda una clara desventaja frente a las otras dos cofradías de Menorca y la prueba está en que, mientras en el mercado de pescados los puestos de los dos primeros ofrecen su producto al comprador, las paradas de los pescadores *fornellers* suelen permanecer cerradas. En el transcurso del año son numerosos, demasiados, los días en que deben permanecer en paro meteorológico. Días que son totalmente perdidos aunque siempre les quede el recurso de dedicarlos a reparar sus aparejos o a efectuar labores de mantenimiento. Podría decirse que existe una cierta semejanza con lo que sucede entre las embarcaciones menores y las de arrastre. Existen muchos días en que tienen que permanecer en puerto y, sin embargo, las barcas de arrastre salen a la mar a trabajar perfectamente.

Delio Preto, el que fuera reconocido pescador de Es Castell, también tuvo que pasar en la mar varios temporales, aunque aseguraba que una de sus características más identificativas ha sido la de ser bastante precavido, una cualidad heredada de sus antecesores y que aprendió de sus primeros

maestros en la actividad pesquera. Pero hubo uno que le marcó tras haberle sorprendido por exceso de confianza. Era aquella una temporada que, junto con Delio, iban a pescar *es conco Ramiro* y un hermano de Leandro Preto “*Miquelillo*”, otro de los protagonistas de esta obra. Navegaban entonces a bordo del palangrero *Cala Fons II*, que en esas fechas llevaba instalado un motor Larrán de 10 CV.



Costa sur observada desde el Cap d'en Font hacia poniente (Artefoto)

—Un motor que *no reculava mai*, puesto que era muy duro —nos diría y es que iban de *palangres grossos* por la zona del Cap de Favàritx y, tras salir de Calesfont de buena mañana, trabajaban en la mar todo el día, la noche y, a la mañana siguiente se ponían a rumbo nuevamente hacia Es Castell.

—Pero aquel día la mar era de *xaloc* y nosotros decidimos trabajar detrás de Favàritx, es decir, en su fachada norte, donde imperaba la *redosa* (calma). Poco después el viento rolaba a *migjorn* y la estancia se hacía todavía más apacible, situación que se prolongó por todo el día y la noche. Sin embargo, en la fachada sur no ocurría lo mismo, puesto que había marejada y fuertes corrientes.

Llegada la madrugada, Delio hizo ademán de que había que prepararse para emprender el regreso a puerto. Los otros tripulantes le dijeron que había bastante mal tiempo establecido, a lo que él respondió que posiblemente se tratara de corrientes adversas, de las que sobre las puntas de los cabos suelen formarse cuando hay viento. Y terminó por convencerles, tan seguro estaba, y partieron hacia Mahón.

—Doblamos el cabo y nos encontramos con cada *escarxell* que allí no valía *Sant Pere*. Yo confiaba en que todo se redujera a las corrientes, más violentas de lo habitual, pero de éso, nada. El sur y el *xaloc* habían ido aumentando de forma considerable, formando olas encontradas. A pesar de ello nosotros continuamos navegando hasta lograr, tras no pocos esfuerzos y bandazos, ganar *s'Esperó*. Yo no había llevado nunca tanta agua embarcada ya que había un palmo y medio dentro de la sentina. Y no terminó

aquí el problema puesto que habíamos pensado que al doblarlo nos íbamos a encontrar por fin una zona de calma ¡y aquello fue lo peor!. Atravesarlo resultaba inacabable.

En las inmediaciones de *Es Pouet* (Es Castell) se encontraron con un pescador aficionado que les había estado observando. El hombre les dijo que de no verlo personalmente, no se hubiera creído que ellos habían navegado en medio de aquel gran temporal que estaba establecido.

94



Costa sur con viento y mar de *llebeig* (Artefoto)

—Lo realmente cierto es que fue un fallo por nuestra parte porque podíamos habernos quedado perfectamente refugiados en el Port d'Addaia y volver cuando todo hubiera pasado. Aquél fue un temporal de mucho viento y

muchísima mar, aunque el cielo se mantuvo en todo momento perfectamente despejado. Lo que había bastante corriente de *tramontana* que, con la fuerza del *llebeig*, arbolaba bastante la mar. Resultó una travesía muy larga y dura, teniendo que moderar muchísimo bastantes veces, pero controlamos y en ningún momento llegamos a perder la calma.

Por lo que se refiere a temporales que le hayan sorprendido en mar abierta estando trabajando y que, al carecer de cualquier tipo de refugio no tuviera más remedio que capearlo para volver a puerto, no recuerda haber pasado ninguno más fuerte de lo normal puesto que tuvo siempre muy en cuenta las lecciones que le había impartido su tío y, en términos generales, se referían a que si salía mal tiempo, no tenían que esperar a recuperar la totalidad de los aparejos, sino que fondeaban nuevamente el *pedral* y había que poner proa a puerto antes de que aumentara en demasía.

—Solía decir que los aparejos estaban perfectamente en el agua y que no les pasaría nada y que lo importante era ponernos a cubierto nosotros y, más adelante, ya volveríamos a por ellos. Nos cogió alguno, pero aquella experiencia me resultó evidentemente muy positiva en mi futuro cuando ya iba a trabajar solo o con otros tripulantes.

Entre éstos, recuerda que un día se encontraban pescando con un *palangre gros*, cerca de tierra y con viento de tramontana. Era al través de *Binibèquer* y bastante pegados a tierra, en la zona de alga que se prolonga hasta la sonda de los 50 metros. Era una época en que se pescaba bastante bien y se capturaban allí bastantes *anfosos*.

—De pronto me di cuenta de que por el *llebeig* se mantenía una *barra de nivolats* bastante fea de apariencia que en un momento dado rompió con truenos, relámpagos y agua a mares. Inmediatamente nos pusimos en marcha y cuando nos encontrábamos en pleno *Pas de l’Aire* nos desapareció la costa en ambas bandas. Ni se veía la costa firme ni la misma Isla del Aire, encerrados como estábamos tras un oscuro manto de agua, con los rayos que caían alrededor de nosotros adentrándose violentamente en el agua en medio de un viento terrorífico, mientras la mar se mantenía completamente aplanada por el efecto de apisonadora que realizaba el fortísimo viento. Nosotros nos encontrábamos a bordo del *Cales Fonts* de 24 palmos y menos mal que aquello duró muy poco. Puedo decir que teníamos la esperanza o la tranquilidad de pensar que, al menos, nos encontrábamos muy cerca de tierra y que aquel tipo de chubascos duraban muy poco tiempo.

En otra ocasión navegaban cuatro en la barca: *es conco*, Delio, su hermano y otro más, e iban de *palangres grossos* cerca de las costas de Favàritx y, mientras navegaban tomaron el acuerdo de que, para adelantar el trabajo y hacerlo rentable, calarían dos palangres, primero uno y seguidamente el otro, de forma que al finalizar con éste, podrían ir ya a *salpar* el primero. Pero por *tramontana* se comenzó a formar un banco de nubes, banco que, en principio y por lo que daba a entender, carecía de importancia. Recuperaron el primer palangre y, mientras se encontraban salvando ya el segundo, aquel chubasco había terminado de formarse. Pero, ¡vaya chubasco!: El cielo se oscureció completamente, rompiendo en una auténtica tempestad que coincidió con un naufragio aquel mismo día en las costas de Ciutadella, en la que se perdieron una embarcación y sus tripulantes. Habían puesto rumbo sur, buscando el socaire de la Isla d’en Colom o de Es Grau y, a los más jóvenes del *Cala Fons II*, no se les ocurrió otra cosa que pretender izar la vela pequeña para que ayudara a mantener la embarcación pero, *es conco*, mucho más veterano y ducho que ellos se lo impidió y les ordenó que se pusieran en

la parte más baja de la barca, porque simplemente con la acción del palo, tendrían más que trabajo para poder evitar un accidente con lo que les estaba llegando encima, puesto que lo peor no había comenzado aún.



Costa sur observada desde el Biniancolla hacia la isla del Aire (Artefoto)

96

—Y menos mal que también duró poco. El palo ayudaba aún más a la barca a pegar *fortes brandades* y cuando sorteamos la *Llosa de ses Egos*, en la punta de levante de la Isla d'en Colom, pudimos virar y encontramos el abrigo necesario. Corrimos aquel temporal en popa. Aquel sí que fue un temporal de verdad. A la barca de arrastre *Rosario* propiedad de los hermanos Melsión, en la bocana del puerto de Mahón les arrancó una gran tapa perteneciente a la nevera que llevaban instalada en cubierta.

En otra ocasión en que habían estado trabajando al través del *Cap de ses Penyes* (costa sur), en *Ets Bruts* (los cuales están sobre 120-130 metros de la costa) y cuando terminaban de levar, se había establecido una tramontana bastante fuerte. Eran dos a bordo, un primo suyo y Delio. Éste le dijo a su compañero que prepararían el aparejo para navegar a vela pero que, mientras lo montaban, utilizarían el motor para aproximarse hacia tierra

—¿Hacia tierra, dije?. No hubo forma de aproximarse porque cuando sopla la tramontana, ésta viene acanalada desde Son Bou. Cuando lo intentábamos no había forma y si dábamos motor, la barca daba unas enormes *capficades* con lo cual te comías la ola. Opté por izar rápidamente la vela y poner proa hacia *Binibèquer*. Entonces la barca comenzó a navegar embalada y con enorme soltura. Por otro lado no me preocupaba puesto que se trataba de un temporal que, a pesar de ser de fuerte viento, no tenía suficiente riesgo como para perderte. Nosotros continuamos manteniendo el motor en marcha por si hubiera hecho falta, porque la tramontana en la costa sur no viene directamente del norte, sino más bien, de la parte de Ciutadella. Si tuvieras que navegar hacia ese rumbo sí te afectaría más, pero en nuestro caso y con el auxilio de la vela, nos resultó plenamente favorable. Era también la barca grande y llevábamos izada la *vela de martell*. Las velas habituales eran una mayor y otra *mitjana*; nunca empleábamos *floc*.

El pescador ciutadellenc Biel Cerdá “*Niu*” reconoce que hoy no se sufren

tanto los temporales como ocurriera entonces, puesto que los partes meteorológicos se emiten montones de veces cada día entre costeras, radio, televisión y prensa escrita, algo que no tenían a su abasto en aquellos años. Además, en los días laborables, tal y como se ha citado los pescadores de Ciutadella pueden contar incluso con la valiosa ayuda que les ofrecen las barcas de arrastre, puesto que trabajan en la costa norte. Si comienza a salir mal tiempo, por la radio los demás pescadores se enteran de que se está formando un temporal y pueden regresar rápidamente a buscar la seguridad del puerto porque entre ellas sus patrones se comentan si la tramontana llega o no *maleita*. Y trabajan en esa zona porque las pesqueras de la gamba se encuentran a unas quince millas al norte de la isla, entre Fornells y Punta Nati.

Leandro Preto, “*Miquelillo*”, recordaba seriamente el que le sorprendió a él en un día de Viernes Santo, tras hacerse a la mar cuando ésta se encontraba como una balsa de aceite.



Temporal observado desde Na Macaret (*Artefoto*)

—La verdad es que habían algunas nubes y nosotros, aquel día no habíamos consultado la previsión del tiempo. Nosotros salimos primero, mientras Nito Florit nos seguía por detrás a cierta distancia. No íbamos juntos, sino que cada uno iba a su zona. Cuando llegamos al punto en que teníamos caladas nuestras redes, cogimos el *capcer* y comenzamos a recuperar la red. No teníamos fuera todavía la mitad del *tom* cuando comenzamos a observar preocupados que las nubes se encontraban sobre nuestras cabezas, daban vueltas y amenazaban un chubasco fuerte o algo peor. Le dije a mi hermano que soltara inmediatamente la red porque nos teníamos que ir a tierra sin pérdida de tiempo. Y no había terminado de decirselo cuando comenzó a caer una lluvia torrencial, acompañada de violentas rachas de viento. No se veía nada y la tierra había desaparecido de nuestra vista mientras en pocos segundos la mar se encrespaba rápidamente formándose unas olas formidables. Mi hermano me preguntó qué pensaba hacer y le respondí que lo mejor era que pusiéramos proa hacia la cala de *Alcaufar* porque la mar se había vuelto blanca de tantas rompientes. Nos encontrábamos a unas cinco millas

de la costa, teniendo Monte Toro por *s'Esperó* y Sant Lluís por *Es Sòtil*, el temporal era muy intenso y, en aquellas condiciones, no había posibilidad alguna de poner rumbo a Mahón. Así lo hicimos, llevábamos veinte minutos navegando y continuábamos sin poder ver tierra. Y continuó pasando lentamente el tiempo, con un viento extremadamente violento, entre *tramontana* y *mestral*, y aún podíamos dar gracias a que caía aquella agua torrencialmente la cual nos aplanaba algo la superficie del mar. De no ser así, los violentos golpes de mar nos hubieran llenado la barca en un abrir y cerrar de ojos con el consiguiente peligro de naufragio, ya que la cubierta parecía más bien una bañera del agua que llevaba embarcada...

Poco después lograban distinguir la silueta del hotel San Luis Mediterraneo (S'Algar) lo que les abrió las esperanzas pues ya se encontraban cerca de la costa. Por lo que se refiere a Nito, le costó algo menos regresar a puerto puesto que había estado trabajando en *Es Fort de Na Girada*, a unas dos millas de la bocana y por lo tanto, más cerca de tierra. Además su embarcación era de mayor eslora.

98

En otra ocasión tuvo que vérselas con otro temporal fruto de un fuerte chubasco cuando se encontraban trabajando a 2,5 millas de la Punta de *s'Esperó*. Sobre la vertical de la Isla d'en Colom se habían establecido unas nubes densas y negras muy amenazadoras. Leandro iba en la barca con sus hermanos "*Siano*" (Luciano) y Berto. Como viera que aquello pintaba con mal cariz le insinuó a "*Siano*" que lo mejor que podían hacer era volver a puerto. Sin embargo su hermano insistió en ir a calar las redes. Prosiguieron, llegaron al punto de destino y se pusieron a trabajar sin pérdida de tiempo pero, cuando les quedaba la mitad del último *tom*, el temporal rompió violentamente afectándoles de lleno. Aquella jornada también pudo haber terminado mal pero afortunadamente esta vez resultó ser de corta intensidad (sobre un cuarto de hora). Ellos se mantuvieron navegando hacia Mahón y cuando llegaban al través de *s'Esperó*, la mar incluso había encalmado bastante.

Cierto día, viviendo todavía en Fornells (era el 6 de junio de 1957), Joan Roselló "*Pou*", el pescador de Es Grau, marchaba junto a su padre a ver a Diego "*des Pòsit*", quien estaba encargado del pósito de Pescadores local, para que les diera la previsión del tiempo basándose en un barómetro marino que tenían allí instalado. El hombre les contestó que la aguja había hecho aquel día un pequeño movimiento pero que parecía iba a ser bueno...

—Fuimos a hacer la *prima* para pescar *molls* en la zona de *s'Arenal de s'Olla*, que pertenecía a la finca Son Saura, es decir, doblada la punta d'en Pentinar y bajando la costa del *lloc* de la Albufera des Mercadal por levante. Y efectivamente, aquel día estaba siendo muy bueno y hacía mucho calor. Calamos muy cerca de tierra y, a la puesta de sol un vientecillo que había estado soplando se vino a *tramontana*, aunque el cielo continuaba manteniéndose claro. Nos pusimos a levar las cinco o seis redes que teníamos caladas (tampoco se llevaba a bordo el número de ellas que se utiliza hoy) y nos dispusimos a volver a puerto, con un motor que arrancaba cuando quería, porque la verdad es que confiábamos más en la vela y en los remos que en él. Pero arrancó bien y dimos avante lentamente hacia la Punta d'en Pentinar. Cuando llegamos a ella ya era *fosca negre*, puesto que debían ser ya las diez de la noche.

Pero el padre que había estado escrutando el cielo mientras remontaban exclamó de pronto:

—¿Qué es aquello que viene por tramontana tan oscuro?

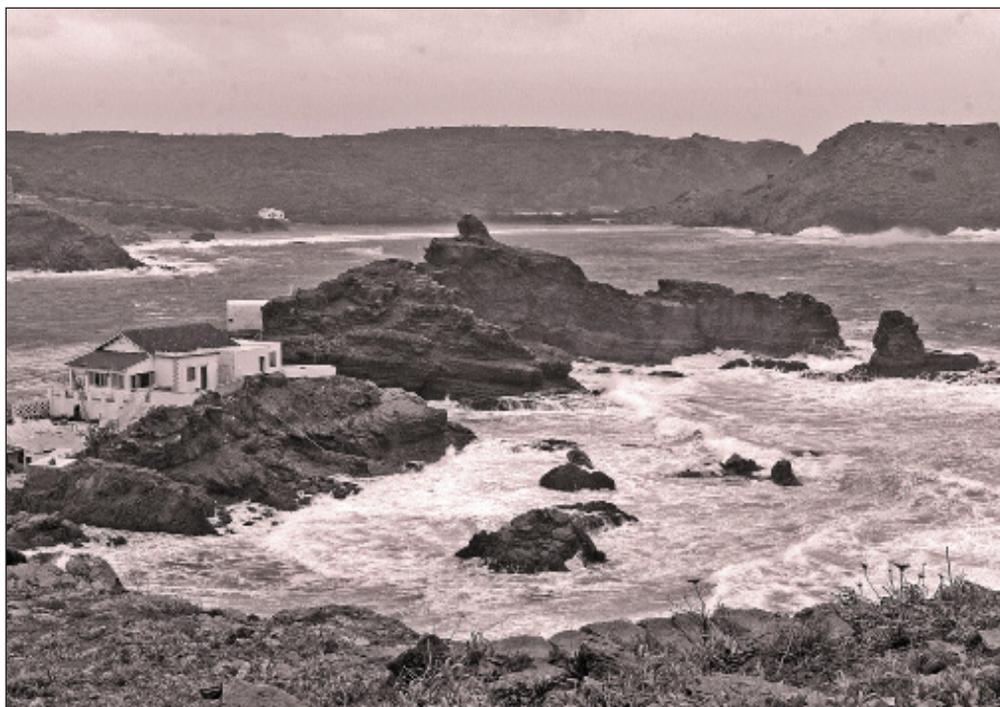
Y tan solo terminaba de mencionar esto cuando súbitamente una fuerte racha les hacía tambalearse la embarcación. La *tramontana* había irrumpido extraordinariamente fuerte y con la primera racha se llevó por delante la vela tras partir la driza que la afirmaba en el extremo del palo.

—Mi padre, que era ya zorro viejo, me dijo que teníamos el tiempo suficiente para intentar ganar cala Prudent si virábamos en redondo y lográbamos salvar la *Punta de na Batabot*. Pero que no nos resultaría nada fácil puesto que, con aquella *foscó*, sería muy difícil localizarla y si nos la pasábamos de largo no podríamos ya entrar puesto que la fuerte *rumbada* nos lo impediría. Por el contrario, si por no verla colisionábamos contra ella naufragaríamos sin remedio.

Dicho ésto el padre se situó en la proa y confió el gobierno de la embarcación a su hijo. Amarró como pudo la vela y la izó a medio palo a fin de que les ayudara mientras navegaban de popa. Joan sujetaba con ambas manos el *arjau* del timón mientras el padre, tumbado en la proa con medio cuerpo sobresaliendo por delante de ella, intentaba adivinar al frente la presencia de la punta que iba a decidir su suerte, advirtiéndole de que prestara atención a los signos que le hiciera con la mano.

—Me acuerdo que yo miraba de tanto en tanto hacia atrás y todo lo que veía era un mar de espuma blanca, que nos rebasaba por ambas bandas y nos largaba auténticos rociones. De pronto mi padre me avisó gritando fuertemente de la aparición de la punta buscada, reaccioné a tiempo y, tras doblarla, nos metimos dentro de la cala encontrando el ansiado remanso.

Por aquellos años existía un gran sentido de *germanor* entre los pescadores del pueblo y cuando saltaba el mal tiempo se indagaba rápidamente quién se encontraba fuera en aquellos momentos e iban a buscarlo por la costa y si era necesario con el bote de salvamento. Los pescadores sabían que Nito “*Pou*” había navegado hasta la zona de levante, así que un grupo de ellos había atravesado el puerto de Fornells y habían recorrido a pie los terrenos de S’Albufera yendo a su encuentro.



Temporal en Sa Mesquida (*Artefoto*)

—También nos preguntaron si habíamos visto a otro pescador, “*Bià Retat*”, que también se encontraba por la misma zona con un bote de dieciséis palmos en compañía del mayor de sus hijos, José Antonio, calando *llences* para capturar *anfosos*. Nosotros no le habíamos visto, pero también se salvaron pues, cuando el padre vio que venían mal dadas, se refugió en la *cala d’en Tusqueta*, amarrando varios cabos a tierra.

Nito Florit, de Es Castell, recordaba igualmente de sus comienzos como pescador, que en su población residía un hombre bastante intelecto llamado Antonio Martínez, quien le solía llamar constantemente a la prudencia. Y lo hacía porque Nito tenía por costumbre marchar a trabajar sólo muy lejos de la costa durante los inviernos, calando palangres de fondo sobre la *fonera* para capturar *ases*, un pez de la familia de los tríglicos (*rafel*, *gallineta*, y cuya traducción literal al castellano sería “asno”). Su captura le suponían unas ganancias más generosas que si la labor la llevara a cabo cerca de la costa. Martínez solía decirle

—*Nito, ves viu perque ets ases foten coses...*— (“Nito, vete con cuidado porque los asnos dan patadas...”)

Nito por aquel entonces era joven y, como tal iba a por todas y, claro, no le hacía ningún caso.

—Pero un día en que me encontraba en la *fonera* levando los palangres comenzó a *bufar* el *mestral*, que iría aumentando rápidamente de intensidad hasta establecerse un temporal de los más fuertes que me han tocado capear. Para volver a tierra pasé la triquinosis, porque estaba convencido de que aquella vez no lo lograría. Cuando Martínez me vio en tierra me recordó su famosa frase, que tanto me había repetido y a la cual nunca había hecho yo el menor caso...

100



Marejada (Artefoto)

Temporales, los pescadores pasan muchos y es algo que forma parte ya de su sistema de trabajo puesto que están siempre en la mar, aunque si son capaces de preverlo bien por boletines, bien por propia intuición, simplemente no salen y las barcas permanecen amarradas a tierra. Existió una temporada en que Nito solía ir hacia el sur si los partes anunciaban mal tiempo para el norte y

amarraban la barca en Es Canutells cuando no faenaban. Aquella embarcación, que sería la primera de propiedad enteramente suya en su vida profesional se llamaba *Los Domingos*, un llaut de unos 8 metros de eslora, de madera, aunque bastante ajustado de motor. El domingo, los partes meteorológicos habían pronosticado norte, por lo cual el lunes marchó decididamente al sur, permaneciendo trabajando durante los días siguientes por aquellos contornos a la espera de que el temporal amainase. Pero ello no sucedía y se estaba aproximando el viernes, día en que tenía que marchar de vacaciones a la Península y no le hacía ninguna gracia tener que dejar la barca en la cala. Nito prefería, llegado el caso, navegar hasta el puerto de Mahón y amarrar en la seguridad de Es Castell. La *tramontana* seguía soplando aquel jueves, aunque las aguas donde se encontraba no aparentasen la auténtica intensidad de la misma. Terminaron de recuperar los aparejos y pusieron proa con rumbo a Mahón.

—Cuando nos encontrábamos en el Pas de l’Aire recibimos la llamada de la *Joven Josefina* a través del canal 04 del equipo de 27 Mhz. que nosotros llevábamos a bordo, en la cual nos advertía de que no pasaríamos, puesto que la mar estaba francamente mal, al tiempo que nos recomendaba virar en redondo e ir a buscar nuevamente el refugio de Es Canutells. Pero yo, ‘*més caparrut que un be*’ (expresión menorquina que indica un alto grado de tozudez), continué con mi rumbo hasta el través de la *Platja de l’Aire* y entonces comienzo a percibir la realidad del viento establecido, que es *tramontana* y algo *gregal*, mientras la barca estaba dando ya unas *brandades* y *capficades* impresionantes. Nuevamente me llama la *Joven Josefina* para decirme que ellos han tenido que moderar puesto que la mar les impide avanzar. Pero yo no cedí y continué navegando porque mi barca se encontraba cargada con todas las redes y a pesar de los pantocazos continuaba navegando -aparentemente- bastante bien y así logramos llegar hasta la *Punta de Rafalet*. Aquello ya era otra cosa, puesto que allí sí que nos comenzó la mar a meter *castanyes* de verdad. Y nosotros no podíamos dar la vuelta puesto que dar el costado al temporal que teníamos suponía un naufragio seguro y, continuar, también se hacía muy difícil pero había que intentarlo... No teníamos otra salida. Avanzábamos un metro y retrocedíamos dos. No sé cómo pudimos lograrlo, pero recuerdo que conté cuatro horas de reloj desde el *Pas de l’Aire* hasta *Calesfonts*. Y no nos fuimos a pique porque Dios no lo quiso. Aquella fue una imprudencia total y puedo decir que nunca lo he vuelto a pasar tan mal pero la barca era mi medio de vida, al día siguiente marchaba de vacaciones y no quería dejarla expuesta a las consecuencias de un posible temporal en Es Canutells. De todos modos, de sucederme hoy, no lo volvería a repetir.

Pepe Albiol recordaba por su proximidad el último que tuvo que padecer en el transcurso de su vida profesional en activo, y que había sido muy reciente,

—Me encontraba por fuera de la Isla del Aire, sobre el veril de los 120 metros y se formó en poquísimo tiempo un *cap de fibló* que con su primera racha se me llevó, tras arrancarla, la vela *mitjana* que utilizo para mantener la embarcación *proa a vent* mientras trabajo *amura cap a vent* con un poco de *oratge*. También “volaron” 5 ó 6 palangres que tenía sobre cubierta, mientras había una auténtica debacle de agua, piedra, viento y mar sobre nosotros. Menos mal que aquello duró pocos minutos.

Y añadió:

—En otra ocasión, habíamos salido de mañana y decidimos volver puesto que el tiempo había tomado mal cariz y no prometía nada bueno. El cielo pintaba mal. Era la época en que Nito trabajaba conmigo. Sobre las doce

del mediodía parecía que el sol quisiera salir y que aquello iba a aclarar. Le dije que iríamos otra vez a la pesquera para intentar calar un par de *toms*, caso de que no fuera posible, regresaríamos. Cuando nos encontrábamos en la pesquera se levantó un *cap de fibló* rompiendo violentamente por tramontana. Pero no estábamos solos, puesto que se encontraban por allí los “optimist” del Club Marítimo de Mahón haciendo una regata. Nosotros habíamos calado ya un *tom* y estábamos comenzando a calar el segundo. Lo dejamos por imposible y mientras regresábamos a tierra descubrimos entre las olas unos optimist por aquí y otros por allá, en medio de un temporal desatado que parecía imposible que aún se mantuvieran a flote sin haber volcado. También nos extrañó que estuvieran allí puesto que todo el día había estado el tiempo amenazante. Como podíamos recogíamos a los niños a los cuales metíamos dentro de la proa mientras amarrábamos los barcos en la popa. Había tanto viento y tanta mar de *gregal* que no veíamos casi nada y cuando nos encontrábamos sobre *Es Dragats* vimos que por fuera había también una barca. A pesar de lo complicado que lo teníamos ya todo, pusimos rumbo hacia ella con todo el remolque. Resultó ser Toni “*des Rocamar*” a bordo de una embarcación de plástico que estaba llena de agua casi a la mitad, junto a otros niños y sus correspondientes barcos, a los cuales también tuvimos que remolcar. Y no acabó aquí la cosa puesto que, no habíamos comenzado a navegar, porque apenas podíamos hacer avance, cuando por la parte de fuera de la *Punta de Rrafalet* observamos la presencia de una zodiac con Domingo Natta a quien se le había parado el motor y estaba siendo arrastrado por la corriente. Aquel temporal nos dio una auténtica paliza a todos. Por fortuna todo terminó bien y nadie se hizo daño. Fue un temporal muy fuerte, aunque el de la Isla del Aire resultaría peor, porque hubo momentos en que creí que no llegaría jamás a tierra porque había tan mala mar y hacía tanto viento, que me encontraba completamente aislado y sin visibilidad. Yo confiaba en el motor, que seguía funcionando correctamente porque el apuro de verdad aparece si de pronto se para el motor y no eres capaz de volver a arrancarlo de ninguna manera. Cuando llegué a puerto oí decir a los pescadores que se encontraban por Calesfontes que al motovelero *Paquita M. de Ricomá* al llegar a las boyas de la bocana, un fortísimo golpe de mar, lo había revirado ciento ochenta grados dejándolo con la proa mirando hacia afuera. Sin embargo el temporal de los optimist tampoco le fue mucho a la zaga puesto que el *Griselda* era un *bot culé* de 24 palmos, en el que tres hombres íbamos hasta la *roca de ses xernes*, la cual se encontraba en los veriles de los 180-190 metros y solíamos volver sobrecargados entre aparejos y pescado capturado. En otra ocasión y al través de la Cala de Biniancolla nos salió una fortísima *tramontana*. Aquel es un lugar en el cual no llegas a encontrar la mala mar pues tienes el resguardo de la Isla. Llevábamos como motor un Joyca de 5 CV. y cuando decidimos que era ya hora de tomar el resguardo de la costa, el motor no tenía suficiente fuerza para vencer el abatimiento por causa de que se le había depositado una gota de agua sobre el *xiclet* y no rendía su potencia. Por otro lado tampoco queríamos exponernos a pararlo para limpiarlo, puesto que las *arrumbades* que había en aquellos momentos podían atravesarnos en un momento la barca a la mar y el problema hubiera podido ser bastante mayor. Recuerdo que estuve soplando sobre el depósito de combustible para darle presión hasta alcanzar tierra y me quedó la boca totalmente hinchada del contacto de los labios con la gasolina. Si se nos hubiera parado, o habríamos naufragado o ido a parar a Bujía (Argelia). Ciertamente, en mis cincuenta años de profesión hemos pa-

sado muchísimos temporales pero, por fortuna, puedo decir que no tenemos nada que lamentar.

Remontándonos a sus inicios como pescador, años muy duros en que los *fornellers* luchaban constantemente contra la *tramontana* jugándose el tipo, Joan Roselló (“*Pou*”) recordaba un temporal que le quedó grabado para toda la vida. Por aquel entonces vivía en Fornells, tenía doce o trece años de edad y navegaba junto con su padre en la barca. Se había embarcado en sustitución de su abuelo y aquel día habían capturado bastantes langostas, trabajando en la *banda de llevant* de la bocana de la bahía, es decir, desde *Na Ponça* hacia la *Punta d’en Pentinar*. Trabajaban a bordo de un pequeño bote de 21 palmos nombrado *Pilar*, cuya foto adorna actualmente una de las paredes de la sede de la Cofradía de Pescadores de Mahón, junto a otra de un tío suyo, Toni “*Pou*”, que llevaba por nombre *Virgen de Montserrat*. Aquel día se encontraba establecida bastante mala mar de *tramontana*, pero como la pesca había sido tan buena, y en parte también estaban bastante acostumbrados a trabajar en aquellas condiciones, el padre le había sugerido volver a calar los aparejos puesto que con aquella mar la langosta seguro que continuaría pegando bien. Y así lo hicieron. Dejaron un *capcer* nuevamente en *Na Ponça*, cerca de la *Punta dels Morters* y continuaron calando en dirección a la *Punta de na Guillemassa*, dejando caer el nuevo *pedral* y su *capcer* cerca de la *Cova de na Polida*. En total, un *tom* de ocho o nueve redes del tipo *escatera*, de doce mallas y media de altura, con una longitud de unos 100 metros cada una. La finalización de la faena del calado había apartado sensiblemente a la embarcación de su puerto base, puesto que había seguido una línea de poniente hacia levante y sensiblemente abiertos a norte.

103



Establecimiento de borrasca observada desde Cavalleria hacia poniente (*Artefoto*)

—Resultó que mientras estábamos terminando de calar, nos pegó una *forta arrumbada de nord*, que nos pilló con la barca completamente de través, haciéndonos escorar fuertemente, permaneciendo por espacio de un tiempo, que para nosotros resultó una eternidad, en esta posición, y en un tris de terminar por volcar. Mi padre se encontraba en la popa y yo más o menos

por el centro. Cuando vimos cómo había quedado la barca hicimos lo que suelen hacer los regatistas, que es sacar el cuerpo y hacer contrapeso para intentar adrizarnos nuevamente. Para ello mi padre soltó el aparejo para que se fuera como quisiera y se puso a hacer banda. Los dos nos mirábamos angustiados pero de nuestras gargantas no salía ni media palabra. Ni el más leve sonido. Creo que estuvimos derivando unos quince o veinte metros completamente escorados en que no sabíamos si reír o llorar hasta que, por fin y afortunadamente, la embarcación volvió a recuperar su estabilidad inicial. Y es que si hubiéramos volcado es más que probable que no hubiéramos podido salvarnos puesto que aquella zona, desde la *Punta dels Morters* hasta la de *Na Guillemassa* es un *penyal segat* y la mar rompía aquel día *de valent*. El error fue que dimos el costado a la *arrumbada* quedando completamente a su merced. Desde entonces, este tema ha salido en nuestras conversaciones en infinidad de ocasiones.

104

El forneller Jesús Pascual también ha tenido que soportar multitud de temporales aunque, por fortuna, ninguno fue lo suficientemente serio como para haber sentido peligrar su vida, pero fue actor obligado de alguna anécdota. Sería precisamente cuando navegaba con sus dos cuñados en el *llaüt Miguel Antonio*. En su día decidieron instalarle el que sería primer motor de “petróleo” (como denominaban por aquel entonces a los de gasóleo) de cuatro tiempos en Menorca. Se trataba de un “Suñer” construido en Santañy, en Mallorca, en un taller del cual, uno de sus socios era un menorquín nacido en Alaior. Por aquel entonces, los mecánicos locales no conocían el funcionamiento de estas máquinas, debido a lo cual tenían que desplazarse, para evitar males mayores, a la isla vecina con la barca para que lo repararan puesto que las comunicaciones entre islas eran escasas y los mecánicos mallorquines no querían viajar hasta Menorca al encontrarse saturados de trabajo. Este viaje lo llevaron a cabo al menos en 7 ocasiones. En una de tantas y tras la correspondiente reparación, la embarcación volvió a Fornells tripulada únicamente por el patrón. El tiempo se había cerrado en niebla, de tal forma que la visibilidad alcanzaba hasta escasos metros. En un momento en que se aclaró algo, el hombre pudo distinguir y reconocer a Monte Toro, por lo que puso rumbo directo a tierra para alcanzar Menorca. De haber persistido el fenómeno hubiera seguido derivando entre ambas islas hasta perderse. Una vez en tierra costeo hasta llegar a Fornells.

—En otra ocasión iba yo también a bordo. Habíamos salido por la tarde cuando soplaban un *bon llevant*, así que decidimos izar la vela para navegar mejor. A mí me hacían trabajar de visor pues al tener mejor vista que los demás, era el encargado de localizar la farola de *Capdepera*. Cuando la tuve perfectamente situada, me metí en la barca para descansar. Al cabo de una hora noté que la barca se movía mucho. Me asomé y pude comprobar que se había establecido una *gargalada* que daba miedo. De improviso una fuerte racha nos partió en dos la vela por lo que tuvimos que arriarla. El motor funcionaba con el cigüeñal partido, haciendo muchísimo ruido, por lo que tampoco podíamos apretarlo. Tuve suerte en reconocer en el horizonte la entrada de *Porto Cristo* al observar la torre, puesto que tenía una hermana residiendo en aquella población y no me era desconocida. Seguimos y a “palo seco” en medio del fortísimo temporal reinante logramos entrar perfectamente. Después tuvimos que esperar a que encalmara el temporal durante toda una semana antes de poder continuar viaje hacia Santañy. Aquellas reparaciones nos hacían perder un promedio de 15 días cada vez, por lo que un día decidí tomar yo el avión para ir a buscar las piezas averia-

das y traerlas para que un mecánico local nos las cambiara. Teníamos aquí a Máximo Triay, un buen profesional que se encargó de hacerlo.

Joan Riera Mascaró, de Fornells, reconocía haber pasado los “normales”, como tantos otros pescadores, porque cuando se veían sorprendidos en alta mar poco podían hacer, si no intentar capearlo de la mejor forma posible. Para él, el peor le ocurrió durante una salida hecha junto a su hermano en aguas próximas al puerto de *Addaia*. El temporal se había anunciado suficientemente, mostrando su aspecto más amenazante. Llegaba del *mestral* (NW), con unos nubarrones tan densos, negros y bajos, que parecían venir arrastrándose sobre la misma superficie del agua. Se encontraban faenando este día dos barcas muy próximas entre ellas. La otra aguantaba, pero a la suya se le paró inoportunamente el motor. Un motor de gasolina al que las bujías se habían mojado.

—Cuando mi hermano se dio cuenta de la situación que nos encontrábamos se hundió, convencido que de allá no saldríamos y que nuestro naufragio era seguro. Yo, vista la situación y con el fin de animarlo le dije que no se preocupara, que navegaríamos de popa e intentaríamos aguantar. De este modo pusimos el palo, pero no la vela, porque con aquel grandísimo chubasco resultaba del todo imposible, dejándonos llevar rumbo al cabo de Favàritx.

Cuando por fin llegaron a las proximidades del faro, la tormenta decreció sensiblemente, paró de llover y en Joan se puso a secar las bujías y el carburador.

—Con los motores de gasóleo actuales esto no sucede, pero aquellos eran muy delicados. Una vez vuelto a arrancar pusimos proa rumbo al puerto de *Addaia*, al cual llegábamos veinte minutos más tarde, momento en que también lo hacía el bote de Salvamento de Náufragos que había salido de Fornells en nuestra busca.

Joan Riera nos manifestaba que hoy casi no se producen ya aquellas tramonadas memorables que fueron azote de Menorca y que llegaron a hacerla famosa y temida entre los hombres de la mar. Y tan solo cuarenta y ocho horas después de ser mencionado, se abatía sobre la isla uno de los temporales más duros de los últimos años: Las fortísimas rachas de *gregal* pintaron de blanco y rojo las aguas azules de la encantadora bahía y unos cuantos yates, después de romper sus amarras o garrear sus anclas por causa de la violencia de las olas y naturaleza del fondo, iban a parar contra las rocas o embarrancaban en el fondo de la bahía. Otras embarcaciones quedaban hundidas en sus mismos puntos de amarre. Una circunstancia realmente curiosa, puesto que en estos tiempos resulta más bien extraordinario el que hasta mediados del siglo pasado era bastante normal que se diera un temporal de este nivel.

Joan Riera recordaba también el buen hacer de la barca de Salvamento de Náufragos *Fornells*, de la que su tripulación se encontraba siempre a punto, compuesta como lo estaba por voluntarios. El motorista era Toni “*Roxillo*” y el patrón en Bià “*del Toro*”. Siempre estaban pendientes del tiempo y cuando se acercaba un temporal suficientemente importante y comprobaban que faltaba alguno de los pescadores del puerto, se hacían a la mar en su busca sin dudar.

—De todos modos si los pescadores que eran sorprendidos fuera de puerto veían que no podían volver con seguridad, buscaban refugio en cala Prudent, que siempre acogía varadas hasta un par de embarcaciones con seguridad y, después de cruzar a pie la finca de s’Albufera, prendían fuego a unos

matojos al llegar a la ribera de levante del puerto de Fornells con lo que producían suficiente humo para poder ser observados desde la población. Entonces otros pescadores iban con una barca a recogerles. Los que se encontraban a poniente se refugiaban en el puerto de Sanitja.

Aún así, confesaba que había sentido poco miedo cuando había salido al mar y las cosas habían venido mal dadas. De por sí no se preocupaba y nunca perdió la calma.

—Quizás fui demasiado confiado en ello. Todo lo contrario de lo que me sucede con mi hijo, puesto que cuando se encuentra en el mar haciendo su trabajo y rompe el mal tiempo, lo paso bastante mal hasta que tengo la seguridad de que ha regresado a puerto sin ninguna novedad.

Por su parte, Sisco Domingo, el pescador *ciudadellenc* nos contaba que, tras sopesar los diversos temporales sufridos, definiría como uno de los peores el que tuvo que capear en la costa de *Ses Fontanelles*, al norte de la isla, cuando *anaven de nanses*, él con la primera barca *María Kati* por un lado, y su hermano mayor con la propia que llevaba como marinero al menor de la familia, por otro. Este último había sufrido avería y ambos tenían sus aparejos calados, de forma que decidieron hacerse a la mar desde su base en el puerto de Ciutadella muy de mañana, juntos, para poder recuperarlos.

—Aquel día transcurría en un caluroso mes de julio y la mar se encontraba completamente llana. No sé si fue casualidad o no, pero vinieron a volar sobre la barca dos o tres *borinots* (una especie de insecto alado que los más viejos suelen decir que traen suerte) los cuales me hicieron levantar la vista hacia el cielo. Vi tan solo dos pequeñas nubes, una que subía por el *gregal* y la otra por el *mestral*. Les dije a mis hermanos que soltaran cuanto antes los aparejos porque no sabía si seríamos capaces de poder llegar a puerto. Pues a los pocos minutos tuvimos que amarrarnos a la barca porque se había levantado un temporal tan violento que nos impedía cualquier tipo de navegación. Al final pudimos entrar a refugiarnos en *Ses Fontanelles* las seis o siete barcas que nos encontrábamos pescando en esos momentos, porque era imposible regresar a Ciutadella. Si lo hubiéramos intentado habiéramos naufragado con total seguridad.

106



Temporal del primer cuadrante, el azote de los pescadores de Fornells (*Mercé Riera*)

El segundo fue durante una travesía a nado organizada hace años entre Mallorca y Menorca en la que, entre otras embarcaciones, estuvieron varias pertenecientes a pescadores de Ciutadella. Sisco:

—En esa ocasión yo tenía la barca *Deseo*. Conmigo a bordo se encontraba el entonces patrón mayor de la cofradía Domingo Marqués. Yo le advertí que el tiempo nos iba a ser desfavorable y muy ventoso. Había también una patrullera de la Armada al frente del convoy. Su comandante nos preguntó qué opinábamos de la meteorología, que se estaba volviendo rápidamente adversa. Yo le dije que aquello se iba a poner muy mal tras lo cual, el hombre ordenó que se suspendiera la prueba. Yo custodiaba a un nadador que se apellidaba Murphy, el cual no quería salir del agua. Entonces le dije a su manager que como no abandonara la prueba no saldría más del agua. Aquello había '*desserrat per tots es costats*', entre rayos y la cantidad de agua que estaba diluviando. Además, en aquella época la electrónica era muy parca puesto que no teníamos ni sondas, ni GPS y el compás de a bordo giraba en esos momentos completamente enloquecido. No veíamos nada ni podíamos precisar dónde se encontraría la costa, aunque sabíamos que nos encontraríamos a una hora de ella. Por intuición fuimos a salir al través de *cala Blanca*. Aquello era una auténtica locura, porque a pocos palmos de la proa nos caían los rayos. Fue el peor temporal que pasé nunca. Durante el mismo, la embarcación *Isabel*, que también participaba con nosotros, fue alcanzada por uno de los rayos cargándose la proa y toda la instalación eléctrica de a bordo, no saliendo nadie lastimado de puro milagro. Aparte de estos dos, tenemos los típicos temporales que te cogen cada año en mar abierta, en que te obligan a abandonar los aparejos y volver para casa.

Por su parte, los tres hermanos Canals coinciden en la afirmación de que en la actualidad las predicciones son bastante acertadas, lo cual les permite quedar amarrados ante cualquier duda. Pero por aquellos años éstas no existían y los pescadores, en su mayoría, se guiaban por sus propias premoniciones y experiencias.

—Actualmente todos llevamos radio, vemos la televisión y tenemos a mano los teléfonos móviles. Hace un par de años en que íbamos de palangres durante el invierno fuimos sorprendidos por un par de *mestralades* que nos hicieron pasar un mal rato. Una de ellas tuvo lugar un año en que trabajábamos en *Sa Barra* y las capturas resultaban bastante buenas. También hay que decir que se dio la casualidad de que teníamos todos los aparejos en el agua. Eran palangres modernos, de nylon, los cuales manejamos con la maquinilla. Su valor económico es muy elevado y ciertamente no estás para perderlos. Aquel día hacía un poco de viento, pero no era malo y nosotros continuamos trabajando, aunque siempre con la vista dirigida al *mestral* puesto que recelábamos y no terminábamos de encontrarnos seguros. El tiempo continuó refrescando y, en un momento dado, la barca de arrastre *Mares del Sur*, que se encontraba trabajando cerca del cabo de Formentor, nos avisó por radio de que aquello iba en aumento y que se retiraba. Nosotros también decidimos hacer lo mismo, pero antes queríamos terminar de recuperar aquellos aparejos del agua. Cuando quedaban por levar todavía unos 200 anzuelos decidimos cortar porque mantenerse se había hecho inaguantable y, cuando nos encontramos de vuelta al través del *Cap de Banyos*, viniendo con mar de popa, nos sorprendieron tres fuertes golpes de mar que nos pusieron el corazón en un puño. Fueron tan violentos que nos acordaríamos de ellos durante muchísimo tiempo. Precisamente aquel día a mi padre se le había ocurrido venir hasta la costa con mi madre para que pudiera observar el temporal y ella se enfadó mucho porque

nosotros estábamos en plena mar en aquellas condiciones.

Sería otro año, yendo uno de los hermanos como patrón de la *Macarena*, cuando les tocaría capear el peor de todos los pasados. Fue también cuando se organizó precisamente la travesía a nado desde Cala Ratjada hasta Ciutadella antes mencionada. Para auxiliar a los tres deportistas participantes se encontraban en la mar como apoyo varias barcas de pescadores, entre ellas, la *Macarena*. También lo estaba la *Isabel*, que sería alcanzada por el rayo que le causaría daños de consideración. La salida se dio sobre las doce de la noche y los Canals tenían que custodiar a una nadadora norteamericana, la cual decían estaba considerada como la favorita para ganar la prueba. Por motivos técnicos su entrenador atrasó la salida de ella para dos horas más tarde que los demás.

108



La Mola de Fornells. Vientos racheados (Artefoto)

—La verdad es que tras cinco horas de nadar, ella ya había logrado alcanzar a los demás participantes. Durante todo ese tiempo la mar se había mantenido en calma total y todos íbamos cubriendo el recorrido sin ningún tipo de problema. Pero muy poco después comenzaba a relampaguear débilmente por el *mestral*. Los rayos estaban muy lejanos aunque lentamente iban subiendo al propio tiempo que lo hacía una negra y espesa masa de nubes. Nos hallábamos ya a unas cuatro millas de distancia del *Cap d'Artrutx* como máximo, cuando no tardó mucho en acercarse a nosotros la barca de un tío nuestro, Jaime "*Niu*", (un hermano de Biel "*Niu*") preguntándome qué ideas llevaba. Yo le contesté que como la mar se encontraba en calma, pensaba terminar la prueba. Me contestó que, sin pérdida de tiempo, hiciera embarcar a la nadadora o, de lo contrario, ya podía darla por perdida. Así se lo dije pero ella no quería abandonar la prueba al estar ya cerca de la costa. No nos entendíamos mucho de modo que le rogué a un periodista que llevaba a bordo que se lo explicara a su entrenador. Éste, tras haber comprendido la advertencia, ni corto ni perezoso la hizo embarcar, dando por terminada la aventura. No pasaron diez minutos y allí se formaba un temporal de los que hacen historia. Una de las barcas que hasta entonces había navegado relativamente cerca de nosotros perdió incluso el *Cap d'Artrutx*, yendo a salir al través de *Cala en Turqueta*. Los rayos caían sin cesar clavándose furiosamente en el agua acompañados de una densísima cortina de lluvia y fortísimos truenos. No veíamos nada más que aquellos tétricos resplandores

que nos pasaban por debajo de la barca. Así estuvimos poco más de una hora. Como no había ninguna visibilidad, el *Santa María de la Candelaria*, el buque de Trasmediterránea que cubría el servicio Alcudia-Ciutadella, tuvo que fondear en la bocana y esperar a que el temporal amainara. Cuando por fin pudimos distinguir nuevamente la costa observamos sorprendidos que nos encontrábamos ya al través de *S'Aigua Dolça* y, al desembarcar en el muelle la nadadora se ponía a llorar presa de los nervios y la emoción que la embargaba, puesto que había comprendido crudamente que, de no haber abandonado cuando se lo dijimos, con total seguridad habría perecido en el fragor de la tormenta. Precisamente sería al llegar a tierra cuando nos enteramos de lo ocurrido a la *Isabel* y de la milagrosa salvación de todos quienes se hallaban en esos momentos a bordo. Sin duda, ha sido el peor temporal que he pasado en toda mi vida.

Los hermanos Canals también se han encontrado en la mar con *caps de fibló* (tornados) que han generado las peligrosas *mànegues* que succionan el agua del mar y que tantas desgracias han sembrado en no pocas familias de pescadores que han visto desaparecer en su transcurso alguno de los miembros de su familia.

—Nos escontrábamos nosotros y otra barca de pesca, la *Fuat*, trabajando en *Sa Barra*. Había en el horizonte una *serralada* de nubes. Habíamos calado y estábamos esperando para levar los aparejos. La otra barca ya había comenzado a hacerlo. Al ver que se estaban formando las *mànegues*, lo dejamos y nos fuimos para quedar fuera de su alcance. Los tripulantes de la *Fuat* soltaron el *capcer* y ya no lo vieron nunca más puesto que la *mànega* se encargó de hacerlo desaparecer. El chubasco se había impuesto y yo le dije a mi hermano que virara rápidamente hacia el *llebeig* para evitarlo. De pronto, una más pequeña se formó junto a nosotros por la proa y todos los baldes que llevábamos sobre la cubierta comenzaron a dar vueltas como enloquecidos hasta no quedar ni uno solo a bordo. Aquel día nos sorprendió porque era bueno y sin viento. Normalmente cuando te encuentras en la mar, si ves el paso del chubasco y la formación de mangas procuras evitarlo, pero el problema es que suele suceder muy rápidamente y a lo peor no puedes hacer nada. La *mànega* está formada por una columna de viento que gira a una velocidad extraordinariamente rápida y, por un fenómeno de succión, aspira agua de la superficie del mar. Existen de muy gruesas que son las realmente peligrosas. La que tuvimos encima era muy delgadita y todo el mal se redujo en hacer volar todos los baldes. Si hubiera sido más grande lo hubiéramos podido pasar bastante peor. Las más afectadas son siempre las *barques del bou* porque están arrastrando y no pueden tirar todos los aparejos al agua porque los perderían y tienen que capear al máximo; por eso son las que peor lo pasan. Nosotros, si las vemos venir, lo soltamos todo y nos apartamos de su curso, buscando una zona de mayor seguridad, aunque no siempre se consiga.

El pescador *forreller* Toni “*Tanu*” nos contó que temporales había conocido y padecido muchos. Sin embargo se jactaba de no tener miedo a la mar. Pero hubo uno, solamente uno, que si le quedó perfectamente grabado en su memoria. Toni recuerda que durante el tiempo en que duró pensó, más bien estaba convencido, que su momento había llegado. Era una época en que iba a pescar ayudado de su mujer y su hijo. Ese día se encontraban frente a *Na Macaret*, bastante por fuera y estaban levando ya las redes. Observando hacia poniente descubrió lo que parecía ser un chubasco bastante fuerte que se aproximaba directamente hacia la zona en la que se encontraban ellos.

Como viera que presentaba muy mal cariz decidió meter las redes nuevamente en el agua y tan rápido como pudo. Al chico le dijo que pusiera todas las lonas perfectamente trabadas, para que los cuarteles no se levantaran por el efecto de un golpe de mar, lo que dejaría a la barca sin defensa posible. Luego le ordenó que se metiera dentro mientras su mujer, con la ropa de agua puesta, se aferraba a la maquinilla de leva para aguantar aquello que se acercaba amenazadora y muy rápidamente, de lo cual desconocían su posible magnitud. Él, por su parte, se asió fuertemente al *arjau* (caña del timón). Y no tardaron en aparecer varias trombas muy cerca de la barca en medio de un fuerte *cap de fibló*, acompañado de violentas ráfagas de viento con rociones y rompientes que les invadían por todas partes.



Temporales del primer cuadrante, azote de los pescadores de Fornells (*Mercé Riera*)

—Yo había puesto proa a Fornells. Cuando vi aquello pensé que ese día nos tocaba a nosotros. Es más, estaba ya completamente convencido. Aquellas rompientes nos tapaban a cada momento y de pronto comenzó a caer encima una inmensa granizada, que nos golpeaba dolorosamente a pesar de llevar puesta la ropa de agua. En medio de aquel fragor perdimos prácticamente toda visibilidad. Aún así pude darme cuenta de que habíamos virado hacia afuera. Mi mujer rezaba y me decía que solamente deseaba poder distinguir Monte Toro, saber dónde estábamos. Estando muy cerca el uno del otro, prácticamente no podíamos oírnos, tal era la violencia de aquella tormenta. No veíamos más allá de cuatro metros, entre nubes de espuma y agua que volaban a nuestro alrededor. Yo estaba seguro de que, en cualquier momento, o nos iríamos para arriba absorbidos por una de aquellas mangas o hacia abajo, dominados por cualquiera de las impresionantes rompientes. Duró veinte minutos de reloj, pero para mí fueron horas. Interminable. Una eternidad. Como veía que estábamos bastante fuera comencé a aproximarme hacia donde suponía se encontraba la costa. En aquellas condiciones pensaba que, si todo estaba perdido, mejor intentar aproximarnos a tierra. Por fin, mi mujer exclamó alborozada que podía ver Monte Toro. Y resultó ser verdad, ya que poco después comenzó a bajar la intensidad y poco a poco la tormenta se alejó de nuestra zona. Nos habíamos salvado milagrosa-

mente. Pero no acabó allí la historia y, a los pocos minutos irrumpía el *mes-tral* (NW), algo muy normal tras un chubasco. En un principio puse rumbo hacia la *Punta d'en Pentinar*, buscando la costa, en un intento de volver a casa. Cuando la alcanzamos aquello era una debacle de *escarxells* (golpes de mar, rociones y espuma que rompen en todos los sentidos). Comprendí que por allí no podíamos pasar y rectificamos rumbo hacia *Cala Prudent*. Cuando arribamos encontramos a mi hermano y a mi cuñado amarrados en el interior de la cala. Ellos estaban convencidos de que aquel temporal había acabado con nosotros. Y es que no fuimos los únicos porque a muchos les había sorprendido en la bocana cuando volvían apresuradamente, pero si fuimos los que se encontraban más alejados de la costa. Una vez amarrada la barca tuvimos que atravesar andando hasta alcanzar la costa de levante de la bahía, encendiendo unas ramas para provocar una columna de humo, para que nos vieran desde la población y nos vinieran a buscar”.

Cuando en Fornells se enteraron de que estaban a salvo, fueron varios a buscarlos y los abrazos y las lágrimas se sucedieron. Realmente, aquel día Toni “*Tanu*” y su familia habían vuelto a nacer. Mientras lo recuerda no puede evitar que se le humedezcan los ojos: aquel día había visto la muerte a un solo paso, sentada y compartiendo la cubierta de su barca con ellos.

—Desde ese día hemos vuelto a pasar otros temporales, pero ninguno tan violento como aquél. En la mar yo no he tenido nunca miedo y quizás por ello haya pecado de ser arriesgado, o lo que decimos en Menorca: ‘*tin-dre poc seny*’. Hoy no me hubiera pasado. Recuerdo que el día en que Toni “*Neni*” naufragó y perdió su barca *Salmerón* y casi su propia vida, nosotros también estábamos en la mar, pero nos encontrábamos más protegidos ya que trabajábamos frente a *Sanitja*, a donde podríamos haber entrado en busca de refugio pero, a pesar de aquel temporal quise continuar hacia Fornells. Era joven, ignorante y no tenía miedo a la mar y por tres veces intenté cruzar entre *Cavalleria* y la *Illa des Porros*, pero cada vez topaba contra las rompientes que me cerraban el paso. Al final nos refugiamos en *Sanitja* y al llegar a pie a Fornells me encontré con dos primos de “*Neni*” que me preguntaron si él también se encontraba allí. Les respondí que no le habíamos visto y a partir de ese momento se decidió iniciar su busca. El hombre había volcado pero afortunadamente tuvo la suerte de su lado y, al ser joven, había podido alcanzar la costa.

Nuestros protagonistas tuvieron que afrontar muchos temporales, capaces en algunos momentos de hacer sufrir verdaderos momentos de angustia. En las biografías de otros profesionales nos contarán igualmente sus vivencias en este aspecto, incluso algún naufragio del que sería protagonista y actor principal alguno de ellos.



Temporales, azote de cualquier navegante (*Artefoto*)

112



Temporal en la costa norte (Zona de Capifort) (*Artefoto*)

9.- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

El 29 de junio de 1919 fue constituida en Mahón la denominada *Junta local de la Sociedad de Salvamento de Náufragos* impulsada por el incansable don J. F. Taltavull, que más adelante crearía la delegación de Fornells con la construcción de la caseta del bote de salvamento (primero tenía que ser la conocida “Caseta del Contramaestre”, que inició su construcción mediante fondos recogidos es suscripciones públicas, y al final fue una barraca de madera que albergó tanto a la *Quirico Rivera* y, posteriormente a la *Conde de Guadalhorce* que sería renombrada *Fornells*). Fue, sin duda, una etapa muy interesante de la historia marítima de Menorca.

113



Distintivo de la Sociedad (Artefoto)

La Junta provincial de la Liga Marítima en Menorca había realizado las debidas gestiones para establecer en el puerto de Mahón una Junta local de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Y para declararla constituida organizó el solemne acto celebrado el 29 de junio último a las 11:50 horas, en el salón principal de las Casas Consistoriales de esta ciudad. Ocupó la presidencia el Excmo. señor General Gobernador militar, don Francisco de Salavera, sentándose a sus lados el Delegado del Gobierno de S. M. don Gabriel Mas, Alcalde de Mahón don Pedro Pons Sitges, General 2.º Jefe don Miguel Merino y Comandante de Marina de este puerto don Luis de Oteyza. Los restantes sitios del estrado fueron destinados a la distinguida representación del Ejército, Marina (entre la que figuraba la Oficialidad del trans-

porte *Almirante Lobo*) y corporaciones civiles. Figuraba también, en lugar adecuado, la *Junta provincial de la Liga Marítima*. El salón resultó pequeño para la concurrencia y en sitio preferente señoras y señoritas de la localidad dieron realce al acto con su presencia.

Abierta la sesión, don Juan F. Taltavull explicó en breves frases a los presentes el objeto de la solemnidad y las gestiones efectuadas para llegar hasta el nacimiento por ella marcado. El Secretario, don José Cotrina, leyó seguidamente el oficio de la Junta Central de la Sociedad de Salvamento de Náufragos autorizando la constitución de la local en este puerto y, a continuación, dio lectura de una memoria sobre el desarrollo y funcionamiento de este género de sociedades en España y en el extranjero y de los propósitos que animaban a los fundadores de la delegación mahonesa.

Después de entonar un coro sobre tema marítimo por el Orfeón Mahonés, pronunció el señor Taltavull un elocuente discurso para patentizar la necesidad de establecer en Mahón la Junta local citada, y la conveniencia de que todos los elementos oficiales y sociales contribuyeran a un propósito tan laudable, destinado a ser nuevo blasón en la Historia de esta ciudad benéfica y hospitalaria. El requerimiento fué refinado, con frases bien pensadas, por el Comandante de Marina y correspondieron a él con la representación que ostentaban, el Gobernador militar y el Alcalde de la Ciudad.

Para que el acto tuviera cierto aspecto literario y que la concurrencia, a la vez, pudiera conocer la utilidad de este género de Sociedades, un condestable de la Armada leyó las heroicas hazañas de Victor Rojas, quien fuera salvador de un gran número de náufragos en su país, Puerto Rico, dándose fin al relato con una sentida poesía. El señor Taltavull solicitó autorización del concurso, formado por socios y adheridos a la nueva institución mahonesa, en su casi totalidad, para que la Junta diera inicio a los trabajos de establecimiento con el carácter de *Junta local del Salvamento de Náufragos* en esta población, acordándose así por aclamación. Un nuevo número de canto llevado a cabo por la coral del Orfeón, cerraba el acto, durante el cual la banda municipal estuvo interpretando, a su vez, algunas piezas de su repertorio apostada en la plaza de la Constitución.

114



La bocana cierra de forma natural pero, también, sorprende al pescador fuera

Muy pronto contaría la ya naciente Sociedad con más de cien afiliados y por Reglamento y por ofrecimientos directos, además, se sabía que la Junta Central le había de prestar el más valioso auxilio. La Compañía Trasmediterránea, armadora de los vapores destinaría, a su vez, a tan benéfico fin el importe de los billetes benéficos que se expedieran en este puerto. Por su parte, el Ateneo Científico, Literario y Artístico de la ciudad se felicitaba de que Mahón tuviera, por fin, y como su importancia requería, atendidos los servicios de salvamento. Agradecía que se le invitara al acto, al que asistieron el Presidente y algunos miembros de la Junta Directiva, correspondiendo al requerimiento de que fué objeto por parte del señor Taltavull, con el propósito decidido de prestar toda su cooperación a los benéficos fines de la nueva entidad.

Inútil es encomiar la importancia de éste, bastando para patentizarle la lectura de los discursos y memoria de entre los que se pronunciaron en la solemnidad descrita. De la *Revista Marítima* de la S. E. de S. de Náufragos:

«Memoria leída por el Secretario de la Liga Marítima en la solemne declaración del establecimiento de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

Excmo. Sr., Señoras y Señores,

Si legítimas consideraciones de humanidad no hubieran impelido a esta honrosa fundación, las que vamos a exponer la hubieran hecho inexcusable.

El año 1829 estableció Inglaterra su sociedad de Salvamento de Náufragos. En 1865 siguió Francia el ejemplo y desde ambas fechas España adquirió con tales naciones una deuda de gratitud que obligaba a la reciprocidad. El carácter humanitario de los servicios prestados por estas Asociaciones, que proporcionan nuevo estímulo a la caridad humana, manifestando una de sus especiales actividades y pueden servir de galardón al país que las realiza, ofrece los beneficios de su generosidad a todo el mundo y los marinos españoles favorecidos por la acción de las sociedades extranjeras fueron una razón viviente que impulsó a crear en España la institución similar.

Fué en 1880 cuando tras laboriosa gestión, que duró más de dos lustros en la prensa y en los centros del Estado, consiguió don Martín Ferreiro que se realizara la idea noble y altruista de fundar en nuestra Nación la Sociedad de Salvamento de Náufragos, logrando el apoyo regio de don Alfonso XII y el valioso auxilio del Estado, en representación de cuyos poderes fué el Marqués de Rubalcava, ilustre marino y heróico salvador de náufragos, quién se mostró más decidido valedor de la institución. Con tan brillantes auspicios se inauguró la obra benéfica y continuaron la labor laudable de protección los actuales Monarcas y aumentó el Estado su apoyo pecuniario, presentándose en espléndida porfía desde entonces los generosos donantes de premios, con los que se han agradecido externamente los múltiples hechos de abnegado humanitarismo y heróico arrojo que han arrancado más de cinco mil vidas al mar y han esmaltado con fulgores de rica pedrería, la historia ejemplar de esta Sociedad, honra de España y satisfacción del humano linage ennoblecido por el ejercicio de la más hermosa virtud.

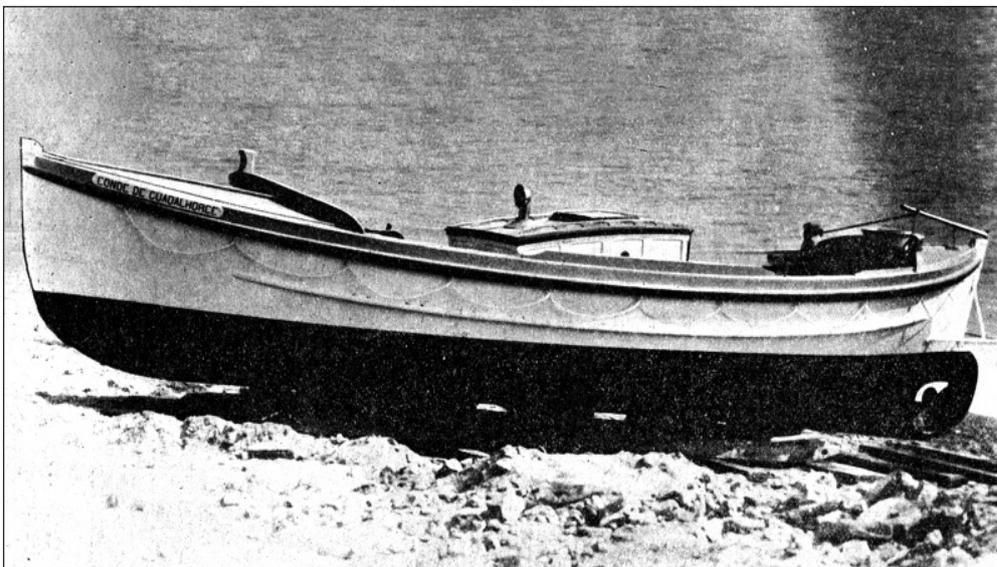
Treinta y nueve años van a cumplirse del establecimiento en España de esta filantrópica institución. A requerimiento y estímulo de sus organismos directores su acción se ha manifestado en muchísimos puertos del litoral peninsular y en algunos de la Balear mayor. En las instalaciones y en los aparatos destinados al socorro se han exteriorizado los adelantos científicos y se ha puesto en noble competencia el celo de las hijuelas locales de esta corporación, hasta el punto de que en la Historia Nacional la labor de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos ha de ocupar un sitio honroso y las generaciones venideras habrán de contemplar con admiración y gratitud esta manifestación de la actividad de los hombres de nuestros días....

Treinta y nueve años han pasado desde que empezó a realizarse y fructificar la idea de Ferreiro... pero a Mahón no llegó hasta ahora el influjo de la propaganda de los hechos y por incomprensibles o ignoradas razones no existe huella de la labor

social encomiada en este puerto insular y por tantos motivos obligado a ostentar en todos los órdenes los altos títulos que le corresponden.

Mahón, ciudad abierta a los nobles impulsos del altruismo, donde toda idea generosa fructifica, donde tiene la caridad su asiento adecuado y su manifestación perenne, no había orientado sus actividades bienhechoras en el campo que nos ocupa, a pesar de reclamarla los naufragios de importancia que han dado a la isla días de luto en fechas todavía recientes.

116



El Conde de Guadalhorce a su llegada (Vida Marítima. S. E. Salvamento Náufragos)

Y así como para los siniestros terrestres no existe organizado el servicio que las ciudades de su mismo nivel social practican en incendios, inundaciones y derrumbamientos, tampoco para los siniestros marítimos había instituido el organismo encargado de prestar los auxilios ordenados y eficaces para asegurar el salvamento de nuestros semejantes, en peligro de perder la vida en sus luchas con el mar.

Esta Junta Provincial de la Liga Marítima, fiel a los objetivos de la institución de que forma parte, ha tomado a su cargo la fácil empresa de establecer en este Puerto los servicios de la sociedad de salvamento de naufragos, constituyéndose en Junta local y relacionándose desde luego con las entidades directivas, de que pasa a depender. De fácil califico esta empresa, porque tratándose de Mahón ha de serlo forzosamente, pues se opera en un ambiente de generosidad y desprendimiento y en el que la prodigalidad de la naturaleza concentrada en el hermoso puerto es el legítimo orgullo de los hijos del país. Los primeros pasos en la preparación de la labor que hoy ha de inaugurarse, no han podido ser más satisfactorios y confirman el vaticinio que nos hemos atrevido a formular. Al llamamiento que esta Junta Provincial ha hecho en reciente circular han respondido en generoso y espléndido pugilato de cooperación los habitantes de la Ciudad, inscribiéndose en buen número en las listas abiertas a tal objeto, y que seguirán llenándose para estampar un nuevo blasón, a los muchos que ostenta la caritativa Historia de Mahón. Ello proporcionará recursos para la organización y sostenimiento de la nueva entidad. Y para coadyuvar a tales fines, la Junta Central facilitará valioso auxilio y la Compañía marítima que presta los servicios de comunicaciones y transportes entre nuestra Isla y el exterior destinará a la Sociedad Mahonesa de Salvamento de Náufragos el producto íntegro de la expendición de billetes benéficos para la visita a sus barcos surtos en este puerto.

Si este proceder sirve de estímulo a análogos auxilios, no cabe duda que la vida del organismo que hoy establecemos será próspera.

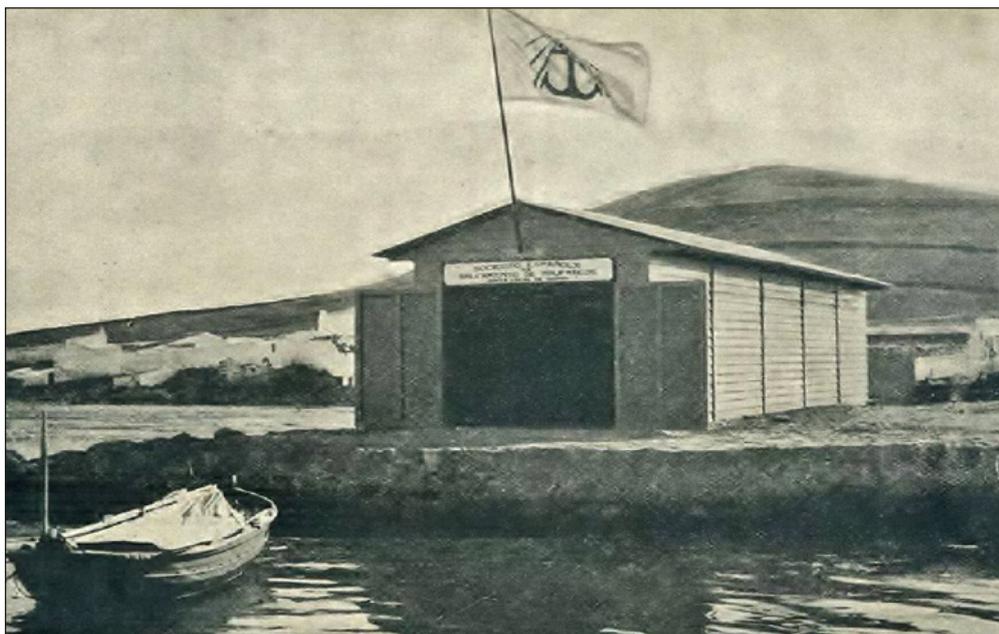
El porvenir de la Junta local de Salvamento de Náufragos puede asegurarse por los felices auspicios con que da sus primeros pasos. Aspiramos a que sea orgullo de

la Isla, a la que su acción habrá de extenderse, que sus instalaciones y sus aparatos llenen las exigencias de los modernos perfeccionamientos y que su actuación pueda ser rápida en todo momento, merced al trabajo de un personal adiestrado y valeroso, reclutado entre gente de mar experta y de probada resolución.

Vamos a dar principio a esta que llamamos fácil empresa. Y una piadosa paradoja nos obliga a desear que resulte innecesaria. Que jamás las iras del mar se ejerciten en nuestras costas ni pongan en peligro la vida de los marinos de la tierra y de todo el mundo. Que nuestras instalaciones tengan más de museo que de parque; que a la manera como el antiguo aforismo establece que para procurar la paz ha de prepararse la guerra, cuando de la vida marítima se hable, tengamos presente que, para asegurar su tranquilidad, es preciso preparar la lucha, esa lucha salvadora que lleva el descanso al hogar y al espíritu de los hombres de mar.

Mahón 29 de junio de 1919.

El Secretario de la Junta Provincial de la Liga Marítima Española, Jose Cotrina»



La caseta definitiva construida en madera (“Vida Marítima”. S. E. S. Náufragos)

A este discurso contestó el señor Juan F. Taltavull con las siguientes palabras:

«Excmo. Sr., Muy Ilustres Sres., Caballeros y Señoras,
¿Qué es la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos? Tal vez algunos opinarán no ser de importancia su creación en nuestro incomparable puerto, cuando hemos pasado tantos años sin tenerla establecida. Pero, yo, puedo aseguraros, señores, tomando como fundamento de mi afirmación, las estadísticas de la Sociedad, que antes de existir perecían ahogados la mayor parte de los que navegaban en las costas Españolas. Y desde que existe se salvan la mitad, y pueden salvarse casi todos. Muchos miles de vidas corroboran la exactitud de mis palabras.

No fué española la idea de unirse en sociedad para el salvamento de náufragos. Cuando la de Inglaterra contaba 60 años de vida, 30 la de Dinamarca y de 15 a 20 las de Holanda y Francia, los españoles no la habíamos aún inaugurado. Naufragar en las costas de España, era, pues, lo mismo, que naufragar en las costas del Congo. Una horrorosa noche de Noviembre zozobraba a la vista de un puerto español un buque de procedencia extranjera, al que había sorprendido terrible tempestad en punto solitario. Marchaba sin timón, velas ni aparejos; su cubierta era barrida a cada instante por el ímpetu de las olas. No había recurso humano para aquel buque. Los ocho hombres que lo tripulaban, rendidos de fatiga, extenuados y sin esperan-

zas de socorro, cesaron en su titánica tarea, y bajándose al fondo se dispusieron a morir. Pero el barco iba cargado de cal, y el agua que lo inundaba comenzó a producir una fermentación tan súbita como asfixiante, ante cuyo fuego un natural instinto les condujo nuevamente hacia arriba.

En aquel momento sintieron un cañonazo sobre si mismos, tras del cañonazo, el ruido de un objeto que atravesaba al parecer la nave. Era una maroma de extraordinaria fortaleza, a la cual iba unida otra menor, cuyo uso no ignoraban en su país. Amarraron el cable grueso al único palo que les quedaba. Súbitamente se les presentó una cesta delante de los ojos: abrazáronse a ella con ternura infinita, y en breve espacio de tiempo, cruzando el aire uno a uno, descendían sanos y salvos a la playa, donde les esperaban luz y calor, alimentos y vestidos, manos amigas que estrechar, corazones sensibles ante quienes postrarse, demostrando en la lengua de los gritos, que es el idioma universal, toda la gratitud de su destrozado corazón. ¿A quién debían tan inesperada fortuna? Era, señores, que ya estaba establecida en España la Sociedad de Salvamento de Náufragos.

Nuestra Sociedad, que así podemos ya calificarla, es eminentemente excentralizadora. Su Junta Central de Madrid no es más que el lazo de unión entre todas las del Reino. Las preside, las aconseja, las dota. El honor que cada una obtiene, los fondos que recauda y el desarrollo interior que sus asociados preceptúan, no son absorbidos por la Central, y así sucederá en Mahón. A la Junta que algo sobra, nada pide Madrid. A la que le falta, le da, y los afanes de nuestros superiores se reducen a mantener vivo el fuego de la idea, y a extender la acción de los salvamentos. Reparte la Sociedad medallas honoríficas, que ya tiene adjudicadas a unos 450 individuos.

Recomienda al Gobierno los méritos extraordinarios especiales para mayor galardón, o adelantos de carrera. Lleva invertidas 250.000 pesetas en aparatos de salvación y ha adelantado 100.000 pesetas a las Juntas de pocos recursos, como será la nuestra, pues nacemos, contando solamente con la cuota de un centenar y pico de socios y con el importe de los billetes benéficos que nos cede la Compañía Trasmediterránea.

118



Destruída tras un duro temporal (Toni Riera "Roxillo")

Alta, humanitaria, caritativa y patriótica es la misión que se nos confía en este solemne acto, cuya importancia estoy convencido reconocerán todas las personas aquí congregadas. Es verdad, que en los 65 años que nuestros Vapores correos recorren el brazo de mar que nos une con la madre Patria, y con nuestra querida hermana la Balear Mayor, no ha ocurrido felizmente ningún naufragio. Es verdad que

la telegrafía sin hilos puede aminorar actualmente los terribles efectos de una catástrofe. Pero, en el mar siempre es temible una desgracia, y bueno es que estemos dispuestos para acudir, en momento dado, donde la Caridad nos llame. Para formarse idea de un naufragio en las Costas, es menester considerar que estos ocurren por lo común de noche, que los acompañan terribles vientos y pertinaces lluvias, que al furioso rugido de las olas, se une el tremendo estallido de la tempestad, y que antes que el naufragio de la misma nave, conturba y aprisiona el corazón de las criaturas, el naufragio imponente de la Naturaleza. En estos supremos momentos, en que el instinto aconseja huir para salvarse, es cuando los del mar piden socorro y los de tierra venimos obligados a dárselo.

Pues bien, señores, isleños, señores de tierra adentro, que ahora sois nuestros dignos huéspedes. Ayudadnos con vuestro óbolo, para que en plazo breve, estemos en condiciones de poder atender a un salvamento. Nos urge la adquisición del material extrictamente necesario. Es preciso socorrer también, a nuestros pescadores y marineros, que a sus duras faenas de todos los días, unen la obligación de conservar intactos los pertrechos de salvamento, y ejercitarse en su uso.

Pensad que cuando la tormenta ruge a la media noche y vosotros podéis sustraeros a sus horrores, por las comodidades que os brinda vuestro albergue y vuestro lecho, hay, no solo navegantes, para quienes la Iglesia pide diariamente puerto seguro, sino náufragos, para quienes la caridad demanda pronto Socorro. No basta que os asociéis al Ministro del Altar.

Es necesario que contribuyáis a la colecta de la Asociación, y en este sentido me permito dirigir amistosa excitación a nuestro benemérito Ateneo, cuyo infatigable señor Presidente está siempre pronto a acudir, por medio del arte, en pro del infortunio y de la caridad. Recordad, señores, que somos isleños, y que quién sabe, si vuestra ofrenda ha de ser útil a personas queridas, o por circunstancias especiales tal vez, a vosotros mismos.

119



El fin de la caseta del bote (“Vida Marítima”. S. E. Salvamento Náufragos)

Y vosotras amables y piadosas señoras, ángeles del hogar, que con vuestra presencia habéis sublimado este acto, que al trasponer el umbral del templo cristiano experimentaréis una satisfacción inefable, depositando vuestra moneda en el cepillo que dice: ‘Aquí se salvan ánimas de difuntos’, recordad, y decid los vuestros, que desde hoy existirá en Mahón otro templo: de la beneficencia pública, de la caridad marítima, en cuyas naves habrá también cepillos con esta inscripción: ‘Aquí se salvan vidas de náufragos’. He dicho.

Mahón 29 de junio de 1919.»

El Alcalde de la población don Pedro Pons Sitges, contestaba a su vez con el siguiente discurso:

«Me es muy grato saludar al Excmo. señor General Gobernador, Autoridades y Comisiones aquí reunidas que, al honrar esta casa con su presencia, han dado mayor realce al hermoso acto realizado.

He de felicitar con entusiasmo al Excelentísimo señor don Juan F. Taltavull por su noble iniciativa, a la cual deberemos la fundación en esta ciudad de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, felicitación que hago extensiva a cuantas personas han secundado sus bellos propósitos.

En nombre propio y de la Corporación Municipal he de ofrecer nuestro modesto apoyo a tan humanitaria institución que, a la vez que será otra prueba de la cultura de nuestro pueblo, vendrá a llenar un vacío imperdonable en nuestro incomparable puerto.

Y ahora les ruego, señores, me permitan recordar que hará unos meses, en este mismo salón y siendo digno Comandante de Marina de esta Provincia, don Francisco Pou Magraner, tuvo lugar el acto de imposición de medallas y entrega de premios a varios obreros del mar, por su noble comportamiento en el salvamento de unos naufragos, realizado frente la costa norte de la Isla del Aire. El acto se llevó a feliz término con pésimas condiciones de seguridad para los salvadores, quienes, menospreciando sus vidas y atentos solo a los generosos impulsos de su corazón, embarcados en un pequeño bote salvaron de una muerte segura a aquellos infelices naufragos que, combatidos por las olas, agotadas sus fuerzas, se sostenían débilmente sobre la quilla de su embarcación. Tan hermoso ejemplo debe hacernos concebir la esperanza de que no han de faltar aquí corazones nobles y brazos varoniles que, llegado el caso, sabrán lanzarse a la humanitaria obra de salvamento de naufragos, con mayor motivo cuando se disponga de material adecuado, de un bote insumergible, elementos que son una garantía de éxito para cuantos se lancen a realizar tan beneméritas acciones.

Termino señores, repitiendo mi felicitación más sincera al iniciador de tan meritoria obra, y a cuantas personas coadyuven a su rápido desarrollo.

Mahón 29 de Junio de 1919.»

120

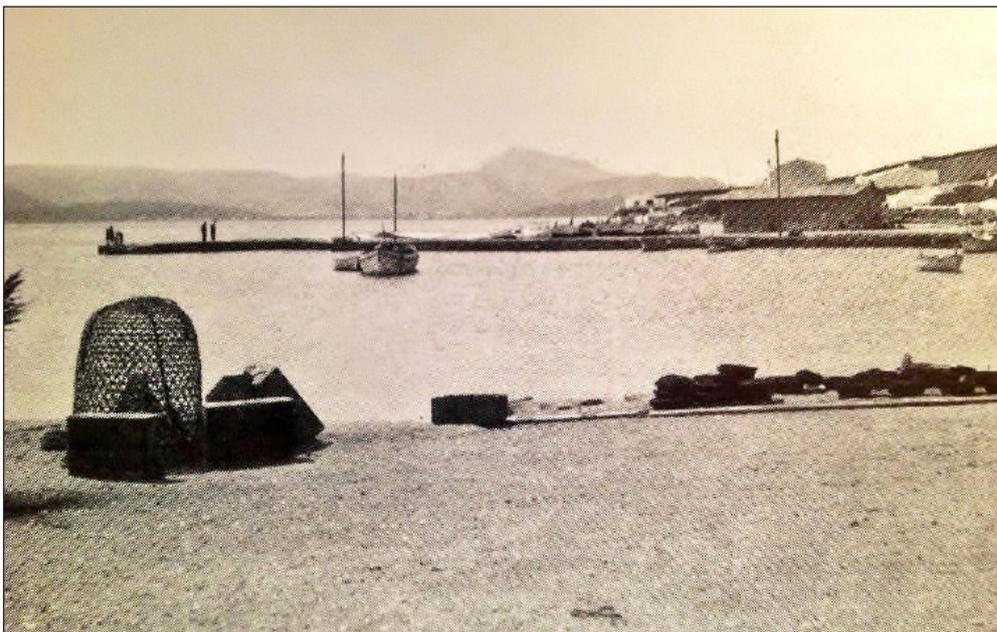


Imagen de la época con la caseta , al fondo a la derecha (*Fornells Antic*)

Discurso pronunciado a los presentes por el Sr. Comandante de Marina don

Jose de Oteyza:

«Conocedor de la azarosa vida del mar, en la que pasé mis mejores años, no puedo asistir indiferente a este importante acto. Testigo presencial de algunos siniestros marítimos, conservo grabadas en mi mente emocionantes escenas de angustia y de terror, que ni la poesía más inspirada, ni la pluma mejor cortada, ni la palabra más elocuente, podrían describir con acierto. Felicito, pues, calurosamente a todos los señores que dando pruebas de su altruismo y alteza de miras, se han reunido y cooperado con entusiasmo, hasta llegar a la constitución de la Junta Local de Salvamento de Náufragos en Mahón. Y muy especialmente a mi distinguido amigo, el Excmo. señor don Juan F. Taltavull, activo e incansable paladín de toda obra de fines humanitarios.

Pero si reconocéis conmigo lo trascendental de la empresa, habéis de reconocer también la necesidad de que todos contribuyan con su esfuerzo a tan humanitaria obra. Las hermosas mahonesas, que entre flores y amores pisan alegres la senda de la vida, pueden ser ángeles de caridad. Las dignas Autoridades prestando su valiosa ayuda, las clases acomodadas de la población, el importante elemento militar, los obreros, el clero en su misión de amor y caridad, la prensa desde sus columnas y hasta el cine en su misión educadora, todos pueden contribuir al éxito de tan valiosa empresa.

Aquellos que sintiendo el amor a la patria chica, llamáis cariñosamente vuestra roqueta a la alegre isla que orgullosa ocupa lugar privilegiado en el centro del mar latino, no permitáis, por abandono, que a la vista de vuestras costas se desarrollen nuevos siniestros marítimos sin poder acudir en auxilio de las víctimas del mar. ¡Que no se repita, no! que la noticia del siniestro la traigan los macabros restos del naufragio arrojados por el mar en vuestras costas, ¡No, por vuestro honor!; no se repitan estos hechos en vuestras hospitalarias playas. Sea de hoy en adelante, el valiente salvavidas insumergible; el que surcando arrogante las tranquilas aguas de este hermoso puerto, traiga la noticia del siniestro arrojando en vuestros brazos, conduciendo a vuestros hogares, a los valientes marineros arrancados heroicamente de las garras de la muerte, en la lucha con las embravecidas olas del encrespado mar. Coro de bendiciones y horas de plácida ventura, paguen vuestra humanitaria obra. He dicho.

Mahón 29 de Junio de 1919»

Finalizó el Excmo. Sr. General Gobernador, don Francisco de Salavera, con estas palabras que cerraban el acto:

«Agradecido a la distinción de que he sido objeto, me he considerado muy honrado con la presidencia honoraria de este acto, no pudiendo menos que felicitar a la Liga Marítima y a su entusiasta y activo Presidente don Juan F. Taltavull por sus altruistas y patrióticas iniciativas, así como al Excelentísimo Ayuntamiento, que tan eficaz apoyo ha prestado a la idea, haciendo todos honor a los nobles sentimientos del Pueblo de Menorca, de los que se hace también solidaria la guarnición de la Isla. He dicho. Mahón 29 de Junio de 1919.»

Con ello quedaba constituida la Junta de Mahón, que comenzó a trabajar una vez formada en las labores de montar la delegación local y formar a colaboradores, solicitar medios para llevar a cabo la labor y organizar actos para montar la delegación de Fornells que se consideraba como la zona más necesitada de sus servicios además de otras locales.

La caseta del contraamaestre de Fornells

Este edificio, contrariamente a las opiniones e informaciones publicadas en los medios de comunicación locales, jamás fue ideado ni proyectado por la Armada española, sino que nació a partir de diferentes cuestaciones populares entre todos los menorquines llevadas a cabo por la delegación mahonesa de Salvamento de Náufragos para dotar a la población eminentemente pesquera del norte de la Isla de una cobertura apropiada para albergar al bote de salvamento que estaba a punto de recibirse. Ciertamente es que albergó al destacamento

de la Armada, quien se había encargado de terminar el edificio a todas luces incapaz para albergar al soberbio bote destinado a aquella población marinera, construyéndose en su lugar otro de madera que, tras caer en el abandono con el paso del tiempo, un buen día la meteorología se encargó de derruirlo definitivamente. Pero durante la etapa en que permaneció en activo, su aportación en las labores de salvamento fueron más que notables.



La que tenía que ser primera sede de S. de Náufragos 1930 (*Ferrán Lagarda*)

Ciñéndose a los datos históricos, el proyecto del edificio de obra vino prácticamente seguido a la creación del Pósito *forneller*, atribuible al proyecto del diputado estatal señor García Parreño a iniciativa del mahonés don Santiago Maspoch, un experto en el tema de la pesca profesional y su comercialización, a la par que enamorado de Fornells y firme puntal de los pescadores en aquellos años de penuria. Corría entonces el mes de abril de 1920, y lo que se estaba gestando vendría a sustituir al antiguo Sindicato de Pescadores de la población. El 24 de ese mismo mes se reunían los pescadores en el local de la escuela de la población en un ambiente tal que campó el entusiasmo entre todos los presentes y en cuyo transcurso se nombraba la primera junta directiva que iba a regir sus destinos, eligiéndose como presidente al patrón don Juan Garriga Pascual y administrador a don Santiago Maspoch, así como a la Junta Inspectora de Pesca, cuya presidencia fue ofrecida al comandante de Marina de Menorca de por aquel entonces, señor Riera Alemany.

Iniciado el nuevo año 1921 la constitución del Pósito de Fornells era ya un hecho y estaba evolucionando muy positivamente. Mientras, la Junta Local del Salvamento de Náufragos de Mahón, que abarcaba a Fornells y se encontraba presidida por el omnipresente don Juan F. Taltavull se reunía en el Ateneo Científico de Maó con la idea de promover —mediante sufragio público— la construcción de una caseta en la villa norteña capaz de albergar la lancha de salvamento que estaban a punto de conseguir de la Junta Central, apercebidos de los graves riesgos por causa de los temporales que corrían constantemente aquellos arriesgados pescadores. En un principio se había propuesto como posible emplazamiento el macaret existente en la orilla norte de *Cala Prudent*, situada entre la *Punta d'en Pentinar* y el *Arenal de s'Olla* aunque finalmente se decidiría, por sentido común, que la mejor

ubicación era la propia población de Fornells si se pretendía contar con un seguimiento regular, lo que se lograría teniendo reunido todo el equipo a mano, tanto material como humano. En *Cala Prudent* tan sólo existiría una pequeña y solitaria caseta de refugio de los pescadores y un varadero, ambos en la actualidad, totalmente derruidos.



El edificio inicial, que ha tenido otros usos, en la actualidad (*Artefoto*)

Para todo ello se hacía necesario reunir el capital necesario para hacer realidad el proyecto y, llegado el mes de mayo, la Junta Local de Salvamento de Náufragos se dirigía a todos los menorquines en demanda de colaboración para llevar a cabo su construcción, y para ello se instituía la llamada “Fiesta del Salvamento” en el transcurso de la cual, manos femeninas recogerían de los transeúntes las aportaciones voluntarias. La idea era que los productos de las diferentes cuestaciones que se llevaran a efecto contribuyeran a levantar la primera estación de salvamento menorquina dotada de los servicios precisos para arrancar posibles víctimas a la mar. A esta instalación se procurarían añadir otras similares en Mahón y en Ciutadella.

«En todos los lugares del mundo, preservar la vida de los hombres es un acto de caridad. En una isla, cuyos hijos son naturalmente requeridos a desarrollar sus actividades en el mar, prevenir el salvamento de los que en tales actividades ponen en peligro su existencia, es una necesidad...»

Así lo indicaría en su manifiesto el señor Taltavull, secundado por el resto de miembros de su junta, quienes eran don Pedro Pons Sitges, don José Cotrina Ferrer, don Amado Clar Pujol, don Juan Camps Valera, don Francisco Frech, don Lorenzo Pons Conforto, don Sebastián Olives Verger y don Sebastián Rodrigo Vinent.

El proyecto de la caseta fue expuesto en el escaparate de la antigua casa Pasarius, de Mahón, y había sido redactado por el arquitecto municipal mahonés don Francisco Femenías, bajo un presupuesto de 8.677,00 pesetas y con un coste de estudio y redacción de 0 pesetas: su aportación era totalmente altruista. La Junta Central, por su parte, acordó aportar la tercera

parte de dicho importe gracias a las gestiones del señor Taltavull, así como todo el moderno material de salvamento necesario, incluido el bote. Al 19 de agosto, y efectuados todos los recuentos de las diversas fiestas y actos celebrados, el montante ascendía ya a 8.576,79 pesetas.



El bote Fornells en una procesión de la V. Carmen (*Fotos Antiguas de Menorca*)

124

En los primeros días del mes de junio se recibía un escrito del presidente del Consejo Superior de la Sociedad de Salvamento de Náufragos felicitando a los organizadores de la fiesta por el éxito que estaba cosechando en todas las poblaciones, al propio tiempo que anunciaba la grata noticia de que se había comenzado a construir en unos astilleros de Barcelona, los del conocido artesano Miquel Corbetó, un bote insumergible de unos 10,00 metros de eslora movido a remos, destinado a la caseta que se iba a construir, al propio tiempo que esperaba la pronta recepción de los planos de esta última para proceder a su aprobación.

El 11 de noviembre finalizaba en Barcelona la construcción del bote de salvamento, que llevaría por nombre el de *Quirico Ribera*. Este nombre, puesto a instancias de la Junta Central, pertenecía a un heroico ayudante de Marina que en 1888 estuvo destinado en el puerto catalán de Cadaqués, el cual había salvado a 128 pasajeros que se encontraban a bordo del vapor italiano *Archimede* próximo a naufragar en aquellas aguas. 9 viajes tuvo que realizar el abnegado funcionario entre el puerto y el barco que se estaba hundiendo, en medio de unas aguas fuertemente encrespadas con grave riesgo de su vida. El nuevo bote fue sometido a diversas pruebas quedando, en principio, a disposición de la Junta Central hasta el día en que la caseta de Fornells estuviera construída y así poder albergarlo. Sin embargo, el proyecto se encontraba aún pendiente de aprobación por parte del ministerio de Fomento, de modo que el bote fue remitido a la Base Naval de Mahón para su custodia hasta el día de su traslado a Fornells.

La construcción del edificio se inició el 27 de julio con la solemne colocación de la primera piedra, en un acto presidido por el propio señor Taltavull, asistiendo las autoridades de Marina, una representación del Ajuntament de Es Mercadal y un número bastante considerable de vecinos. Bendijo la piedra, en representación del señor Obispo, el cura ecónomo mossèn Bernardí

Juanico. El señor Taltavull pronunció su discurso que sería contestado por el secretario del Ayuntamiento, señor Sintés, agradeciendo en nombre del pueblo de Fornells a la Junta de Salvamento de Náufragos los desvelos y gestiones llevadas a cabo. También la hija del que iba a ser patrón del bote de Salvamento, Esperanza Fuxá, quien sería la esposa del pescador local Miquel Petrus, leía una poesía relativa al acontecimiento.

Cabe añadir que la construcción presentaría muchísimos problemas, sufriendo varias paralizaciones de obra, tanto por cuestiones económicas como por la constitución del terreno de su emplazamiento, hasta entonces constantemente batido por el mar en días de *tramontana*. El más importante sería el referido a la ejecución de los cimientos que resultarían muchísimo más costosos de lo presupuestado debido al carácter del terreno donde fuera ubicado y a los sistemas de protección contra los temporales necesarios puesto que la zona estaba barrida constantemente por las olas. Por ello, tuvieron que organizarse nuevas ediciones de la “Fiesta del Salvamento”.



El bote tras una de sus últimas reparaciones (*Artefoto*)

Cuando llegó el segundo bote, el *Conde de Guadalhorce*, que sería rebautizado como *Fornells* y que a día de hoy se encuentra amarrado y a flote en la dársena y dedicado a nuevas funciones, necesitó de un nuevo refugio debido a su mayor envergadura, construyéndose un almacén de madera (donde se ubica el actual varadero del puerto). La caseta de obra original en cuestión, fue terminada por la Armada, pasando a ser ocupada como sede del “cabo de mar”, como llamaban los pescadores al contraamaestre destinado en Fornells que actuaba como celador de Pesca y Puerto ayudado por varios miembros de marinería.

Lo curioso es que para conseguir que una caseta construida en su mayor parte gracias a la recaudación obtenida mediante cuestaciones populares, para que fuera nuevamente revertida a la población para uso cultural de la misma una vez enajenada, fue necesario celebrar mil y una interminables gestiones.

El bote de salvamento citado es, hoy por hoy, un auténtico valor histórico para la población de Fornells y sus pescadores. Tuvo varios patrones mientras estuvo al servicio de la labor de salvamento, siendo uno de los más significativos Bià “*del Toro*”, como también lo fuera el propio Toni “*Roxillo*”,

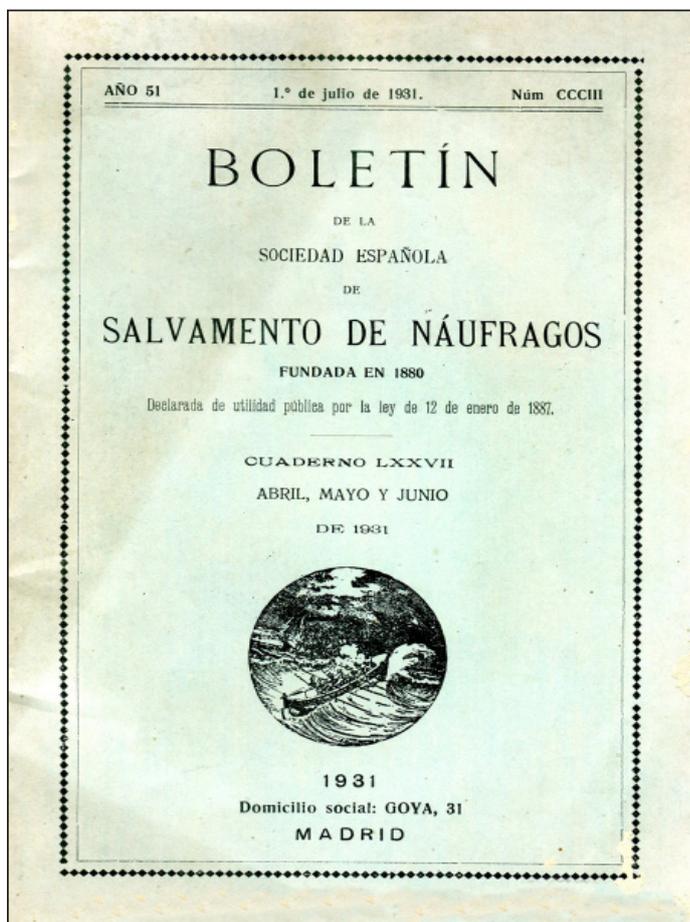
aunque a bordo su verdadera función era la de motorista. No había auténticos mecánicos de motores marinos y quien algo sabía era embarcado como tal, al igual que podía ejercer de patrón si no aparecía el titular, puesto que todos ellos tenían el cargo de patrón en su haber. Decía Toni al respecto:

—Yo tenía igualmente a mi cuidado su conservación y, cada ocho días, solía ir a arrancar el motor, vigilar que hubiera suficiente gasolina en el depósito y si había agua, lo secábamos. Solíamos tenerlo *en roda*.

La gestión del barco dependía de una junta en la que Toni recuerda figuraban un comandante, ayudante del general gobernador, llamado Sebastián Rodrigo; también figuraba el mahonés don Juan F. Taltavull y otros. Por aquellos años no se pagaban grandes sueldos.

—A mí, cada tres meses me daban cinco duros para fumar y yo me gastaba más de veinte porque solía comprar botecitos de pintura y algunas cosas para mantenerlo cuidado. La gasolina la costeábamos los pescadores y de tanto en tanto, solía venir un miembro de la Junta a vernos a Bià “*del Toro*” o a mí y nos daba diez pesetas para un café... aquel dinero pasaba a una cajita común y Toni “*Puxana*” lo utilizaba para costear la gasolina. ¿Qué ibas a hacer?...

126



El órgano informativo de la antigua Sociedad

El bote, construido en 1923 en el astillero de Miguel Corbetó, de Barcelona, había llegado a Fornells el año 1930 y era del tipo insumergible, puesto que llevaba tanques de aire repartidos por todo el casco. Tiene 11 m. de eslora, 2,60 de manga y 1,20 de puntal. Fue rebautizado a su llegada a la Isla con el nombre de *Fornells* (originariamente, y como se ha citado, se denomi-

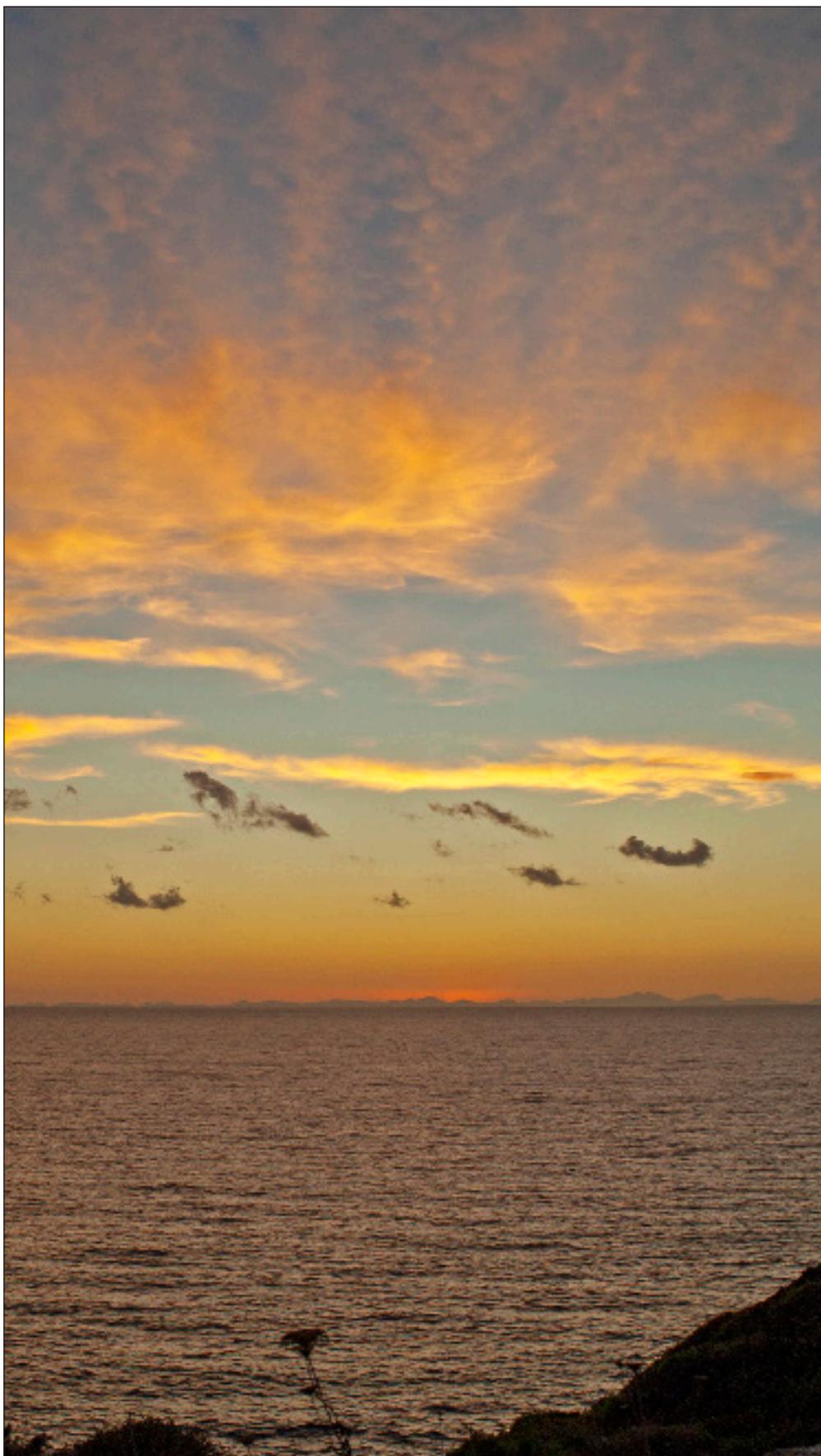
naba *Conde de Guadalhorce*), estando al servicio de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos y cada vez que salía temporal y se observaba que alguna barca de pesca no había regresado a puerto, se alistaba con varios pescadores a bordo y enfilaban la bocana inmediatamente en su busca. Toni sufrió un accidente fortuito en el mismo al maniobrar en el eje del motor. El barco había llegado a Fornells pendiente de algunos detalles de su acabado, como la falta de los *pavols* en su interior, que Toni se encargaría de hacer instalar. Hasta entonces, el eje había permanecido al descubierto. Estaba constituido en dos secciones unidas por un casquillo y sus correspondientes pasadores, los cuales no habían sido tampoco convenientemente remachados. En un momento dado, se le enganchó una mano y tuvieron que practicarle una cura de urgencia, quedándole tras ello una marca para toda la vida.

Recordaba que en cierta ocasión, haría ya más de cincuenta años, les hicieron salir a la mar, con una tripulación no habitual, para navegar hasta un punto situado a 40 millas al norte de *Cavalleria*, porque decían parecía que había caído un avión.

—Aquello era una barbaridad puesto que había una mar imposible. Metimos 120 litros de gasolina en el depósito, el cual se hallaba instalado bajo la cubierta de proa, sujeto con unos pequeños tirantes de latón y calzado con un través de madera sujeto con unos grandes tornillos. Como había mucha mar, nosotros escuchábamos preocupados el sonido de cómo vibraba peligrosamente aquel depósito y, algunas veces, incluso ralentizábamos la marcha por si acaso. Cuando ya teníamos al *Cap de Ferro* por fuera de la Isla, el bote dio una fuerte cabezada al paso de una ola y el depósito se soltó, saliendo fuera de su recinto, quedando el tubo de la gasolina aplastado y por consiguiente, el paso de la misma estrangulado. Y el motor se paró. La orden de salida se había dado desde la Comandancia de Marina y a bordo, no había querido embarcar ningún pescador de Fornells porque a la vista del temporal y de la distancia, aquella era una auténtica misión imposible. Así que vinieron conmigo “*es conco Joan*”, Salvador Vidal, “*en Bernat*” y Bià “*del Toro*”. Visto el panorama decidimos volver, poniendo como recurso una pequeña vela porque no teníamos motor. Puedo decir que nunca en una barca, había oído silbar los amantillos que sujetaban el palo de la forma en que lo estaban haciendo en aquellos momentos. Y es que aquél, era un temporal terrible. En algunos momentos yo me preguntaba qué hacer con aquellas condiciones cuando nos encontráramos frente por frente con la bocana. Hasta que se me ocurrió un idea: siempre solía llevar a bordo una botellita con gasolina para poder limpiar las bujías en un momento dado. El depósito tenía una abertura bastante grande con un tapón, por el que pudimos introducirla y así rellenarla hasta arriba sin problemas. Seguidamente le dije al mecánico que destapara el carburador y vaciara en su interior aquella gasolina y que en el momento preciso en que se lo indicara pusiera en marcha el motor inmediatamente. Nos estábamos aproximando, había un temporal inmenso y casi no podíamos distinguir el paso. En un momento dado y a mi voz, le dio un fuerte tirón a la palanca y el motor arrancó, entrando en puerto perfectamente y saliendo por fortuna ilesos de aquella aventura. Desde la parte alta de la bocana, casi toda la población había estado contemplando el desarrollo de los acontecimientos. Por cierto, que del avión origen de todo el episodio nunca más se supo.

El bote de Salvamento de Náufragos *Fornells* se encuentra actualmente varado en tierra para ser sometido a otra gran labor de recuperación, siendo como es un reconocido bien etnológico de la isla.

128



Puesta de sol desde Es Canutella (al fondo, la costa de Mallorca) (*Artefoto*)

10.- DE BOTES DE PESCA Y MESTRES D'AIXA

Según nos indica Ballester en su estudio, por aquellos años los *llaüts* se denominaban también *barcarols*, siendo quillados y arriñonados (generosos en amplitud a la altura de la cuaderna maestra, lo que mejoraba su asiento sobre el agua), cuando su destino era estibar cualquier arte de redes y poder trabajar lejos de la costa, como también las *nanses* para langostas. En aquellos años en que se carecía de motor a bordo, las velas que aparejaban eran del tipo *llatina* (*vela mestre*), o *floc* y *mitjana*. Las esloras estaban establecidas entre los 20 y 40 palmos, además de tener la cubierta corrida (cerrada por medio de cuarteles que podían retirarse abriendo la misma) y proa y popa terminadas en punta, si bien se construye alguna con la proa ancha, denominándose entonces *bot-llaüt*. Las denominadas *barques* tienen poca manga, bastante eslora y carecen de cubierta, dado que su destino es trabajar en interior de puertos y calas, cerca de la costa y navegando casi siempre al remo. Se subdividen en *bolitxeres* y *mariscadores*, siendo las últimas mucho más pequeñas, con un tipo de diseño muy especial, estrecha y bastante larga, de borda muy baja, en la que el hombre trabajaba siempre encorvado hacia el agua.

129



Botando un bot desde los talleres de Mevis Taltavull “S’Albercoq” (Xisco Sturla)

Según cita Toni Llabrés Alegre en su interesante obra “*Es Bolitx, La pesca de bolitx al port de Maó*”, una embarcación bolitxera reunía unas condiciones muy especiales, tales eran poseer una forma muy estilizada, de unos 30 palmos de eslora por 10 de manga, hecho que les permitía ser muy maniobrables y capaces de alcanzar buena velocidad mediante los tres pares de remos que

las impulsaban. En popa incorporaba una *corriola* para cobrar el cabo del aparejo. Eran barcas descubiertas salvo a proa y a popa en que disponían de sendos pequeños espacios cubiertos. El de proa recibía el nombre de *tamboret*, que estando elevado evitaba que los pescadores tuvieran que inclinarse excesivamente para cobrar el aparejo. El de popa se denominaba *senó*, y era el espacio en que se estibaba la *mànega* del *bolitx*.

Y los *bots*, de menor eslora que los *llaüts* (de 27 a 32 palmos), tienen mucha quilla y mucha manga. Aparejan *floc* y *mestre* denominada aquí *mística*, y pueden ser *palangrers* o *bot-culer*, la embarcación típica del puerto de Mahón, con popa en espejo y *nas* (caperol) mucho más corto que el del *llaüt* y según tengan cubierta cerrada o solamente cubierta corrida a ambos lados y abierta la popa. Estas embarcaciones, muy marineras, estaban destinadas a la pesca con palangre y a la del bonito, *espèt*, *anfós*, *xerna*, etc.

Además existían otras pequeñas embarcaciones destinadas a usos de pesca en lugares más protegidos, como los puertos, incluyendo en éstos los *gussis*, *llenxes* y *tèquines*. Los *gussis* fueron típicos en las faenas de pesca. Su utilización fue profusa en la pesca costera próxima a playas, calas o como botes auxiliares para la *pesca a la encesa* portando el llamado “faro submarino”, alrededor del cual trabajaba la barca principal, aunque podía realizar otras muchas funciones. La *tèquina* era una pequeña embarcación, generalmente simétrica de proa y popa, plana y casi sin quilla. También se construyeron con las mismas característica pero con popa de espejo.

130



Reparaciones frente al taller de Joan Petrus (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Todas estas embarcaciones podían navegar a vela o a remo según la faena a la que se dedicaban en ese momento y utilizaban multitud de artes dependiendo del tipo preferente de capturas. Normalmente se gobernaba por patrón y uno o dos marineros siendo las barcas más comunes de la mayor parte del censo de los pescadores.

En su mayor parte, estas embarcaciones eran de construcción local, existiendo en la isla reconocidos *mestres d'aixa* tanto en Mahón, como en Es Castell y Ciutadella. Sus talleres estaban ubicados en el muelle y, alguno, mantiene aún su entrada con la forma del corte en la cuaderna maestra de

un *llaüt*, por el que encajaba perfectamente la embarcación a la hora de sacarla o meterla en el taller. Generalmente estos talleres solían ser familiares y en los mismos trabajaban varios miembros de la familia.



Jaime Llompart, reconocido '*mestre d'aixa*' de Ciutadella (Foto de archivo)

131

Como es lógico, el taller estaba dirigido por un *mestre d'aixa*, generalmente el propietario, quien se ocupaba de llevar a cabo los trabajos más delicados lo que implicaba un mayor grado de experiencia, aunque realizare otros puntuales de necesitar su ayuda. El *mestre* se encargaba igualmente de crear los dibujos y maquetas de las embarcaciones a construir, siendo un personaje con unas dotes especiales como para crear, en aquellos tiempos, una embarcación a partir de un inicial proyecto imaginario (de ello se tratará más adelante). Allí trabajaban también una serie de operarios con conocimientos y nivel de mayor a menor grado, como los *oficials*, de conocimientos como para tener a su cargo diversas funciones especiales y, también, estaban los llamados *calafatejadors*, con su función básica y especializada de impermeabilizar el casco. Los de menor grado eran los llamados *aprenents*, generalmente operarios que se iniciaban en el oficio.

El trabajo llevado a cabo por estos profesionales era totalmente artesanal, y para ello manejaban una serie de herramientas prácticamente especiales para este oficio mariner. De hecho su propia denominación le viene directamente de una de estas herramientas: el *aixa*, una azuela de mango muy corto de madera y la parte activa, como una azada, de hierro acerado muy afilado que permitía tallar la madera. Algunos de éstos profesionales fueron:

Mahón: Mestre Gori Femenías, Antonio Taltavull Vidal, Mevis Taltavull Saura, Francisco Taltavull, Ramón Gimier, Hermanos Femenías, Joan Petrus, Juan Ponsetí Manent, Miquel Tudurí Portella, Pedro Riera, Jerónimo Tudurí de la Torre, José Tudurí de la Torre,

Ciutadella: Pedro Cardona Cardona, Miquel Cardona Mir, Jaime Fornaris, Antonio Pons Fornaris, Rafael Casasnovas, Juan Cerdà "*Niu*", Jaime Llompart, Miquel Huguet

Es Castell: Jaime Quevedo Preto, Juan Quevedo Saborido, Paco Preto Borrás (Paco "*Miquelillo*").



Paco Preto Borrás, o Paco “Miquelillo” (Fotos Antiguas de Menorca)

Maderas: *Alzina* (Encina), el *pi*, el *roure* (roble), la teca y el *pi de Menorca*.

Herramientas empleadas del tipo cepillo de carpintero: *Garlopa* (empleado para rebajar la madera), *guillem* (para rebajar la madera y cepillar las partes interiores de los ángulos a donde no llegue el *ribot*), *planeta redona* (para planear y dejar la madera acanalada), *planeta voltada* (para aplanar una superficie curva)

Para el manejo de las piezas de madera: *Aixa* (herramienta para vaciar o tallar la madera), *rasqueta* (para rascar la madera, generalmente los costados y cubierta cuando se han de limpiar para pintar), *badaina* (para hacer enclavas), *ribot* (para aplanar la madera), *escarpra* (para labrar o separar piezas), *puntacorrent* (herramienta empleada para tallar, vaciar o rebajar), *gúbia* (para hacer medias cañas, perfilar, etc.), *ferro de tall* (Cinzel), *serra* (sierra), *xorrac* (serrucho), *xorrac d'esquena* o *costella* (sierra para trabajos rectos y especiales), *martell* (martillo), *ferro de calafatejar* (herramienta específica para los calafates, encargados de impermeabilizar la embarcación).

También se emplean: *Caragol de mà* (tornillo de mano para inmovilizar o mantener provisionalmente juntas dos piezas a unir), *clau anglesa* (llave inglesa), *clau cigonya* (llave fija o de cigüeña), *estenalles* (tenazas), *serjants* (sargentos) y *tornescrú* (destornillador), *compàs de puntes* (para marcar sobre las distintas piezas y toma de ángulos), *Plomada*, *escaire*, *compàs de gruixos*, *fals escaire* o *capserrat*, etc.

Para realizar agujeros se emplean: *Trepant* o *filaberquí* (berbiquí de mano), *barrina de berruga* (para sitios duros o comenzar un agujero), *barrina de gúbia* o *mitja canya* (para agujeros y sacar rebabas), *broca d'avellanar* (para avellanar o sacar rebabas), *broca d'estrella* (para perforar maderas), *broca de foradar* (para realizar agujeros para tornillos, etc.), *bepols* (herramienta para embutir las cabezas de las puntas).

Y muchas otras herramientas necesarias para desarrollar los distintos tra-

bajos a llevar a cabo durante la construcción de la embarcación.



El *Cala Rata*, construido en madera por Joan Petrus (*Tòfol Mus*)

Es importante citar que, era característico de todos los *mestres d'aixa*, poner en remojo en el mar, que tenían anexo, las tablas necesarias que tuvieran que ser curvadas para ajustarse al casco en construcción ya que, de esta forma, al aflojarse sus fibras, las volvía más dóciles evitando con ello que se quebraran en el caso de necesitar mucha curvatura.

También corría por cuenta del constructor dotar a sus acabados de los diversos elementos para finalizarlo como el *arjau* (la caña del timón), el *timó* y los *agullots*, que sujetan a éste al casco. El *arganell* (pieza de madera que portan algunas embarcaciones que se encaja al *nas* (caperol) de la embarcación, que lleva acoplado en su extremo que queda sobre el agua una roldana (*corriola*) para levar *ormejos*, *morts*, *pedrals*, *àncoras*, etc. Los *pòls* necesarios para formar la tarima que va colocada encima de la quilla. Los *escàloms* o toletes para los remos (barritas de madera o metálicas, generalmente bronce, cilíndricas, a los que se enganchan los *estròps* de los remos para bogar. También se suele incluir una *sássola* (especie de cuchara de madera que se utiliza para achicar el agua de la sentina), o un cubo elaborado con madera, además de la arboladura necesaria en su caso. Según se decía, en aquellos tiempos una barca poco segura, por causa de su defectuosa construcción, en Menorca se conocía como un '*néga roméros*'. Según cita Ballester,

«...de la misma forma que las costumbres y tratos de hoy son los mismos que conocieron nuestros abuelos, no creo que haya sufrido ninguna variación desde entonces la forma de los contratos entre pescadores y '*mestres d'aixa*'. Cuando un patrón está necesitado de '*llaüt*', barca o '*bot*', por pérdida o vejez del suyo, trata, de palabra por regla general y nunca con escritura de mano de notario, las condiciones de la embarcación y su precio que paga cuando y como puede, regularmente en partidas durante la construcción y después el resto. Una sola vez, en mi larga vida profesional, hemos intervenido en un trato entre constructor y propietario quién, por cierto, era foráneo: se le construyó un '*llaüt*' para pesca y, a la hora de la verdad, no le convino porque lo quería más quillado para hacer contrabando entre Argel y Mallorca»



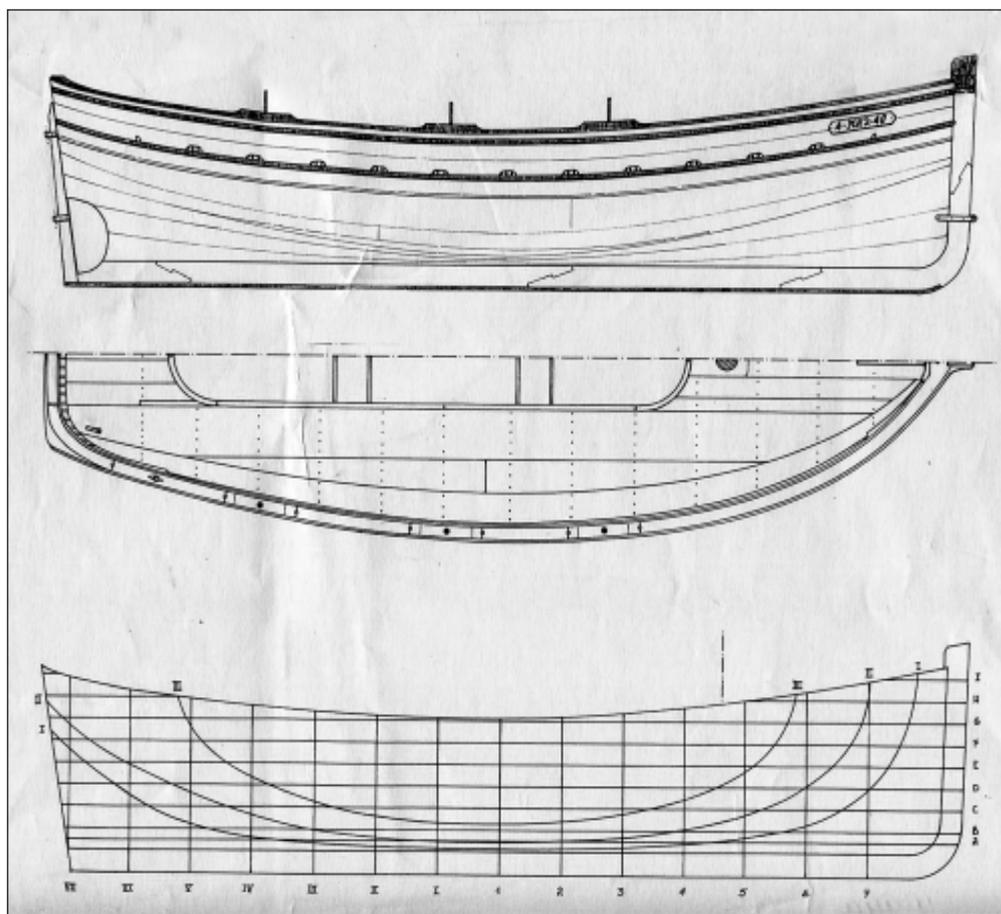
Bote *Lucero del Alba*. Obra del Mestre d'aixa Jaume Fornaris, 1909 (*Amics de la Mar de Menorca, Ciutadella*)

También decía que, a la hora de inaugurar una embarcación, en el mundo de los pescadores profesionales,

«Fiestas populares no se llevan a cabo por los motivos que indica el estudio, ni tampoco es frecuente hoy día que se realicen bautizos. De haberlo, se acostumbra hacerlo igual que el de una criatura, con padrino y madrina quien lleva la vela, y acabada la ceremonia le sigue el refresco con “peladillas”, confitura, y hasta baile y cantos con guitarra o ‘guitarró’. En cuanto a nombres, como en nuestra matrícula existen tantos cientos de embarcaciones menores, se encuentran igualmente variedad para todos los gustos. Resulta muy frecuente poner el nombre de algún miembro de la familia, siempre en castellano (“con español”, como decimos aquí...) y claro, los nombres que más abundan son Juan, Miguel, Pedro, Bartolomé, José, Francisco, Lucas, María, Juana, Francisca, Catalina, Margarita, Lucía, Eulalia, etc. por ser los más usuales de la población. Aún así, existen también de más rebuscados, sobre todo femeninos: Blanca, Ángela, Valentina, Elisa, etc. Otras barcas llevan el nombre del santo patronímico de la familia: San Pedro, San Lorenzo,

*Virgen de Carmen, etc. No me acuerdo de ninguna que utilice el apellido. Como, especialmente en los pueblecitos, casi todas las familias de pescadores utilizan los mismos apellidos, de no recurrir al apodo, les es más fácil singularizar por medio de nombre que de apellido. Antiguas familias de patrones tienen para la barca nombre tradicional: cuando la renuevan ya nace bautizada, y aunque se le pusiera otro nombre, los del oficio lo denominarían por el tradicional, por ejemplo: “la barca de Gaspar”, “la barca de Ferrari” (2). Las hay que, lleven el nombre que lleven, son conocidas más por el apodo (‘mal-nom’) del patrón, como por ejemplo “sa barca d’en Redó”. Otras llevan nombres exagerados producto de simple capricho: “Mestre Mévis” (homólogo de ‘Bartomeu’ o Bartolomé). A veces el nombre de la embarcación indica una comunidad entre hermanos: **Dos Hermanos, Los Hermanos, Tres Hermanos...** y otras veces viene a mostrar de manera indirecta una época de su bautizo laico: **Electra, Maine, Gurugú...** y ahora **General Foch, Wilsso, Marne, etc.** si bien esos nombres son más adoptados por los aficionados que por los profesionales.*

(2) Esta familia de patrones desciende de Ferrari Rosellón, conseller de Jaime I de Mallorca en 1327.— (Lafuente Vanrell: “La familia Roselló. REVISTA DE MENORCA, 5ª. época, tomo XII pág. 153).»



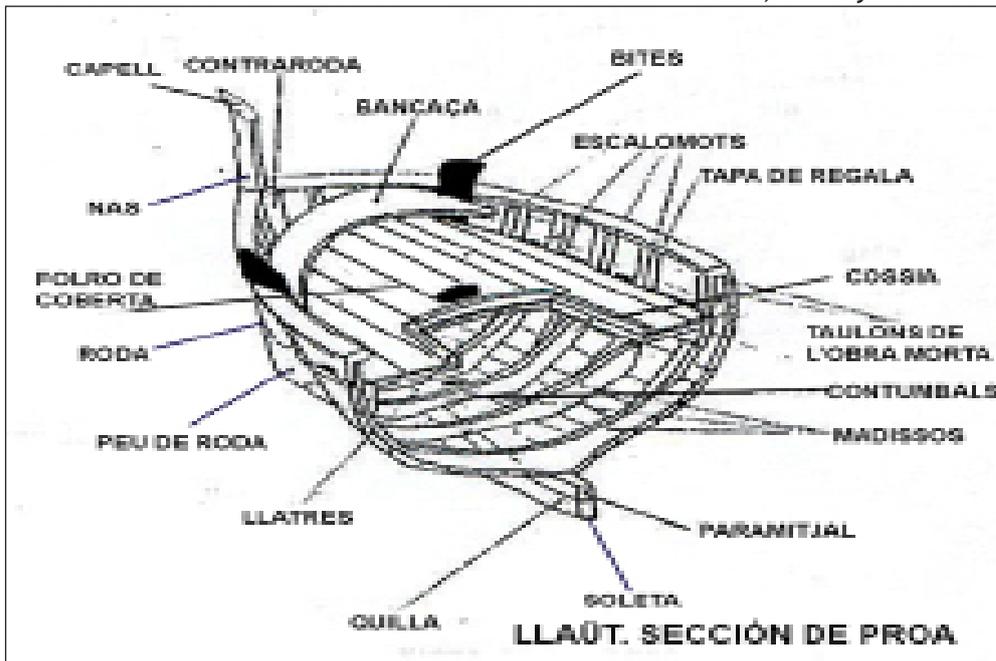
Bote Lucero del Alba. Mestre d'aixa Jaume Fornaris, 1909 (Amics de la Mar de Menorca. Ciutadella. Autor plano Cristóbal Allés Gener, 1996)

Y como se ha citado, embarcaciones construidas por los *mestres d'aixa* tanto para pescadores como mariscadores existen de diferentes tipos, siempre adecuadas a la función a la cual estarían destinadas.

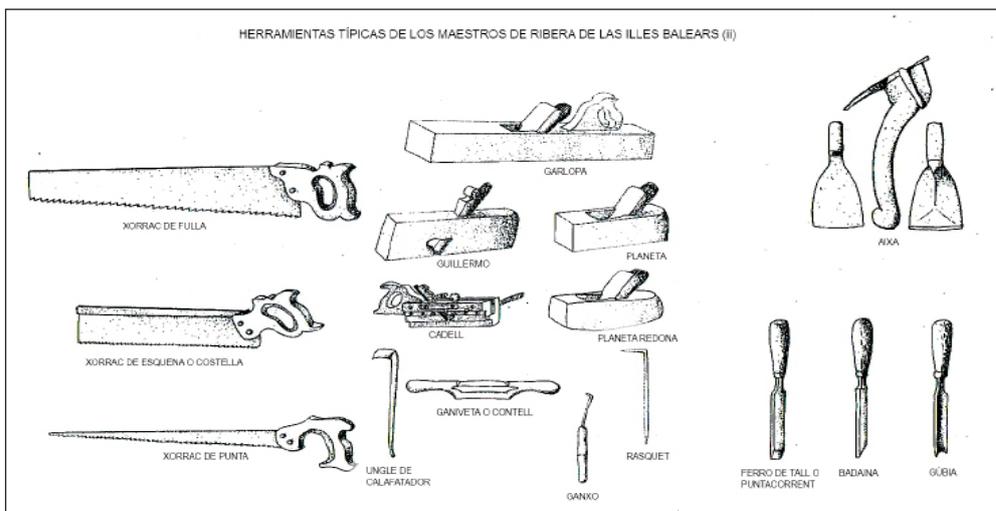
Completan esta sección dedicada a la embarcación, con unos planos de construcción de un bot menorquín cedidos en su día por la Asociación Amics de la Mar de Menorca, en Ciutadella, así como otras facilitadas gentilmente en su día, por don Federico J. Cardona Trémol (e.p.d.) para la redacción del libro conme-

morativo del 125 Aniversario de su empresa de consignación de buques. Forman parte del trabajo de Fin de Carrera de obtención de la licenciatura en la Marina Civil - Sección de Náutica de don Francisco M. Luna Enseñat, en Mayo de 2002.

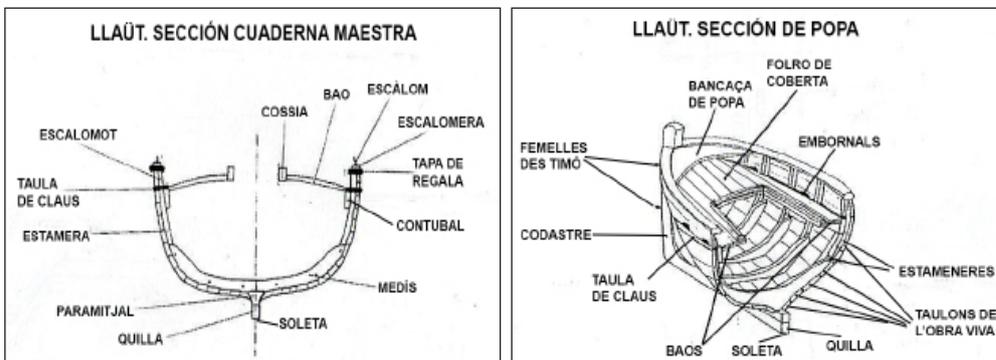
136



Sección de proa de un llaüt (Fco. M. Luna Enseñat. Cort. Fco. J. Cardona)



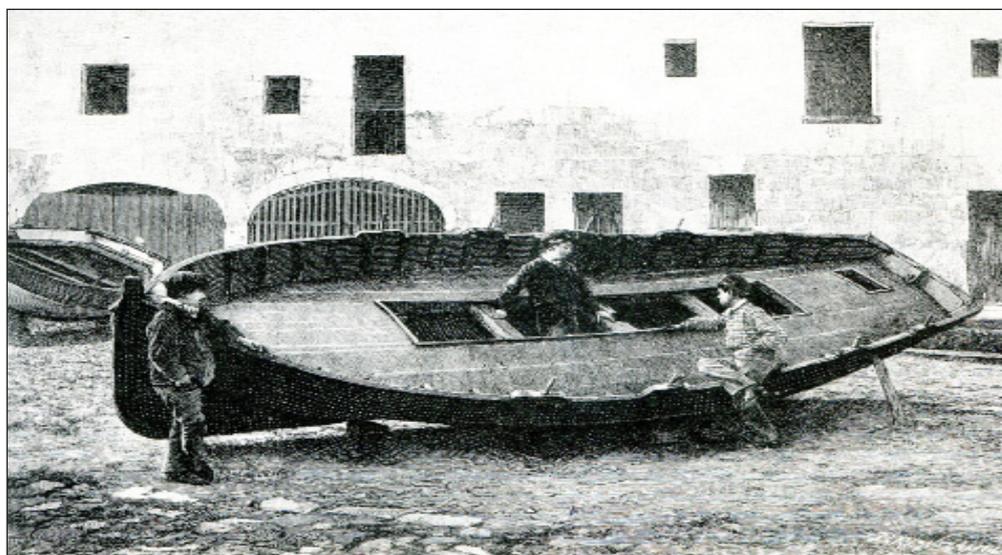
Algunas herramientas de 'mestre d'aixa' (Fco. M. Luna Enseñat. Cort. Fco. J. Cardona)



Construcción del llaüt de madera (Fco. M. Luna Enseñat. Cort. Fco. J. Cardona)



Barca de mariscador (*"Die Balearem"* Arch. Luis Salvador)

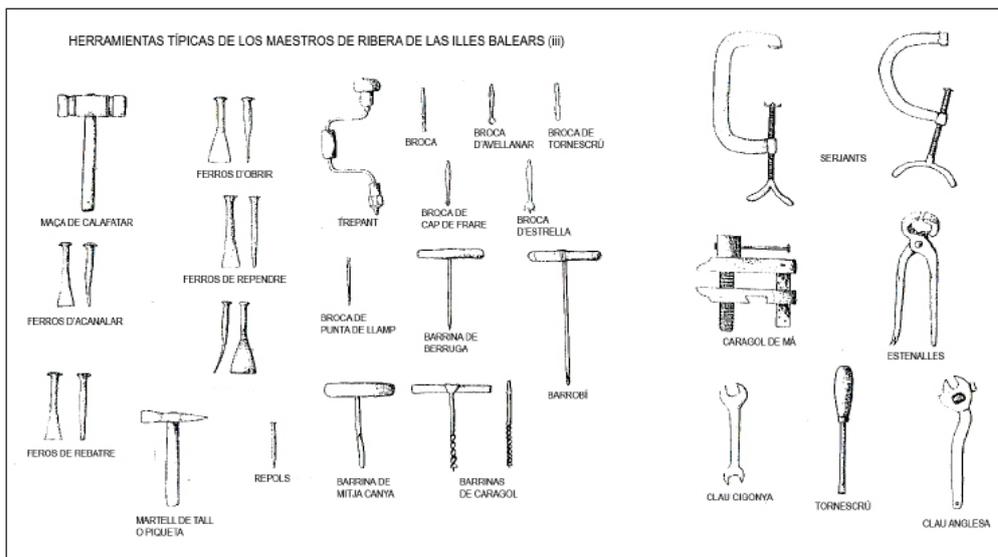


Bote palangrero (*"Die Balearem"* Arch. Luis Salvador)

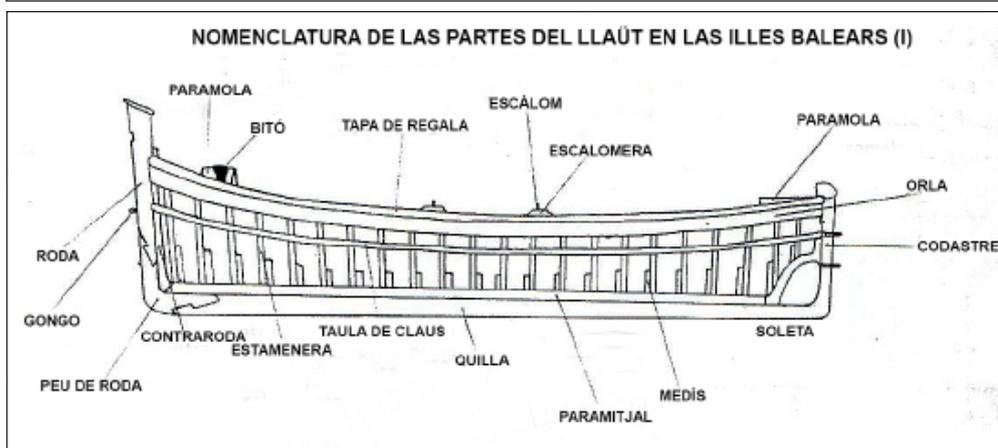
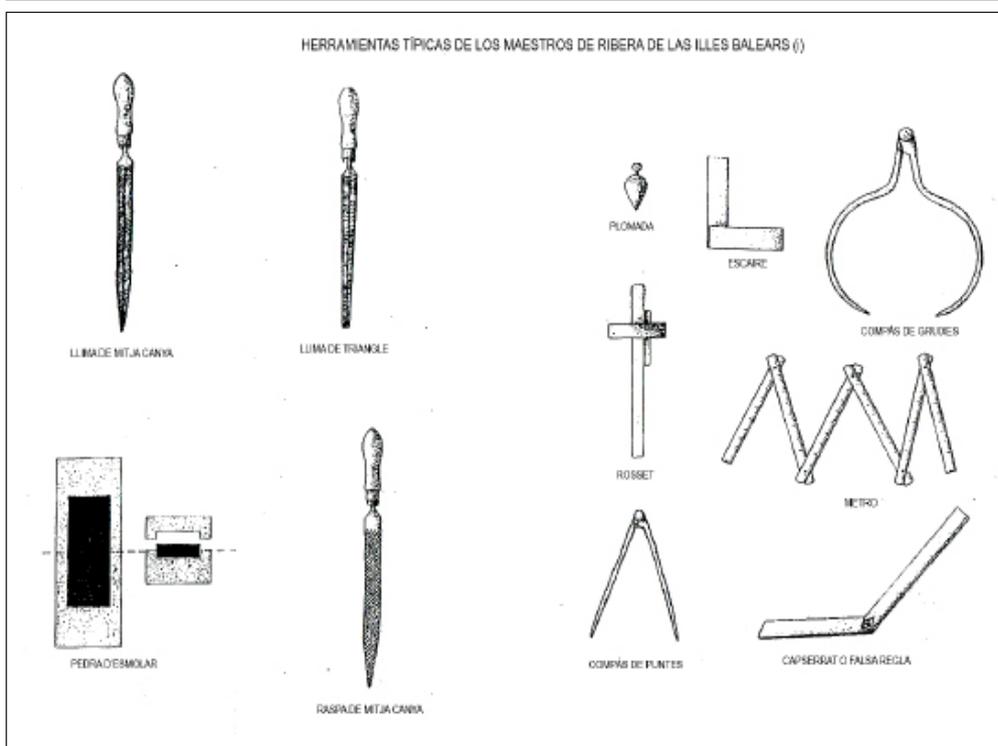
137



El trabajo del "calafate" (Astilleros Llompart, Ciutadella)



138



Construcción del llaüt de madera (Fco. M. Luna Enseñat. Cort. Fco. J. Cardona)

11.- DE VIVEROS Y CETÁREAS

Durante bastantes años estuvieron funcionando unas cetáreas instaladas por don Santiago Maspoch Meliá, tanto en el puerto de Mahón, en la zona del Fonduco (de la cual quedan aún las ruinas), y en el de Fornells.

**139**

La langosta, *Palinurus elephas* (Wikipedia)

En lo que se refiere al sector de la langosta de Menorca, ésta fue un área en la que llegó a ser un gran experto por lo que, habiendo topado hace unos años con un artículo suyo sobre el tema publicado en la revista de la Liga Marítima Española, *Vida Marítima*, publicada a principios del siglo pasado, se ha querido trasladar a este estudio sobre el mundo de los antiguos pescadores ya que, en el mismo, no cabe duda su industria llegó a ser punto de referencia.

Sus instalaciones en Mahón, creadas en junio de 1898 estuvieron ubicadas en el extremo de levante de la cala del Fonduco, en unos edificios integrados en el acantilado donde el agua del puerto penetraban en las distintas piscinas construidas en su parte inferior, manteniendo de este modo renovadas constantemente sus aguas. Para moverse por el mismo existían unos pasillos elevados a cuyos lados se podían observar los diferentes estanques y elegir los ejemplares a la venta con la ayuda de un salabre. Estuvo funcionando hasta mediados del siglo XX.

Pero no tan solo en el mundo de la langosta trabajó el sr. Maspoch, sino

que también creó un vivero de escopinyes en la ribera norte del puerto mahonés, hecho que le trajo no pocas complicaciones y enfrentamientos con pescadores y mariscadores que trabajaban por libre.

En 1908 el Ministerio de Marina insertaba en la prensa oficial la R.O. concediendo autorización a don Cristóbal Félix Mir, vecino de Mahón, para ampliar hasta 1.000 hectáreas el vivero de marisco que poseía en la ribera norte del puerto junto a los llamados *Banys de Pedra*. También había sido firmada otra R.O. concediendo a la Sociedad de Mariscadores del puerto de Mahón 2.000 metros cuadrados de terreno submarino comprendidos entre la pared oriental de *Cala Rata* hasta el pantalán de la primera casa de *Sant Antoni* para establecer un nuevo vivero de mariscos. Todo ello venía como consecuencia al trabajo desarrollado por don Santiago MasPOCH sobre el cultivo de esta especie de marisco.

140



La cetárea de Mahón (Joan Bagur Taltavull, Fotos del passat de l'illa de Menorca)

Precisamente, en la sesión celebrada con asistencia de los pescadores de Mahón, Es Castell y Fornells en el Ateneo Científico, Literario y Artístico el 5 de agosto de 1906 no tan sólo se hicieron resaltar los positivos resultados que se estaban consiguiendo cultivando la *escopinya gravada* si no que les encaminó a fundar la sociedad concesionaria convencido como estaba de la utilidad que tiene el disponer de un trozo de terreno submarino para poder depositar el marisco. Éste, tanto procedía del exceso que podía superar la demanda y no podía comercializarse, como del que no alcanzaba la talla legal mínima. Los viveros que existían o habían existido en *Sa Nou Pinya*, *Cala Rata* y resto de de la ribera norte pertenecían a industriales. En las actuales concesiones serían los propios mariscadores de oficio quienes realizarían la explotación por cuenta propia consiguiendo con ello mejores resultados. La ampliación de los espacios en todas las zonas de ribera de poca profundidad supondría una economía para todos, incluso facilitando la posibilidad de continuar trabajando a profesionales que hubieran alcanzado ya una edad avanzada. El carácter positivo del proyecto de don Santiago MasPOCH había triunfado.

Más adelante sería sabido que la concesión de la zona de ribera sumergida de este puerto a la sociedad dedicada al cultivo de la *escopinya gravada*

(*Venus verrucosa*) no caería bien al resto de mariscadores que operaban en el mismo. Ello era algo previsible dada la polémica que se venía arrastrando desde el principio del proyecto. Estimaban que tal concesión se contradecía con el informe negativo realizado años atrás a petición de otro interesado, don Jerónimo Ch. Hargrave, al estar considerada como zona de criadero natural.



Antigua cetárea de Fornells (Elsa Roselló, *Fornells ayer y hoy*)

141

En julio la polémica establecida entre la sociedad de mariscadores y los del mismo oficio que iban por libre, se vería aumentada con la entrada en la misma de un grupo de pescadores que daba la razón a los segundos. Tales pescadores manifestaron que el material procedente de escombros que se estaba utilizando para construir el cercado para delimitar los viveros estaba produciendo unos daños irreversibles a los *dàtils* de mar; que la afirmación de que podrían trabajar los pescadores de edad avanzada no tenía base alguna puesto que les tenían prohibido incluso capturar *corns*, tan populares como apetecidos, que era especie abundante y sobre la cual no pesaba ningún tipo de protección o veda. Además los lugares escogidos eran precisamente los considerados como mejores para la cría natural del puerto y que, incluso, restaban lugares de amarre que estuvieran protegidos para las embarcaciones.

Los desacuerdos continuaban entre unos y otros, viéndose también el comandante de Marina, señor Navarro, a publicar un Bando recordando las prohibiciones existentes en materia de pesca en el interior del puerto. Así, en la zona conocida como *sa Reserva* (entre *Sa Colàrsega* y la línea imaginaria que une *Calafiguera* con *Cala Rata*) estaba prohibida la pesca a flote con cualquier arte y el calado de cualquier tipo de redes; solamente se podía utilizar la caña o el volantín desde la orilla. Tampoco se podía pescar mediante el empleo de hogueras (más conocido el sistema como *a la encesa* o *fester*), ni batir o apalear el agua con el uso de *andanes* y otras artes de batir.

Volviendo a las cetáreas, otra de sus funciones era la de mantener vivas a las langostas para su expedición mediante el vapor correo hasta Barcelona, donde eran posteriormente comercializadas.

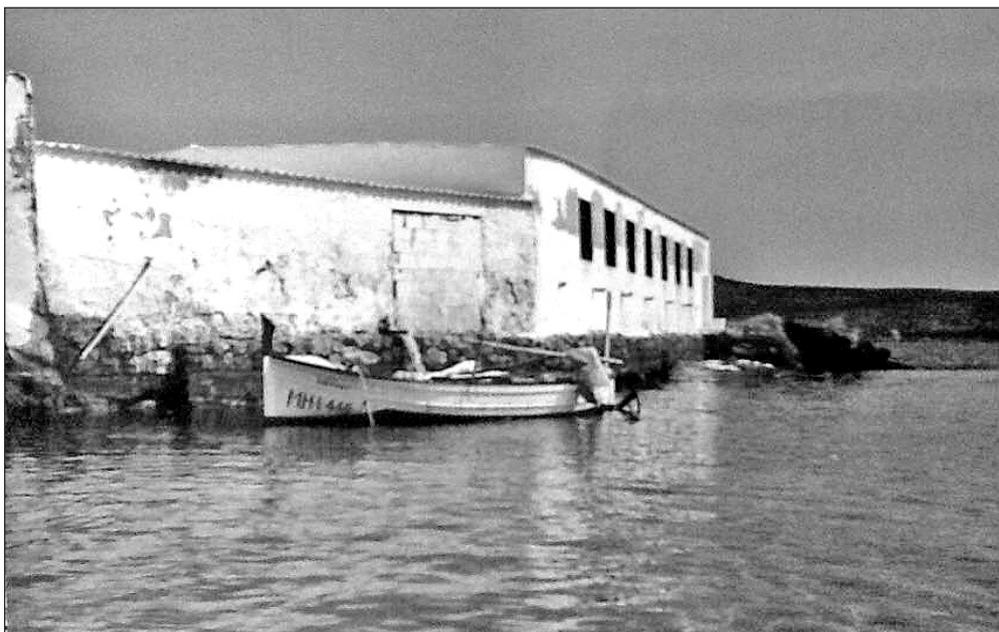
Como ampliación de este capítulo se incluye, a continuación, el artículo dedicado a este tema que publicó don Santiago MasPOCH en su día, en la re-

vista *Vida Marítima*, órgano oficial de la sede central en Madrid.

«De Langostas y Cetáceas
por Santiago Maspoch Meliá

142

Creemos de oportunidad dar a conocer al público el resultado de las observaciones que desde el año 1905 venimos haciendo sobre la langosta de mar en la cetárea que en *cala Fonduco* poseemos en el puerto de Mahón. No vamos a hacer una descripción sistemática del crustáceo del orden de los decápodos, familia *macrurus* armados y tribu *palinurinos*, conocido científicamente por *Palinurus vulgaris*, comúnmente por *Langosta de mar*; porque hemos de limitarnos a vulgarizar aquellas propiedades y costumbres que no se encuentran especificadas en los tratados de Zoología y salen, por lo tanto, de las generalidades. Los individuos de este crustáceo son unisexuales. Los machos están provistos de dos aparatos genitales, completamente independientes, colocados uno a cada base del primer par de patas; las hembras, en justa correspondencia, poseen también dos de dichos órganos, situados uno también en cada base del tercer par de patas. Para fecundar los huevos de que está lleno el ovario se adosan macho y hembra por su cara ventral, durante los meses de junio y julio. Desde últimos de julio y durante todo el mes de agosto dura la postura de huevos, que son depositados en un aparato protector especial que lleva la hembra debajo de la cola, permaneciendo así aglutinados hasta últimos de febrero en que nace la larva. La incubación suele durar en las costas de Menorca siete meses. Los huevos que la madre protege en su aparato especial no tienen relación alguna orgánica con la langosta, tanto que si se les separa se puede conseguir un total desarrollo si se les coloca en condiciones adecuadas. Como las aves, es la langosta de fecundación interior y sus huevos pueden sujetarse a la circulación artificial. Hemos indicado ya que la larva de la langosta sale del huevo en febrero y es de una forma tal que no es raro la consideraran los naturalistas antiguos como un animal completo. Durante sus primeros cuarenta días permanece en la superficie de las aguas para transformarse y convertirse en langosta, bajando entonces a las profundidades marinas. La larva, nada; la locomoción natural de la langosta es andar.



La cetárea renovada (*Es viviers*) (*Françoise Roche, Fornells ayer y hoy*)

Es sumamente sencillo y económico y está al alcance de todos los dueños de establecimientos de piscicultura, el adoptar el medio de que me valgo para conseguir un crecidísimo número de larvas de langosta que luego, cada año, confío al mar.



143

Cajón-vivero de madera flotante (Fotos Antiguas de Menorca)

En un cajón de listones flotante de cuarenta centímetros de ancho, por sesenta de largo y treinta de alto, revestido de malla de alambre galvanizado para imposibilitar la entrada de pececillos, coloco una langosta hembra con el aparato protector lleno de huevos (de 30.000 a 100.000), facilitándole cada día dos o tres erizos de mar para su alimentación, que tan abundantes son en estas costas pedregosas. Así se consigue una alimentación sana y pureza de aguas y se evita que los pequeños peces roben a la langosta el precioso depósito que le confió la madre naturaleza.

Muchas veces he visto como las pequeñas lisas mamaban, si se me permite la palabra para hacer más comprensible la idea, la langosta, devorando sus huevos, casi sin apercibirse la madre ni poder evitarlo. Para asegurar el completo desarrollo de la larva es preciso, pues, que los tanques o depósitos en que se encierre la langosta estén totalmente desprovistos de toda clase de pesca y hasta del macho de la propia especie. La larva, así como la langosta, en su primera edad son tenaz y ferozmente devoradas por toda variedad de peces, explicándose así como siendo este crustáceo tan prolífico (100.000 u más huevos por hembra), la especie no sea mucho más abundante en la mar.

La langosta es animal de todas profundidades y en junio y julio se la pesca con abundancia en la orilla, donde acude en busca de amores. Para asegurar el nacimiento de la larva, su transformación en langosta y las varias y sucesivas mudas que durante ciertos lapsus de tiempo verifica durante los cuatro o cinco primeros años para crecer con cierta relativa rapidez, es indispensable que en un radio de protección para cada establecimiento de piscicultura se prohíba la pesca con toda clase de redes de arrastre. Además, para facilitar morada a las pequeñas langostas conviene que dicha clase de establecimientos se emplacen en puntos rocosos, de fondos coralinos. La langosta se alimenta de toda clase de sustancias orgánicas, ya vivas o muertas y, principalmente, de conchas, erizos, corales, gusanos, etc. pero es tan torpe que no puede cazar ninguna clase de peces.

Al estudiar la Naturaleza, ya sea en los animales y plantas, ya en los seres del mundo inorgánico, ya en los fenómenos que en ella se desarrollan, ¡qué de agradables sorpresas experimenta el hombre!. Si nos limitamos al estudio de los animales e intentamos conocer sus costumbres, sus necesidades, cómo se reproducen, cómo crecen, qué necesidad obligó su aparición en la tierra, nos convencemos que es humanamente imposible desentrañarlo, saberlo todo. No hay que desmayar por esto; muy al contrario, hemos siempre de proseguir nuestro camino y fraccionar el

trabajo, dedicándose cada hombre a una especialidad, para lograr acumular datos que sirvan de base, de guía, para nuevos y más perfectos estudios. Si de primer intento leemos esos voluminosos tomos que tratan de Historia Natural, creemos que el hombre ha escrito su última palabra; pero al dedicarse a un estudio especial, particular de una especie, de un individuo determinado, entonces se convence que aún falta mucho, muchísimo por estudiar.

En el seno del mar se agita y desenvuelve la vida de grandísimo número de animales cuyas propiedades nos son desconocidas. El líquido elemento ofrece insuperables dificultades al hombre que hacen imposible pueda conocer más de lo que superficialmente se presenta a su alcance. A medida que las ciencias físico-químicas con sus adelantos vienen en nuestra ayuda, tenemos más medios de desentrañar los misterios que se desarrollan en las profundidades de las aguas, y efecto de ello hoy, de la vida en el mar, no se tiene el limitadísimo concepto que habían formado los naturalistas a principios del siglo pasado.

Sin necesidad de descender al fondo del mar, limitándose a sus orillas, estudiando aquellos animales que nos son más conocidos, hallamos también agradables sorpresas descubriendo propiedades y funciones mal estudiadas, ya por falta de medios, ya por no haberse hecho los estudios en época oportuna o por no haberse repetido las observaciones con objeto de quedar aquellas bien definidas. En esta clase de estudios conviene concentrar toda nuestra inteligencia, no porque sean difíciles y escabrosos, sino porque se precisa que el más insignificante órgano,, su más pequeña función, sea perfectamente observado por el naturalista.

Para patentizar cuanto llevamos expuesto describiremos, concretándonos a un caso particular, la muda de la langosta.

144



En la imagen varias cajas vivero secándose en tierra (Foto Antiguas de Menorca)

Uno de los procesos naturales más hermosos, que puede hacer que el hombre se considere en desventaja comparado con otros animales, es la propiedad que tienen los crustáceos de mudar de vestido, con todas sus venturosas consecuencias. Para formar idea exacta de función tan importante trasladémonos al tanque donde tenemos encerrada una langosta de mar de patas oblicuas. Cuál no será la sorpresa que experimentamos, comparable tan sólo con nuestro gran contento, al hallar dos langostas casi del mismo tamaño, con las mismas manchas blancas en las patas, en vez de una langosta que tan sólo habíamos encerrado. Al querer explicarnos de dónde procede la segunda langosta, y fijarnos en los dos ejemplares

que hay en el acuario, vemos que una, la más sucia, la que tiene incrustaciones, permanece inmóvil, muerta, en el fondo del recipiente; mientras que la otra se presenta ricamente ataviada, reluciente, alegre, juguetona, corriendo de acá para allá, con las antenas, sus látigos largos, finísimos, terminados en punta, siempre levantados y dispuestos a impedir el paso a otros animales. Sacamos del agua la langosta inmóvil y, ¡oh, sorpresa! está completamente vacía, sin carnes ni señales siquiera de haberlas tenido, y al olfato no da ni el más mínimo indicio de mal olor. Siguiendo el exámen, observamos que tiene cicatrizada la base de una de las patas que le falta, que presenta neto, intacto, todo su aparato respiratorio compuesto de tenues y numerosas branquias, que todo el aparato bucal y el digestivo hasta el recto inclusive permanecen enteros, así como el cristalino de los ojos, los palpos y las delicadísimas membranas del abdomen.



145

Vivers surants para langosta secando en el muelle (Fotos Antiguas de Menorca)

Para explicarnos el caso examinemos luego la langosta juguetona y observaremos que está completamente blanda, doblándose sus patas y antenas cuyas caras externas podemos aplastar sin perjudicarlas lo más mínimo. Entonces nos convencemos de que la primera que hemos estudiado, esto es, la inmóvil, es el vestido, coraza de verdadero hierro que no se dilata, del que tiene precisa necesidad de desprenderse para crecer. La langosta, desprendida de su vestido, no le falta como a aquél la pata amputada, pues las tiene todas, si bien la renovada es algo más pequeña y necesita de otra muda para adquirir su desarrollo.

Con sumo cuidado colocamos la langosta blanda en un recipiente especial, la que no hizo caso de los erizos ni de los boquerones que se le facilitaron para su alimento, animales por los que demuestra gran predilección.

La langosta va endureciéndose poco a poco y al llegar al noveno día, la sustancia del dermatoesqueleto, ha adquirido una dureza ni calcárea ni córnea que le permite ya correr, volviendo desde dicho día a la vida ordinaria».

Durante bastantes años estuvieron en funcionamiento las cetáreas instaladas por don Santiago Maspoch Meliá, tanto en el puerto de Mahón, en la zona del Fonduco y en el de Fornells, al tiempo que compaginaba en el mundo de la pesca diversos cargos en las Cofradías de Pescadores y en la delegación local de Salvamento de Náufragos.

En lo que se refiere al sector de la langosta de Menorca, ésta fue un área

en la que llegó a ser un gran experto en la materia y, su industria, verdadero punto de referencia.

La pesca de langosta común o roja (*Palinurus elephas*) tan solo podrá practicarse desde el 1 de abril hasta el 31 de agosto de cada año, sin limitaciones de profundidad. La pesca de la langosta blanca (*Palinurus mauretanicus*) podrá realizarse desde el 1 de junio hasta el 30 de noviembre de cada año, pero exclusivamente a profundidades mayores de 200 m.

Entre el 1 de noviembre y el 31 de marzo de cada año queda prohibido el calamento de artes fijos de red a profundidades superiores a los 60 m, mientras que entre el 1 de septiembre y el 31 de octubre de cada año esta prohibición regirá entre los 60 y los 200 m de profundidad. Cuando accidentalmente sea capturada una langosta, con cualquier tipo de arte o aparejo, fuera de los períodos de pesca descritos, habrá de ser devuelta a la mar.

También está establecida una talla mínima medida desde el extremo anterior de la espina infraorbitaria hasta el extremo de la aleta caudal o telson. En consecuencia, queda prohibida la retención a bordo, el transporte a puerto, la venta y la circulación de todos aquellos ejemplares que no tengan la talla mínima establecida. Así mismo, queda prohibida la captura, retención a bordo y comercialización de hembras ovadas de langosta en cualquier época y cualquiera que sea su talla, siendo obligatoria su devolución a la mar.

Con referencia a las artes y aparejos autorizados se encuentran el *tres-mall*, formado por 3 paños de red superpuestos y montados sobre la misma relinga. Los paños exteriores son de la misma dimensión de malla y grosor de hilo, mientras que el interior es de grosor de hilo inferior y malla de menor tamaño. Y también con la *nansa llagostera*, ya descrita en otro apartado. No obstante, se permite también la captura accesoria y ocasional con otros artes y aparejos, siempre de acuerdo con la legislación establecida.

146

No podía faltar la reconocida 'Caldereta de llagosta' menorquina (Artefoto)

12.- UN HOMENAJE A LOS PESCADORES

Una interesante noticia aparecía en las páginas del diario local “Menorca” el día 9 del mes de enero de 2006: el pesquero *Joven Josefina*, la más veterana de las *barques del bou* que operaban entonces en Mahón, podría acabar sus días convertida en escultura en alguna zona o rotonda de la ciudad como merecido homenaje a los pescadores profesionales, tras ser cedido por su propietario al Ayuntamiento con este fin.

147

Recuerdo de la R. Liga Naval Española a los desaparecidos en la mar (Artefoto)

La idea era sumamente interesante y no, en absoluto, ni un caso aislado ni tampoco descabellado: la mayoría de las poblaciones pesqueras de la Bretaña francesa, por poner un ejemplo, tienen en alguna de sus rotondas una embarcación ya retirada de la vida activa adornando el entorno y sirviendo a la vez de homenaje a todos los trabajadores de la mar.

Menorca es una isla y como tal justo es reconocer que se encuentra prácticamente huérfana de elementos decorativos en sus poblaciones que la relacionen precisamente con el medio que la rodea y da vida: el mar. Si por no tener, no tiene siquiera un mínimo exponente de museo marítimo oficial en donde mostrar el enorme potencial histórico del puerto natural más impresionante del Mediterráneo.

Eso sí, tenemos el caso de Fornells, en que se decoró una de sus rotondas con una boya luminosa que se enciende por las noches pero, quizás, con falta de algo de imaginación en la decoración en su conjunto. De momento y por aquel entonces se complementaba con la presencia de dos de las boyas que deberían de estar fondeadas señalizando la Reserva Marina de la costa N, las cuales llevaban ya varios años fuera de servicio.

148

En la rotonda situada cerca de la Colàrsega en Mahón, donde confluyen la Vía de Ronda, la carretera de Fornells, el vial que conduce a la Mola y la zona de ribera norte del puerto y el Moll de Ponent, la Autoritat Portuària diseñó en su día un ambicioso proyecto que incluía una hélice de barco en posición vertical (cedida gentilmente por el Grupo Contenemar), que tenía su sombra en proyección realizada con mampostería seca, que es lo único que existe actualmente y que muchos de los que por allí transitan desconocen totalmente. El entonces director del Puerto, Jesús Fernández-Reyes, indicó que el proyecto no llegó a culminarse, parece ser, porque desde algún estamento se sugirió que podía suponer un peligro para la circulación. No se comprende entonces cómo la mayoría de las rotondas existentes en las poblaciones de la isla y de todas las ciudades del mundo exhiben esculturas de todo tipo situadas en las mismas. De día se ve perfectamente y de noche tenía que estar perfectamente iluminada, como se había previsto con los focos allí instalados. El caso es que quedó sin terminar. Finalmente la hélice se instaló en el Paseo Marítimo, junto a las escaleras que conducen al puerto desde la zona del hotel Port Mahón.



La *Joven Josefina* alcanzó un notable grado de abandono (Artefoto)

Sí existe un pequeño monumento a los desaparecidos en la mar al pie de la Rampa de la Abundancia, que gestionó el que fuera delegado en Menorca de la Real Liga Marítima Española, Fernando Seoane, siempre preocupado por los anales marítimos de Menorca y los menorquines. Y un ancla en la rotonda de Fort de l'Eau, que se puso en su momento seguramente como alegoría de la profesión al primer titular de la vía: el almirante Carrero Blanco.



Otra perspectiva del mismo monumento (*Artefoto*)

En Ciutadella, en su zona sur, existe otra rotonda que incorpora unos peces metálicos, que hacen alegoría también a la mar y en la Plaza Farragut el monumento al almirante norteamericano descendiente de menorquines y unos cañones. Y eso es todo.

En consecuencia, el caso del proyecto de la *Joven Josefina*, de haberse llevado a efecto, habría sido una buena noticia que habría que agradecer pues los pescadores y mariscadores que han contribuido y continúan contribuyendo a la historia marítima de Menorca merecen éso y mucho más. Pero los responsables del proyecto, de llevarse a la realidad, tenían que tener

muy presente todo el entramado que lleva consigo el mantenimiento de una obra de este tipo, puesto que un barco de madera no puede constituir sencillamente un monumento como otro cualquiera. Todos los que conocen un poco el tema saben perfectamente que es mucho más difícil de conservar un barco de madera en tierra que en la mar. En tierra, la madera sufre y envejece fácilmente, la pintura se cuartea y las juntas se recurvan y abren estando, como están expuestas en pleno verano bajo un sol de justicia, como el que domina en esta isla y en invierno en un ambiente suficientemente frío como capaz de producir fuertes contracciones en los materiales.

150



Cualquier elemento o parte de una embarcación serviría para este fin (*Artefoto*)

Es una barca del bou que fue adquirida en Valencia por dos de los hermanos Melsión y cuatro años después fue totalmente renovada en un trabajo que se llevó dos años completos en Cala Rajada (Mallorca). Resultaba curiosa la comunicación entre los propietarios y sus familiares a través de la radio de Onda Media del barco, que escuchaban sus familiares a las horas convenidas a través de la Onda Pesquera de los receptores domésticos. Eso sí, no podían contestarles, pero, por lo menos sabían de ellos. Durante el tiempo que duraron los trabajos les visitaron en algunas ocasiones yendo a bordo de la *Rosario*, otra de las embarcaciones de la familia.

Gaspar Melsión, quien fuera su último propietario, estuvo veintinueve años trabajando con ella y, en su momento, sentía tener que retirarla, pero los tiempos avanzan y había que adaptarse al futuro y una nueva embarcación de fibra de vidrio construida en Águilas (Murcia), la sustituía.

Según las leyes vigentes, una embarcación de pesca profesional ha de ser destruida para poder dar paso a otra nueva. También está contemplada la cesión a una entidad sin ánimo de lucro (como lo es en este caso el Ayuntamiento), para que pueda tener una salida honrosa y legal que no sea la destrucción. Ése es precisamente el camino que se le quería dar. Para ello el notario daría fe del cambio de propiedad y, si no hubiesen existido contratiempos, hoy habría estado consolidado el proyecto.

Posibles ubicaciones no le faltaban, aunque el espacio debería de reunir unos requisitos especiales dada la envergadura de la embarcación. En este tiempo pasó a estar en trabajos de recuperación por los alumnos del Centro de la Mar de Mahón y... continúa su larga agonía en un rincón del Moll des Cós Nou.

13.- HISTORIA: EL PÓSITO DE PESCADORES DE FORNELLS

Por iniciativa del entonces Presidente de la Cofradía de Pescadores de Fornells, Aleix Riera, hace unos años llevamos a cabo una recopilación de datos para poder publicar lo que fueron los primeros cincuenta años de la historia del Pósito de la villa pescadora por excelencia de esta Isla. Aquellos fueron años duros, con medios del todo insuficientes, luchando contra las adversidades de la mar, precios por los suelos y un sin fin de obstáculos que aquellos hombres salvarían uno tras otro con el fin de llevar a buen puerto su pequeña población hasta nuestros días.

151



Fornells: población eminentemente pescadora (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Por iniciativa del diputado estatal señor García Parreño, secundada al efecto por don Santiago Maspoch, de Mahón, se terminaba de preparar el proyecto de constitución en Fornells, en el transcurso del mes de abril de 1920, de lo que sería el Pósito de Pescadores de esa bella población marinera. Se trataba de un ente del cual se esperaba la obtención de diversos beneficios que tenían que revertir a los numerosos profesionales que tenían allí su base. Estaba previsto igualmente que cuando se aprobara el reglamento se solicitara una subvención económica al Ministerio de Marina y los servicios profesionales ofrecidos por la Caja Central de Crédito Marítimo. El expediente contemplaba nombrar al diputado presidente de honor de dicho ente, como ya lo fuera del antiguo Sindicato de Pescadores de Fornells.

Así, el 24 de ese mismo mes, se reunían los pescadores en el local de la

escuela de la población con el fin de constituir formalmente el Pósito local. Acudieron prácticamente la totalidad de los pescadores censados en la población quienes, tras discutir el reglamento por el cual deberían de registrarse en el futuro, se hicieron socios un total de 56 profesionales y se esperaba que en los próximos días hicieran lo mismo los cooperadores y tripulantes triplicando con ello fácilmente el número de asociados. Seguidamente se nombraba la primera junta directiva que iba a registrar sus destinos, eligiéndose como presidente al patrón don Juan Garriga Pascual, nombrándose administrador al industrial mahonés don Santiago MasPOCH, así como a la Junta Inspectora, cuya presidencia se ofreció al Comandante de Marina de Menorca.

El 10 de octubre se celebraba una junta general con el fin de nombrar a los miembros que serían consejeros para las tiendas cooperativas para la venta de efectos pesqueros y de consumo para los afiliados, así como los cargos de cajero y contador de sección. Al propio tiempo se autorizaba a la junta para que pudiera percibir la subvención de 2.000 pesetas obtenidas del Ministerio de Marina, la primera que percibía la novel asociación. De igual forma, se decidía solicitar otra subvención de carácter anual con el fin de poder crear en la población una escuela de enseñanza pesquera de la cual pudiera beneficiarse todo profesional de la mar de Fornells. También fue aprobado el balance económico existente hasta entonces, al igual que el primer presupuesto de gestión.

No tardaron en llegar las 2.000 pesetas solicitadas, que fueron entregadas por el señor García Parreño al comandante de Marina, don José Riera Alemany para que, a su vez, las hiciera efectivas al presidente del Pósito.

Iniciado el nuevo año 1921 la constitución del ente era ya un hecho y estaba evolucionando muy positivamente. Llegó el día en que la Junta Local del Salvamento de Náufragos de Mahón, que abarcaba a Fornells, y se encontraba presidida por don Juan F. Taltavull, se reunía en el Ateneo Científico de Mahón con la idea de promover mediante sufragio público la construcción de una caseta que pudiera albergar la lancha de salvamento que estaban a punto de conseguir de la organización central. El 7 de enero se acordaba que dicha caseta se construiría en Fornells. En un principio se había propuesto como futura ubicación *Cala Prudent*, situada entre la *Punta d'en Pentiner* y el *Arenal de s'Olla*, aunque finalmente se decidiría -por sentido común- que la mejor situación era la propia población de Fornells si se tenía que contar con un seguimiento más regular al situarse en un lugar habitado. En *Cala Prudent* tan sólo existía una pequeña caseta de refugio de los pescadores y un varadero, ambos en la actualidad, prácticamente derruídos.

Pues hacía ya unos meses que se había establecido la enseñanza de las primeras letras para los hijos de los pescadores y llegaba igualmente la hora de poner en práctica el plan de enseñanza puramente técnica en materia de pesca para los profesionales. Para este fin se había solicitado la subvención anual que sería concedida por la Caja Central de Crédito Marítimo. Su cuantía se especificó en 500 pesetas anuales, además del envío de diferentes obras tema marítimo, modelos de embarcaciones para construir y artes de pesca habituales del sector. Se habían establecido acuerdos con dos tiendas en plan cooperativa para adquisición de los productos típicos de consumo, así como los relacionados con la pesca, que tenían regulados los precios para uso de los asociados. La Caja había concedido, además, algunos préstamos a las familias más necesitadas con el fin de ayudarles a pasar la estación del año más dura cual era el invierno. Otra operación que se encontraba en estudio era la posible adquisición de un bote de pesca en

unas condiciones módicas y perfectamente asumibles para ser entregado al patrón que estuviera más falto de recursos, puesto que el préstamo se devolvería simplemente con abonar la parte que de los recursos de la pesca correspondían al armador.

Llegado el mes de mayo, don Juan F. Taltavull, en nombre de la Junta Local de Salvamento de Náufragos decidió dirigirse a todos los menorquines en demanda de colaboración para llevar a cabo el proyecto de construcción de la caseta para el bote de salvamento que tenía que ubicarse en Fornells. Para ello se instituía la llamada “Fiesta del Salvamento” en el transcurso de la cual, manos femeninas recogerían de los transeúntes las donaciones voluntarias encaminadas a este fin. La idea era que los productos de las diferentes cuestaciones que se llevaran a efecto contribuirían a levantar en Fornells la primera estación de salvamento menorquina dotada de los servicios precisos para arrancar posibles víctimas a la mar. A esta instalación se procurarían añadir otras similares en Mahón y en Ciutadella.

—En todos los lugares del mundo, preservar la vida de los hombres es un acto de caridad. En una isla, cuyos hijos son naturalmente requeridos a desarrollar sus actividades en el mar, prevenir el salvamento de los que en tales actividades ponen en peligro su existencia, es una necesidad... La junta, presidida por el señor Taltavull, estuvo formada por don Pedro Pons Sitges, don José Cotrina Ferrer, don Amado Clar Pujol, don Juan Camps Valera, don Francisco Frech, don Lorenzo Pons Conforto, don Sebastián Olives Verger y don Sebastián Rodrigo Vinent.

153



Tras las palmeras, la antigua Fonda Ca'n Burdó (*Fotos Antiguas de Menorca*)

El proyecto de la caseta fue expuesto en el escaparate de la antigua casa Pasarius, habiendo sido redactado por el reconocido arquitecto don Francesc Femenías, bajo un presupuesto de 8.677,00 pesetas y con un coste de estudio y redacción 0 pesetas. Su aportación era totalmente altruista.

La Junta Central, por su parte, acordó aportar la tercera parte de dicho importe gracias a las gestiones del señor Taltavull, así como todo el material de salvamento moderno necesario, incluido el bote.

La fiesta fue tomando cuerpo a medida que pasaban los días y en Mahón reinaba un gran ambiente. Se colocaron mesas informativas en la plaza de

la Constitución, Arravaleta, Carmen, Prieto y Caules, Doctor Orfila y Pi y Margall. Se apuntaron como voluntarias en la cuestación 101 señoritas. Por su parte en Ciutadella tomaron a su cargo la organización del evento las señoras de diversos armadores trasladando la celebración de la misma un mes más tarde debido a la premura de tiempo.

En Es Castell y Sant Lluís fueron las señoras quienes optaron por la organización respectiva. El ayuntamiento de Sant Lluís anunció una aportación concreta por parte de los miembros de la corporación municipal. En Es Mercadal y Es Migjorn Gran fueron la esposa del secretario del ayuntamiento del primero y la maestra nacional, en el segundo, quienes la organizaron.

Y Fornells no podía ser menos. Reinaba un gran entusiasmo entre sus gentes ya que veían próximamente colmada una de sus más viejas aspiraciones. Por ello decidieron llevar a cabo la organización de otros actos simultáneos para aumentar la posible recaudación total. Las señoras y señoritas locales estuvieron presididas por la esposa del general Gobernador de la Isla, a quien habían ofrecido el cargo. En Sant Climent, la esposa de su alcalde tomó al mando la organización a celebrar en la misma fecha que la de Mahón. Las mesas petitorias de todas las poblaciones se encontraban completamente adornadas con flores y motivos marineros, mientras multitud de señoritas con el auxilio de la mejor de sus sonrisas iban recaudando los fondos necesarios para llevar a cabo la altruista empresa. El primer conteo general tras finalizar la jornada sumaban una recaudación provisional de 3.949,52 pesetas.

En los primeros días del mes de junio se recibía un escrito del presidente del Consejo Superior de la Sociedad de Salvamento de Náufragos felicitando a los organizadores de la fiesta por el éxito que estaba teniendo en todas las poblaciones. Al propio tiempo anunciaba que se había comenzado a construir en unos astilleros de Barcelona, los del conocido Miquel Corbeto, un bote insumergible de unos 10,00 metros de eslora movido a remos, destinado a la caseta que se iba a construir, al propio tiempo que esperaba la pronta recepción de los planos de esta última para proceder a su aprobación.

Al 10 de junio la recaudación ascendía ya a 4.049,52 pesetas.

Próxima a las fiestas de Sant Joan se organizaba en Ciutadella su Fiesta del Salvamento, a la que seguiría una velada artística cuya recaudación sería destinada al mismo fin. Se colocaron mesas en la plaza de Alfonso III, plaza de Mahón, José M^a Quadrado, plaza de la Catedral, plaza del Borne y plaza Cabrisas. A la velada artística asistió el señor Taltavull. La primera recaudación sumó 2.511,50 pesetas.

Hasta el 19 de agosto, y efectuados todos los recuentos de las diversas fiestas y actos celebrados, el montante ascendía ya a 8.576,79 pesetas. Se supo que, en Sevilla, se estaba construyendo el cañón lanzacabos que tenía que instalarse en la proa del bote. Mientras, al local del Pósito se le instalaba un barómetro profesional para que los pescadores pudieran consultarlo.

El 11 de noviembre finalizaba en Barcelona la construcción del bote de salvamento, que llevará por nombre el de *Quirico Ribera*. Este nombre, puesto a instancias de la Junta Central, pertenece a un heroico ayudante de Marina que en 1888 estuvo destinado en el puerto catalán de Cadaqués. El hombre había salvado a 128 pasajeros que se encontraban a bordo del vapor italiano *Archimede* que estaba próximo a naufragar en aquellas aguas. Nueve viajes tuvo que realizar el abnegado funcionario entre el puerto y el barco que se estaba hundiendo, en medio de unas aguas fuertemente encrepadas, exponiendo con grave riesgo su vida.

El bote fue sometido a diversas pruebas y quedó en principio a disposición de la Junta Central hasta el día en que la caseta de Fornells estuviera construída y así poder albergarlo. Sin embargo, el proyecto se encontraba aún pendiente de aprobación por parte del ministerio de Fomento.

El 5 de diciembre el vapor correo *Mahón* trasladaba el bote desde Barcelona hasta Mahón. Una vez desembarcado fue conducido hasta la Base Naval, donde sería inspeccionado por varios de los miembros de la Junta, señores Cotrina, Riera y Camps. El comentario general en los anales portuarios de Mahón era que suponía una lástima que no hubiera llegado con anterioridad, porque hacía poco se había hundido en *Es Cul de sa Ferrada* (Son Morell, término de Ciutadella) el vapor español *Torre del Oro* y quizás, con su concurso hubieran podido evitarse algunas de las víctimas. Esta suposición era, sin ningún género de dudas, algo que carecía de toda probabilidad puesto que los tripulantes del mercante español naufragado perdieron la vida en muy pocos minutos tras haberse partido el caso en dos, salvo los dos que lograron salvar la vida. Cubrir la distancia desde Fornells hasta el *Cul de sa Ferrada* (entre *Cala Morell* y la *Punta de s'Escullar*), en un bote a remos y con un fortísimo temporal de *mestral* perfectamente establecido, hubiera resultado un todo imposible.

155



Muelle pesquero, Caseta de Salvamento y Monte Toro (*Cofradía P. de Fornells*)

El 9 de mayo de 1922 se anunciaba que salían por fin a subasta pública las obras de la caseta. Mientras tanto, el bote seguía depositado en las instalaciones de la Base Naval de Mahón.

En los actos de celebración de Sant Pere, de eminente tradición marinera en el puerto mahonés, el bote fue presentado en público. En su transcurso sería botado al agua y tripulado por varios marineros de la dotación de la Base Naval. La demostración mereció los elogios del numeroso público asistente, mientras se hacían votos para que la construcción de la caseta fuera un hecho y pudiera llevarse la embarcación finalmente a su destino.

En la junta celebrada el 12 de diciembre de 1923 se daba inicio al que sería primer libro de actas del Pósito, en el cual se registrarían los acuerdos

tomados en todas las juntas de gobierno y asambleas que se celebraran de ahora en adelante, cumpliendo con ello la legislación vigente. El presidente de la junta era don Sebastián Fuxá Gelabert; secretario don Tomás Sintés Riera; tesorero don Martín Sans Gornés; vocales: don José Garriga Pascual y don Juan Sans Riera, mientras que para el cargo de conserje fue nombrado don Sebastián Gelabert. Las sesiones se celebraban en la casa rectoral del pueblo y, entre otros aspectos puntuales se atendían diversas solicitudes de préstamo por parte de pescadores que en aquellos momentos estaban asociados y se llevaba la gestión del maestro que tenían contratado.

El 18 de mayo de 1924 el administrador salido en la asamblea constitutiva del pósito, don Santiago Maspoch renunciaba a su cargo de administrador de la sociedad por no poder atenderlo debido a motivos laborales. El cargo se ofreció a don José Riera Sans, quien aceptó desempeñar el cargo interinamente mientras no se encontrara a otra persona más adecuada puesto que él carecía igualmente del tiempo necesario para poder ejercer la labor que se le encomendaba.

156

El 30 de agosto de 1924 se encomendaba al tesorero que realizara las gestiones oportunas con el fin de alquilar una casa que sirviera para albergar el Pósito. A mediados de otoño se decidió realizar una colecta de donativos entre los asociados con el fin de poder auxiliar a las viudas de tres pescadores desaparecidos en otras tantas provincias. Los donativos fueron enviados a los pósitos de Vinaroz (Castellón), Denia (Alicante) y Cosme (A Coruña).

El 16 de noviembre de 1924 se celebraba la primera junta en el local alquilado cuyo importe mensual era de 6 pesetas. A medida de que había posibilidades se iban concediendo los préstamos solicitados dándose el caso de que cuando se refería a una barca, el importe se abonaba al constructor que la llevara a cabo. Se dio el caso de que el asociado don Juan Sans Sans había solicitado uno para construir una barca. Se le concedió con la condición de que la embarcación figuraría a nombre del Pósito hasta que el crédito fuera reintegrado en la caja de la sociedad. La barca tendría que ser bautizada con el nombre de *Santiago Maspoch*. Lo mismo sucedió con don Alejo Riera Caules, cuya barca se bautizaría con el nombre de *Pósito de Fornells*.

Con fecha 11 de abril de 1915 se renovaba parcialmente la junta entrando como secretario don Juan Sans Montserrat; vocales don Juan Riera Taltavull, don Ricardo Roselló Sans y don Juan Fuxá Petrus. Don José Riera era ratificado administrador fijándosele una remuneración mensual de 50 pesetas por desempeñar dicha labor.

El 5 de octubre de 1925 se acordaba la concesión de dos préstamos de 100 pesetas a cada socio para que los días en que hubiera temporal y no pudieran salir a faenar y no obtuvieran el correspondiente jornal, pudieran atender las primeras necesidades domésticas. Se daba el caso de que el profesor que tenían contratado para dar clases a los hijos de los pescadores no se tomaba con suficiente interés tal obligación, puesto que tenía que realizarlas por las noches, cuando los niños que solían ir embarcados con sus padres habían regresado a tierra, lo que equivalía a prolongar la labor docente realizada durante el día con el resto de niños de la población. Tras varias gestiones encaminadas a resolver este tema que se hacía patente y de forma repetitiva cada año, la junta decidió encomendar esta labor al administrador de la sociedad. En la junta del 12 de diciembre, el administrador daba cuenta a los miembros de la misma que la asistencia a clase de los niños era numerosa y bastante positiva. En la misma junta se notificaría que el Pósito de A Coruña les había solicitado una contribución de 25 pesetas

destinadas a la construcción de una estatua del señor Saralegui en el cabo de Finisterre. El señor Saralegui había sido el impulsor de la creación de los Pósitos para defender los derechos de los pescadores en España. La junta decidió unánimemente aprobar el envío del importe solicitado.

A principios de enero de 1926 se acordó alquilar una casa de nueva construcción, propiedad de don Sebastián Gelabert, para albergar la tienda-cooperativa del Pósito y el aula de los hijos de pescadores que asisten a las clases. El importe del alquiler será de 500 pesetas anuales. También se acordaría matizar uno de los puntos exigidos para poder ingresar como socio del Pósito y es que deberán comprar los efectos de pesca en dicha tienda y contribuir con 5 céntimos semanales para ayudar en los gastos derivados por condumo de luz y alquiler de la mencionada casa. La dirección de la tienda-cooperativa fue encomendada al administrador. De los beneficios obtenidos por la tienda-cooperativa, los socios recibirían en cada balance-liquidación un 2% sobre el mismo.



Muelle pesquero, aparejos y viveros (*Fotos Antiguas de Menorca*)

El 10 de octubre de 1926 se acordaba someter a aprobación la compra de una nevera de segunda mano que se encontraba en Ciutadella por considerarse un elemento útil para el pósito. Su precio era de 325 pesetas. También se llevarían a cabo diversas gestiones con el profesor de primeras letras destinado en Fornells para que se hiciera cargo de la enseñanza de los hijos de los pescadores. En diciembre se dirigían al señor Maspoch de Mahón para que les iniciara y así poder llevar unas pruebas sobre el manejo del negocio de las langostas, de lo cual era un experto. Una vez realizadas las gestiones, el señor Maspoch les cedía el vivero con todos sus enseres para que realizaran todo tipo de pruebas encaminadas a obtener el máximo rendimiento económico de este tipo de capturas. A cambio, el Pósito se haría cargo de los gastos de su mantenimiento. El período de pruebas se prolongará hasta finales de febrero de 1928. También podrían experimentar con el uso de cajas frigoríficas.

En abril de 1927 se alquilaba la casa del vecino don José Gelabert para poder almacenar la gasolina y los aceites que administraban para el uso de

los asociados. El importe sería de 10 pesetas mensuales. Mientras, la recaudación de 5 céntimos dejaba de realizarse porque varios socios se negaban a pagar. Durante este mismo año se comenzaría a esbozar la idea de crear una sección dedicada a la vejez, sin embargo se aplazaría hasta el próximo año pues había muchos gastos por adquisición del mobiliario necesario para adecuar el edificio alquilado.

Al volverse a tratar la posibilidad de instaurar la sección de la vejez, se comenta que podría mantenerse utilizando los intereses que se vienen cobrando por los préstamos realizados a lo que habría que añadir la mitad del 2% que perciben los asociados sobre los beneficios de la tienda-cooperativa.

El 18 de noviembre de 1927 tenía lugar una reunión de la junta de los más atípica por la forma en cómo se desarrollaron los hechos. Se encontraban presentes, además de los miembros de la Junta don Nicolás Pascual, vicepresidente de la Junta Inspectora y don Manuel Messegué, vocal de la misma. El presidente de la Junta, sin utilizar la fórmula empleada para estos casos, es decir, manifestar el objeto de la reunión, manifestó a todos los presentes que firmaría directamente el acta porque así se lo había aconsejado un amigo y, quien no la quisiera firmar, que no lo hiciera. El señor Messegué tomó la palabra rogando que se leyera el acta de la sesión anterior para saber qué era lo que se iba a firmar. El presidente le respondió que no había nada que leer. Reiteró su ruego el señor Messegué, respaldado por don Juan Sans Montserrat, secretario de la Junta, don Juan Riera Petrus vocal de la misma y don Nicolás Pascual, vocal de la Junta Inspectora. El presidente don Sebastián Fuxá les respondió que no se podía leer porque no existía. Los señores de la Junta Inspectora hicieron presente la obligación que existía de levantar acta de los acuerdos que se tomaran en las reuniones, matizando el señor Pascual que se tenía que levantar acta de lo que se acordara en esa misma sesión. Les contestó el presidente de que en este tipo de reuniones no se requería acta por lo cual no se haría ninguna. No hubo forma de que se pusieran de acuerdo por lo que el señor Messegué informó a los presentes que de no levantarse reflejando los acuerdos tomados se retiraría de la reunión puesto que no tenía otra forma de protestar por tan extraña conducta. Como no contestara nada el presidente, el señor Messegué se retiró del salón de sesiones, seguido del resto de los miembros presentes sin tomar ningún acuerdo.

Desde la fecha anterior, se observa que la Junta Inspectora comienza a someter a un control bastante estricto todas las actuaciones llevadas a cabo por la Junta de Gobierno, exigiendo figuren en el libro de actas todos los acuerdos tomados, préstamos realizados o recibidos, así como deberes contractuales que afectaran al funcionamiento del Pósito.

El 6 de diciembre de 1927 las juntas de gobierno e inspectora bajo la presidencia de don Manuel Jerez Tejerina, segundo comandante de Marina de Menorca, en representación del comandante se sometía a conocimiento de ambas juntas el balance de la sociedad a 3 de diciembre que presentaba el administrador don José Riera y el conserje don Sebastián Gelabert. Todas las partidas que figuraban en el mismo fueron ampliamente debatidas y aprobadas. Destacaba la deuda que tenía con el Pósito el administrador, de 11.892 pesetas y 76 céntimos. El 29 del mismo mes se volvían a reunir los mismos miembros en la cual el presidente del Pósito manifestaría su opinión de que para la buena marcha de la sociedad, la deuda que con la misma tenía contraída el administrador don José Riera Sans debería de avalarse mediante la hipoteca de las fincas que tenía en propiedad, lo que sería aprobado por to-

dos los presentes. La situación económica de la sociedad estaba pasando por unos momentos muy críticos, siendo calificada por alguno de los miembros de la junta como “herida de muerte”. Vista la situación se unieron varias personas para avalarla, salvándola de su desaparición. Estas personas fueron don José Riera Alemany, comandante de Marina de Menorca, don Santiago Maspoch, el comerciante de mariscos de Mahón, don Constancio García Viniés, don Bernardino Juanico y don Manuel Messegué. La persona que había logrado la colaboración de todos los mencionados sería don Manuel Jerez, el segundo comandante de Marina. Todos ellos fueron objeto de agradecimiento por parte de los presentes acordándose constaran todos sus nombres en el acta. Fue acordado igualmente nombrar a don José Riera Alemany y a don Manuel Jerez Tejerina, Presidente y Vicepresidente de Honor, respectivamente, del Pósito de Pescadores de Fornells.

Durante el mes de marzo de 1928 se hicieron manifiestas las necesidades económicas que volvía a padecer el ente debido a las ayudas que tuvieron que prestar a los asociados debido a la continuidad manifiesta de los temporales los cuales les impedían poder llevar a cabo su trabajo profesional y con ello obtener el jornal vital. Tal era así que se vio impedido a liquidar unas deudas contraídas por lo que se decidió, de común acuerdo, solicitar un préstamo del fondo de Guardapescas Jurado del Distrito, el cual será liquidado íntegramente el próximo mes de julio, ofreciendo las garantías que el comandante de Marina considere oportunas.

159



Perspectiva de Fornells y su dársena. Al fondo, la Mola (Fotos A. de Menorca)

En el mes de mayo se acordó solicitar a don Santiago Maspoch permitiera al Pósito hacer uso de la cetárea de su propiedad para poder comercializar directamente las langostas sin necesidad de intermediarios. Ello venía como necesidad de sanear en lo posible las cuentas de la sociedad evitando gastos. El señor Maspoch asistió a una de sus reuniones y accedió a la petición de los pescadores. También se acordaba solicitar a don José Riera, que fuera administrador de la sociedad, cancelara cuanto antes su deuda con la misma o, en todo caso, lo fuera realizando a plazos. El señor Messegué venía ocupando el cargo de administrador interinamente desde que cesara el señor

Riera Sans, reflatando poco a poco la situación económica de la sociedad. Sería en el mes de enero de 1929 cuando recomendaría a los miembros de la junta la conveniencia de adquirir un edificio capaz de albergar el local social, la tienda-cooperativa, la escuela y un casino, estando todo reunido en un edificio propio. Aquella idea fue aprobada, acordándose formar una comisión que se encargaría del tema.

Gracias a las gestiones llevadas a cabo por el presidente de la Junta Inspectora y comandante de Marina de Menorca don Luis de Garay, que sustituyera a don José Riera Alemany que cambió de destino, era creada definitivamente la Escuela Nacional del Pósito, de acuerdo a la Real Orden del Ministerio de Instrucción Pública publicada en la Gaceta del día 21 de diciembre de 1928.

En enero de 1929 se adquirirían dos casas pareadas con la idea de ser transformadas en un solo edificio, situadas entre las calles Mayor y de las Rocas, destinadas a albergar todas las actividades del Pósito. En este mismo mes correspondía la renovación de la junta de gobierno de la sociedad pero, debido a la positiva labor que habían venido desarrollando, los reunidos solicitaron que dichos miembros pudieran continuar un año más. Al ser aceptado por éstos fueron aclamados por los presentes. Tan sólo el administrador señor Messegué manifestaría que sintiéndolo mucho no podía continuar por causa de su vida profesional, que no le permitía continuar con el difícil cometido de la gestión del Pósito. Costó mucho pero finalmente fue convencido para que continuara en el puesto cuando menos hasta que se pudiera encontrar un sustituto. Se renovó también el contrato al conserje manteniéndose en las mismas condiciones hasta que se pudiera hacer efectivo el traslado a las nuevas instalaciones. También se tenía contratado a un carretero que transportaba los productos del Pósito. Por esas fechas desempeñaba esa labor, obtenida mediante concurso, don Nicolás Pascual. Se acordó volviera a salir a concurso puesto que así constaba reflejado en el Reglamento Interno.

En el mes de febrero se acordaba inscribir la sociedad en la Federación de Pósitos Marítimos y Marítimo-Terrestres de Castellón a Port-Bou accediendo a la invitación recibida por parte de la misma. En el mes de julio el administrador señor Messegué notificaba a los miembros de la Junta haber asistido en representación del presidente don Sebastián Fuxá a la sesión de la Junta del Patronato de Protección a la Vejez del Marino que había tenido lugar en la Comandancia de Marina de Mahón.

Durante el mes de septiembre se tuvo que convocar una asamblea general extraordinaria puesto que existían en circulación varias opiniones que tildaban al sueldo que percibía el administrador señor Messegué como exorbitante. Así lo presentaría el presidente de la Junta Inspectora, el segundo comandante de la Comandancia de Marina a los presentes entre los cuales, según él, se encontraban los autores de dichas manifestaciones aunque prefería reservarse los nombres. Por ello solicitó a los presentes que, de tener alguna objeción en contra del citado administrador lo dijeran en aquellos momentos y ante todos los que allí estaban reunidos. El administrador solicitó poder retirarse para que cada uno pusiera expresar libremente su opinión. Cuando hubo salido nadie objetó en contra de su gestión y menos de su sueldo, si no todo lo contrario, puesto que algunos lo llegaron a calificar incluso como insuficiente para la labor que estaba llevando a cabo. Una vez concluido el debate el administrador fue invitado a entrar nuevamente en el salón donde sería informado de los resultados. El señor Messegué agradeció a todos los presentes su apoyo pero que había observado que faltaban algu-

nos socios a los que podía no merecer su entera confianza, añadiendo que él jamás había solicitado el cargo sino todo lo contrario. Por ello presentaba en ese mismo momento su dimisión al cargo. Se le insistió en que no dimitiera pero ya lo tenía decidido. Finalmente y casi bajo presión, aceptó continuar en el puesto por unos días, los necesarios para que la junta de gobierno le encontrara sustituto. Acto seguido presentaba su dimisión la junta de gobierno debido a que hacía años que venía actuando como tal, habiéndose prolongado por otro año su gestión a petición de los socios. La dimisión fue aceptada entablándose seguidamente un debate para nombrar a los nuevos miembros. Nadie salió voluntario por lo cual se procedió a nombrar una comisión de tres socios ancianos quienes asesorados por el cura párroco de la población, don Bernardino Juanico, designaran los nombres de los socios que consideraran más dignos para desempeñar los cargos que quedaban vacantes. La deliberación dio como resultado la siguiente junta que sería aprobada por unanimidad el 23 de septiembre de 1929: Presidente, don Juan Sans Riera; vicepresidente, don Antonio Sans Roselló; secretario, don Juan Garriga Pascual; vocal armador-pescador, don Miguel Gelabert Caules y vocal obrero-pescador, don Gabriel Sans Roselló, quienes tomarían el relevo en la dirección del Pósito el día 24 de septiembre.

El 30 de septiembre se resolvía el concurso para optar a la plaza de conserje de la tienda-cooperativa. En el mismo se habían presentado dos ofertas, una de ellas correspondería a don Sebastián Gelabert, que era quien venía desempeñando la función hasta el momento y, la segunda, a don Nicolás Pascual. Valoradas ambas ofertas, por considerarse más ventajosa para el Pósito la de este último, le fue adjudicada por unanimidad. También preguntaría el administrador si había surgido algún voluntario para acceder a la suya, resultando negativo. Al final, y por no poner las cosas difíciles a la nueva junta decidió continuar en el puesto.

En octubre la Caja Central de Crédito Marítimo interesaría del Pósito el voto para el nombramiento de dos vocales del Consejo Central de la Asociación Nacional Mútua de Riesgo Marítimo de las embarcaciones correspondientes a las listas 3ª y 4ª. El apoyo fue para los señores don Antonio Parrilla Lobo y don Benigno Rodríguez Santamaría. También se elegirían por votación secreta los ancianos que obtendrían la subvención que concedía la Junta de Protección a la Vejez del Marino, siendo don Diego Caules Sans, don Onofre Taltavull Salvá y don Bartolomé Taltavull Salvá.

Con fecha 12 de octubre de 1929 el Pósito convocaba una asamblea general de socios que tendría lugar en la escuela que quedaría llena a rebosar. En la misma el Pósito decidiría subvencionar a dos ancianos más de la sociedad que necesitaran de la misma por lo que se abría un compás para que los interesados pudieran solicitarla. Tal exposición estaba siendo realizada por el administrador señor Messegué. Mientras estaba hablando pidió la palabra el socio don Antonio Pascual siéndole concedida ésta por el presidente dejando cortado al administrador. Don Antonio Pascual manifestó que era su deseo se le borrara como socio puesto que debiendo al Pósito una cantidad, éste no le había querido cobrar ésta con carbón, culpando de ello al propio administrador. Cuando el señor Pascual hubo terminado su exposición pidió la palabra el señor Messegué y concedida ésta. manifestó a los presentes su protesta contra el insólito proceder de la Presidencia al conceder la palabra a otro señor sin que él hubiera terminado de hablar. Interrumpido continuamente mientras estaba hablando, rogó al presidente llamara la atención a quien le estaba interrumpiendo. El presidente, en lugar de atender tan jus-

tificado ruego, manifestó que quedaba disuelta la sesión. Protestaron por ello varios socios por la actuación del presidente el cual decidió presentar su propia dimisión, que sería aceptada por unanimidad, siendo nombrado con carácter interino el anterior, don Sebastián Fuxá Gelabert. Éste aceptó para que pudiera continuar la asamblea que se estaba desarrollando y se convocaría otra más adelante que designara el nuevo presidente con carácter definitivo. Seguidamente concedía la palabra al señor Messegué, tras darle las gracias en nombre de los reunidos por la loable labor que había venido desarrollando hasta entonces, al tiempo que le devolvía el uso de la palabra para que pudiera continuar explicando el asunto que estaba tratando al ser interrumpido. El administrador tras agradecer la intervención del presidente continuó su disertación en la que agradecía las subvenciones a los tres ancianos por parte de la Junta de Protección al Marino y que el Pósito haría lo propio con otros dos a partir del próximo mes de enero, aspecto que fue valorado muy positivamente por todos los presentes. Seguidamente apeló a todos a demostrar mayor interés por los asuntos del Pósito proponiéndoles sería conveniente una pequeña aportación económica mensual en forma de cuota. Tal proposición fue rechazada por la mayoría de los asistentes, aunque algunos la aceptaran por estimarla conveniente. En vista de ello se propuso que quienes quisieran ser socios del Pósito deberían de comprometerse a realizar sus compras en la cooperativa del mismo, oferta que fue aceptada por unanimidad. Visto lo cual, se decidió confeccionar un listado con los nombres de los cabezas de familia que aceptando esta base serían los socios del Pósito.



Imagen del día a día de una población pesquera (*Fornells Antic*)

Finalmente serían tres los socios beneficiados con la subvención emanada del propio Pósito, que sería a razón de media peseta diaria. Ello significaba, sin duda, una nueva carga sobre la sociedad que esperaba con ello lograr una mayor implicación de todos los socios. Surgió igualmente un grupo de señoritas dispuestas a montar una función teatral cuya recaudación, de celebrarse, iría destinada al Pósito y a la Junta Protectora de la Vejez del Marino.

El 1 de diciembre de 1929 se reunía nuevamente la asamblea general de

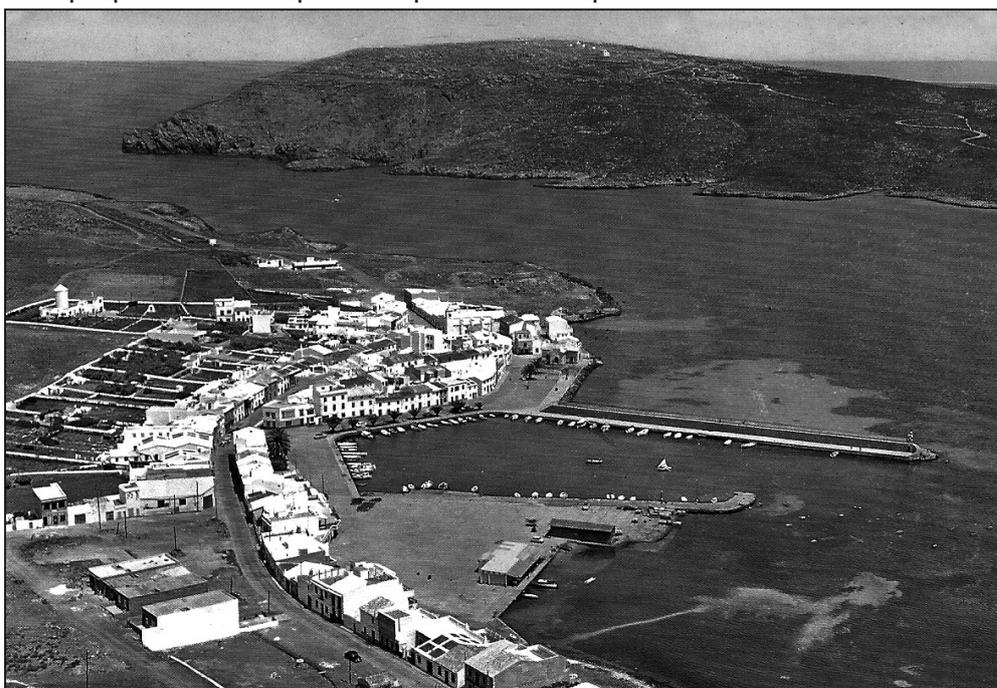
socios en el local de la Escuela Nacional para elegir diversos cargos que se encontraban vacantes. Para el de vicepresidente y vocal de la Junta Inspectora fueron elegidos los señores don Santiago Maspoch, secretario de Ajuntament de Maó e Hijo Adoptivo de Fornells, y don Miguel Sans Gelabert, alcalde de la población, respectivamente. También se eligieron el presidente, vicepresidente y vocal de la junta a don Sebastián Fuxá Gelabert, que sería reelegido, don José Garriga Pascual y don Juan Barber Nin, respectivamente.

A mediados de enero de 1930 se celebraba una junta de gobierno para tratar la cancelación de la hipoteca que el Pósito tenía sobre los bienes de don José Riera como garantía del débito contraído por éste con la sociedad. El señor Riera estaba dispuesto a liquidar su deuda y el Pósito de cobrar el importe. Para ello el presidente tenía que ir al despacho del notario de Mahón, don Juan Flaquer, donde se llevarían a cabo ambas cancelaciones pero para ello necesitaba la autorización de la junta. Así se hizo y el 15 de enero tenía lugar la cancelación. El señor Riera entregó la cantidad de 5.816,20 pesetas importe inferior al que existía registrado en actas (5.849,40), por lo que don Sebastián Fuxá preguntó el motivo de la diferencia. El señor Riera manifestó que no disponía de más efectivo para poder liquidar su deuda y solicitaba se le condonara la misma. Debido al escaso montante de ésta, el presidente decidió dar por solucionado el conflicto mantenido durante todo aquel tiempo con el antiguo administrador del Pósito. Con el dinero cobrado del señor Riera, el Pósito liquidó algunas de sus deudas pendientes.

Durante este mes el Pósito recibió la visita de inspección del Inspector de la Caja de Crédito Marítimo, desde ahora Instituto Social de la Marina, según Real Orden del Ministerio de Marina, encontrándose en el local social algunos de los miembros de la junta puesto que los restantes se dedicaron a su trabajo. El resultado de la inspección fue satisfactoria, circunstancia que el inspector, el señor Ferragut se encargó de precisar en diversas intervenciones insulares llevadas a cabo posteriormente, destacando la forma clara y limpia de llevar la contabilidad. Tal circunstancia sería igualmente comentada por el periódico “El Bien Público” del 28/02/1930. Sin embargo, pocos días después la junta decidiría remitir un escrito a dicho Instituto por el motivo de que no atendía a los escrito en que solucionaba la liquidación de los gastos dispensados por el Pósito para la fundación de la Escuela. El escrito sería dirigido a su director don Alfredo Saralegui. El hecho de que no contestara a los diversos escritos se consideraba como una clara desconsideración por parte de dicho presidente. En otro orden se aprobará un sueldo de 150,-- pesetas mensuales para el conserje don Nicolás Pascual como estímulo y agradecimiento a la buena labor llevada a cabo hasta la fecha. Precisamente se había aprobado su oferta porque manifestaba en la misma que su gratificación la decidiría la junta en el momento oportuno y de acuerdo con el rendimiento realizado y beneficios obtenidos.

El día 30 de marzo tenía lugar una nueva asamblea extraordinaria que sería convocada por el vicepresidente de la Junta Inspectora don Manuel Jerez Tejerina en nombre del presidente, comandante de Marina de Menorca don Luis de Garay. Las causas estaban justificadas por la dimisión, que había sido admitida, del administrador señor Messegué por considerar que los socios no colaboraban en absoluto en la marcha del Pósito, gestión que era muy difícil de llevar a cabo por lo que, de no solucionarse el tema podría llegar a desaparecer. Esta circunstancia la matizó suficientemente el señor Jerez, quien apostilló que la existencia del Pósito suponía la defensa del pescador

frente al comerciante y la protección de la vejez futura de los profesionales del medio. Esta disertación pareció hacer mella entre los allí reunidos. Tu vieron que convencer nuevamente al administrador para que continuara en su puesto puesto que, de lo contrario la Junta Inspectora, muy a su pesar, se vería obligada a disolver la sociedad. Ante tal exposición el señor Messegué se vio una vez más, obligado a aceptar la permanencia en el cargo. El vocal don Juan Barber Nin realizó una serie de atinadas manifestaciones demostrando la necesidad de que el Pósito subsistiera, para lo cual sería preciso que cada socio aportara su entusiasmo, a la par que pondría de relieve la labor del administrador y el altruísmo demostrado por el ayudante de Marina señor Jerez. El presidente de la Junta, don Sebastián Fuxá manifestó a los presentes que algunos de los individuos relacionados en la minuta de socios no estaban llevando a cabo ninguna de sus compras en la tienda-cooperativa. En vista de ello se decidió hacer una nueva relación en la que quedarían excluidos todos aquellos que no había cumplido con tal condición y otra en la que figurarían los que, manifestando no poder hacer todas sus compras por tener diversos compromisos ligados al comercio particular, suscribirían una cuota mensual de 1 peseta mientras no pudieran cumplir tal condición. Esta propuesta sería aprobada por todos los presentes.

164

Hermosa perspectiva aérea de la población y su dársena (*Fotos A. de Menorca*)

En mayo de 1930 el administrador propondría a la Junta comercializar toda la langosta que no fuera a parar al comercio insular con la Federación de Barcelona. Ello supondría una salida a toda la mercancía a la cual podría añadirse el pescado igualmente sobrante. Comprobados y discutidos los pros y los contras de tal proposición, fue aprobada por unanimidad, destinándose la exportación a la Federación de Pósitos de Castellón a Port-Bou, decisión que sería comunicada al comandante de Marina de Menorca y al inspector don Antonio Ferragut, quienes se habían interesado por el tema. El funcionamiento de la tienda-cooperativa es progresivo al alza por lo cual se toma la decisión del abono del 2% de las compras efectuadas por los socios de la misma. También se acordaría el traslado de las mesas, sillas y demás

enseres de la Escuela al nuevo local social de la sociedad, fijándose a final de mes para abandonar el local alquilado utilizado hasta entonces.

A mediados del mes de julio la junta disertaría sobre la posibilidad de crear una pequeña industria dependiente del Pósito que fuera capaz de dar trabajo tanto a las mujeres e hijas adultas de los pescadores, como a éstos mismos en los días de temporal. Tal industria podría ser la confección de alpargatas con suela de goma. El producto se ofertaría a todos los pósitos del país, para lo cual el administrador debería de viajar a algunos pertenecientes al área de Catalunya al objeto de promocionarlo. La visita daría resultados en principio positivos. La industria comercializaría su productos a través del fabricante de Mahón señor Pons mientras no se organizara esta sección en el Pósito. El 19 de octubre se celebraba asamblea general ordinaria en la que se daba cuenta a los socios de los resultados del balance de la sociedad en la que se podía comprobar la marcha ascendente de la tienda-cooperativa lo que merecería el agradecimiento y felicitación de todos los presentes tanto al administrador como al conserje de la misma. También se daría cuenta de la marcha del proyecto de industria cuyo objeto era dar trabajo a los socios que se intentaría fuera extensible a toda la población de Fornells. El presidente del Instituto Social de la Marina, don Alfredo Saralegui había remitido un escrito personal ofreciendo el apoyo moral y material del Instituto en la empresa.

El proyecto de la industria de fabricación de alpargatas continúa su desarrollo. Las gestiones con el señor Pons de Mahón siguen igualmente su curso y se habla ya de la posibilidad de que el Pósito pueda suministrar el fluido eléctrico para el alumbrado de la población con vista a obtener, además de un beneficio para la sociedad, se podría proporcionar trabajo a algunos socios. Todas las gestiones serían aprobadas, así como las cuentas de las primeras exportaciones de langosta a Barcelona a través del Pósito.

En el transcurso del mes de octubre de 1931 se propuso que se pasaran a tratar los enormes daños que a la pesca en general y a los peces de vida sedentaria en particular estaba ocasionando la pesca de arrastre en la forma que se estaba practicando. A tenor de lo que se comentaba en dicha modalidad de pesca se estaban infringiendo los artículos de la Ley de Pesca puesto que no existía vigilancia y las embarcaciones dedicadas a esta modalidad de pesca gozaban de unas atribuciones consideradas como abusivas y dañinas.

Para evitar tales actuaciones la asamblea de socios del Pósito, en sesión del 29 de octubre de 1931, acordó dirigirse al director general de Navegación y Pesca para que fuera derogada la disposición que autorizaba a las barcas denominadas “*del bou*” a ejercer su trabajo dentro de las 3 millas náuticas en determinados fondos y que ínterin no se dispusiera en la Isla de los medios de vigilancia necesarios para ello, se prohibiera a dichas embarcaciones hacerse a la mar durante la noche. Pocas semanas después se recibía un escrito procedente del Pósito de Ciutadella en la que invitaba a la junta a asistir a una reunión a celebrar en Mahón el 14 de noviembre para tratar el problema ocasionado por las barcas de arrastre tanto a ellos, como a los Pósitos de Mahón y Es Castell.

Se daría cuenta a la junta de que el bote *Santiago Maspoch*, cuyo propietario recibiera en su día una subvención del Pósito para poder ser adquirido presentaba un aspecto bastante descuidado. Su propietario se estaba mostrando bastante remiso en retornar el importe del préstamo por cuyo motivo de decidió actualizar el documento por la deuda pendiente a la fecha, 862,-- pesetas al señor Juan Sans Sans, estando avalado

por don Juan Riera Taltavull.

Se daba la circunstancia de que el problema de las barcas de arrastre no existía tan sólo en Menorca, puesto que en la isla vecina, Mallorca, ocurría otro tanto. En Menorca, los pescadores de Es Castell se ofrecieron para perseguir las diferentes infracciones que pudieran llevar a cabo los pescadores de *bou*. Los otros Pósitos decidieron abonar en partes iguales los gastos que se ocasionaren por el desempeño de la labor.

A principios de febrero de 1932 se reunía la Junta con la idea de establecer la fábrica de zapatillas en la población. Las gestiones estaban encaminadas a intentar del industrial establecido en Ciutadella, don Bruno Castaldi, trasladar su industria a Fornells y mancomunarla con el Pósito. El 28 de marzo se acordaba, una vez estudiado el estado económico del señor Castaldi, autorizar al presidente a firmar un contrato con una vigencia de 5 años. Este contrato constaba de 20 artículos en los cuales quedaba perfectamente determinado que el señor Castaldi quedaba responsable de las cuestiones técnicas de la industria, así como las compras y ventas bajo la supervisión del Pósito. A su vez, el Pósito estaría encargado de la administración de la misma con derecho de inspección por parte del señor Castaldi. Pero el negocio no funcionaba, y el sistema y proceder del señor Castaldi tampoco convencían en absoluto a la Junta que veía en peligro la estabilidad de la propia sociedad. El 8 de junio se acordaba no poner ni una peseta más en el negocio hasta que no se clarificare fehacientemente la cuestión comercial. Existían en esos momentos una cuenta deudora del señor Castaldi para con el Pósito y, además, carencia de solvencia económica que avale el pago de la misma. El asunto se había complicado con notoriedad y la junta acordó otorgar los correspondientes poderes al presidente con el fin de que llevase el asunto a los procuradores. Conseguido un embargo preventivo, el 9 de agosto se llegaba a un acuerdo con el señor Castaldi continuando el Pósito con el negocio.

El 8 de enero de 1933 se celebraba asamblea general ordinaria en la que se aprobaría el balance del ejercicio anterior. En el transcurso de la misma la junta presentaría su dimisión que sería aceptada dado el largo tiempo en que habían estado al frente de la misma, agradeciéndoles a todos ellos los servicios prestados. Se eligieron a continuación los miembros que iban a formar la nueva dirección que rigiera los destinos del Pósito durante el bienio 1933-1934, siendo los siguientes: presidente don Manuel Messegué Ribera; vicepresidente don Juan Barber Nin; secretario don Antonio Sans Sans; Vocales don Antonio Riera Roselló, don Jaime Sans Roselló, don José Garriga Pascual y conserje don Nicolás Pascual Meliá. El nuevo presidente manifestó que aceptaba el cargo por disciplina y que consideraba un honor poder ejercer el mismo pero que necesitaba un amplio voto de confianza para poder desarrollar su labor, que le sería concedido. Al propio tiempo, el comandante de Marina de Menorca anunciaba su renuncia voluntaria al cargo de presidente de la Junta Inspectora puesto que se trataba de una orden emanada directamente del Ministerio de Marina a nivel nacional. Los nuevos miembros de la misma serían presidente don Sebastián Fuxá Gelabert; vocales don Miguel Gelabert Caules, don Miguel Sans Gelabert y don Juan Garriga Pascual.

Se daba el caso de que por mediación del diputado por Baleares don Teodoro Canet Menéndez el Pósito se había visto favorecido con la concesión de dos edificios pertenecientes al ramo de Guerra con el empleo de cuyos materiales se había ayudado a la construcción de la fábrica de zapatillas que se estaba llevando a cabo. Además, por la gestión de dicho diputado el puerto de Fornells había conseguido una consignación de 123.000,00 pesetas con

destino a obras de mejora. Tales gestiones altamente positivas para el desarrollo tanto del Pósito como de la población merecieron fuera concedido a don Teodoro Canet la distinción de Socio de Honor de la sociedad, distinción que debería figurar en el libro de actas de la misma.

El 12 de marzo se reunía la junta directiva convocada urgentemente por el presidente de la Inspectoría don Sebastián Fuxá a causa de tener que presentar su dimisión como presidente de la misma por el señor Messegué. Dicha dimisión tenía carácter irrevocable por lo cual se nombraba presidente interino el hasta entonces vicepresidente don Juan Barber Nin. No existen anotaciones sobre las causas de la dimisión del señor Messegué, que no era la primera vez que la presentaba, puesto que lo había realizado en varias ocasiones durante los años en que estuvo trabajando como administrador. La junta resultante no volvería a celebrar otra con acuerdos que merecieran su anotación en el libro oficial de actas hasta el 19 de enero de 1934 en que se convocaría asamblea general de socios para debatir el balance del ejercicio a la par que se renovarían la junta.

El 19 de enero de 1934 se celebró la asamblea general ordinaria de socios en la que se aprobaría el balance del año anterior. En el mismo se contemplaban diversas pérdidas como en el sector de la industria de fabricación de zapatillas, un problema existente a escala nacional en todo tipo de industrias por lo cual se ha paró durante un tiempo la producción de la misma para no agravar más este capítulo. Tampoco arrojaría balance positivo el sector de la langosta, en que el Pósito compraba los excedentes de los pescadores y los comercializaba en Barcelona. El motivo era el alza en los precios de compra a los pescadores que no se correspondía con el de venta en Barcelona. Además se tuvo que abonar al señor Messegué la cantidad de 360,00 pesetas que le correspondían. Por lo que se refiere a la junta directiva, la junta interina era nuevamente reelegida, siendo ofrecido el cargo de vicepresidente a don Martín Sans Gornés, quien aceptaba el cargo.

167

Escena cotidiana de mediados del pasado siglo (*Fotos Antiguas de Menorca*)

El 25 de febrero se reunía la junta para valorar la situación de la fábrica, tras lo cual se podía comprobar que la cartera de pedidos era notablemente espléndida, aunque la caja presentara un déficit que le impedía adquirir

materia prima para continuar con la fabricación y para abonar los salarios de los trabajadores. Por este motivo sería acordado solicitar un préstamo de 12.000,00 pesetas que tramitará el diputado don Teodoro Canet frente al Instituto Social de la Marina confiando se pueda resolver este nuevo escollo.

No pasará mucho tiempo y se podrá observar que la marcha de la fábrica camina sobre ruedas lo que permite finalizar lo que se consideraba período de pruebas. Por este motivo se podrá considerar esta sección de las actividades del Pósito como un perfecto complemento para cubrir el jornal del pescador en los frecuentes días que por ser la meteorología adversa no le es posible hacerse a la mar. Es de destacar la extraordinaria labor que vienen prestando para la buena marcha de dicha sección tanto por el conserje don Nicolás Pascual, como por el maestro de escuela don Manuel Messegué. Los problemas económicos continúan, el préstamo solicitado por el momento no ha tenido la respuesta esperada y algún cliente ha devuelto las letras sin pagar y sin dar explicación alguna. Tal es el caso de un comerciante de Puigcerdá (Gerona).

168

El 27 de junio se celebraba una junta general extraordinaria convocada para dar cuenta a los socios de la obtención del préstamo solicitado al Instituto Social de la Marina que, para poder hacerlo efectivo, era necesario hipotecar las propiedades del Pósito para lo cual el presidente necesitaba la autorización de dicha asamblea. El permiso fue otorgado por unanimidad fijándose el día 30 de junio para llevar a cabo las formalizaciones. Ese día se encontraba presente el subdelegado de Pesca don Juan Serra Bonet que actuaba en nombre y representación de dicho Instituto. Una vez estampadas todas las firmas y comprobada la documentación correspondiente, el señor Bonet entregaba al presidente la cantidad de 11.983,65 pesetas, importe del préstamo solicitado deducida la comisión por el banco librador.

A mediados de octubre se llevaba a cabo una evaluación provisional de los resultados de la fábrica desde primeros de año. Los beneficios habrán sido escasos para el Pósito en sí, aunque los socios que han estado trabajando sí se han beneficiado resarcido la merma de ingresos por no haber podido faenar durante los días de temporal. Por ello se valoraba positivamente continuar la fabricación a pesar de la gran crisis por la cual estaba atravesando el sector del calzado en todo el país y más la elaborada a mano como era la que tiene por objeto la cooperativa.

El 30 de diciembre tenía lugar una junta de gobierno por la cual revisaría el balance del año que se finalizaba, el cual satisfaría a los presentes. Con respecto a la marcha de la fábrica la valoración fue también calificada como buena puesto que el trabajo proporcionado a hombres y mujeres de la población ha permitido el pago de 15.000,00 pesetas en jornales con los cuales sin duda se ha podido aliviar la crisis de Fornells. Sin embargo no terminaría la reunión sin que se planteara nuevamente un tema polémico como lo era la implantación de algún tipo de cuota para contribuir al sostenimiento del Pósito, un tema que se llevaría a la próxima asamblea general.

Cuando fuera convocada la nueva asamblea general de socios, el administrador dio a conocer a todos los presentes de las vicisitudes por las que estaba pasando la sociedad en la lucha que estaba manteniendo desde hacía tiempo con sus contrarios. Éstos eran los intermediarios, quienes estaban dirigiendo todos sus objetivos contra la fábrica que servía de mantenimiento y puntal tanto para los pescadores como para el pueblo en sí. La labor de la junta sería respaldada por todos los presentes y tras llevar a cabo el balance y aprobación de cuentas, se constituía la nueva junta para 1935, la

cual estaría presidida nuevamente por don Juan Barber Nin, y administrador, don Manuel Messegué Ribera. El resto de los cargos eran vicepresidente: don Martín Sans Gornés; secretario, don Antonio Sans Sans; y Vocales: don Jaime Sans Roselló, don Juan Riera Taltavull y don Martín Sans Caules. Repetiría igualmente la Inspectoría, que la formaban el presidente don Sebastián Fuxá Gelabert con los vocales don Indalecio Fuentes Llorca, don Miguel Gelabert Caules, don Gabriel Sans Sans y don Miguel Sans Gelabert. Don Nicolás Pascual Meliá sería ratificado como conserje tras serle agradecidas todas las atenciones con el Pósito por lo que, con el asentimiento de todos los presentes, se le concedió voz y voto para que asistiera a todas las reuniones que se llevaran de ahora en adelante. También se acordaría que se impusiera una cuota de entrada y otra mensual a todos los socios para regularizar la situación habida hasta entonces. Todos deberían de abonarlas. La entrada se fijaba en 1.000 pesetas y la mensual en 1 peseta. No se exigiría el pago de la cuota de entrada, dada su cuantía, en el momento de la admisión y, a juicio de la junta se podría aplazar de acuerdo con las disposiciones económicas del interesado. El administrador sería el encargado de llevar a cabo la redacción del nuevo Reglamento de la Sociedad para lo cual se le concedía un período de tiempo ilimitado.

Sin embargo, el 6 de julio de 1935 la junta directiva se vería obligada a convocar una reunión con la junta Inspectoría para decidir la venta de la fábrica de zapatillas con todos sus enseres. La crisis del calzado apretaba a todos por igual y eran varias las fábricas de calzado ya consolidadas de Ciudadella y Mahón que se habían visto obligadas a cerrar. Las entidades dedicadas a la manufactura de zapatillas aún lo esban pasando peor y fue por ello, que la junta, con muy buen criterio decidió ofrecer la venta de la industria añadida a la actividad de Pósito en el ánimo de salvar éste y que no se viera arrastrado en la caída como había sucedido con algunas industrias que, obcecadas en mantenerse, habían caído aún más estrepitosamente. Sólomente se impuso un criterio al respecto: el intento de que el comprador continuara con el negocio en la misma población y, de ser posible, en el mismo local a fin de que los diferentes operarios pudieran continuar en sus puestos de trabajo. Estos obreros habían trabajado duramente para mantener la industria contra viento y marea y no era justo que el fruto de su esfuerzo fuera a parar a otros destinos. A la exposición le siguió un gran debate en el que intervinieron prácticamente todos los miembros de las dos juntas tras el cual la decisión adoptada sería unánime, apostando por la venta de la pequeña industria. La decisión fue comunicada a los trabajadores recomendando a sus encargados velaran también por encontrar un comprador que se acercara en lo posible a las pretensiones manejadas.

El 3 de febrero de 1936 se celebraba una nueva asamblea general para aprobar los balances y presupuestos, así como la renovación de las dos juntas. La nueva junta de gobierno quedó formada por el presidente don Indalecio Fuentes Llorca; vicepresidente don Juan Riera Sans; secretario, don Diego Petrus Sans y vocales don Juan Sans Montserrat, don Juan Riera Taltavull y don Martín Sans Caules. La Inspectoría continúa presidida por don Sebastián Fuxá Gelabert, con los vocales don Miguel Gelabert Caules, don Gabriel Sans Sans, don Miguel Sans Gelabert y don Onofre Taltavull Alcina. No se nombraba de momento administrador puesto que no existía ningún interesado que reuniera las condiciones necesarias para ejercer el cargo.

La época sin duda era de grave crisis puesto que el asunto de las cuotas continúa sin funcionar al ser consideradas como excesivas. Por otro lado

el Reglamento continúa sin ser modificado tras haber transcurrido un año desde que se decidió al respecto. En principio se acuerda rebajar la cuota de entrada a 50 pesetas, que también podrá ser fraccionada de acuerdo con las necesidades de cada socio, mientras que la mensual, también se verá reducida a cincuenta céntimos. Además se acordaba que la modificación del Reglamento se prolongara por espacio de otros quince días para que todos los inscritos en la Marina y de profesión pescador, pudieran ingresar en la Sociedad ateniéndose al artículo 46 del Reglamento hasta entonces vigente.

El 25 de febrero, reunidas nuevamente ambas juntas, se daba lectura a un escrito recibido del Instituto Social de la Marina en el que se comunicaba que, de acuerdo con lo redactado en el artículo nº 34 del Reglamento de Pósitos, don Indalecio Fuentes no podía ocupar el puesto de presidente porque no era socio de número. A partir de ese momento, el vicepresidente don Juan Riera Sans tomaba el cargo de presidente interino.

170



Pescadores junto a sus *vivers surants* (Fotos Antiguas de Menorca)

Pocos días después se volvían a reunir para conformar debidamente el nuevo Reglamento que debía de ser presentado a la delegación del Gobierno para ser aprobado para lo cual necesitaba el aval de la totalidad de las firmas de los miembros de ambas juntas. En el transcurso de esta reunión se produjo un enfrentamiento verbal entre dos miembros de la junta y visto que no había forma de finalizarlo a pesar de las intervenciones en este sentido por parte del resto de los asistentes, el presidente optó por dar la junta por terminada levantando la sesión.

Aceptando la solicitud presentada por las sociedades “Deportiva del Fútbol” y “Peña Gris”, se les concedió permiso para extraer piedras de entre los escombros del castillo para lo cual deberían satisfacer una pequeña compensación económica que sería entregada a la sociedad “La Vejez del Marino”, muy falta de recursos para atender a sus pensionados.

El 17 de junio de 1936 se daba lectura y, a continuación era aprobado, el Reglamento de Vejez e Invalidez de la sociedad del Pósito. Una vez finalizados los trámites era nombrada una junta interina para regir la novel sección,

siendo presidida por don Nicolás Pascual Meliá; el resto de los cargos fueron, secretario don Juan Sans García; tesorero, don Diego Sans Riera; Contador, don Ricardo Roselló Sans y vocales, don Enrique Roselló Sans, don Bartolomé Benejam y don Miguel Llull Gelabert. Tras ello se tomó el acuerdo de que los beneficios que se obtengan en la venta de la tienda se entreguen al 50% entre los socios del Pósito y engrosar el capital social de la Sociedad.

A principios de agosto la junta es informada oficialmente que tanto el presidente como el conserje se vieron obligados a trasladarse a Mahón para entrevistarse con el delegado del Gobierno a fin de hacerle saber que habían unos individuos, ajenos al Pósito de Fornells, que habían intentado incautarse del mismo. También se acordó solidarizarse con los milicianos y sus familiares que esaban luchando contra el fascismo en España por lo cual, el Pósito abría una suscripción encabezándola con una aportación de 100 pesetas.

El 31 de enero de 1937 se elegía nueva junta directiva que estaría presidida por don Juan Riera Sans; vicepresidente don Diego Sans Montserrat; secretario don Diego Petrus Sans y vocales, don José Pascual Piris, don Juan Sans Montserrat y don Juan Riera Taltavull. Nuevamente queda vacante el cargo de administrador por no existir la persona adecuada. La fábrica ha sido desalojada de todo el material dedicado a la fabricación de zapatillas y se encuentra disponible. El industrial alayorense don Gabino Sintés se interesa por el mismo pero la junta decide posponer cualquier respuesta hasta que finalice el “movimiento que azota España”. Sí es acordado, sin embargo, reparar el refugio para los pescadores existente en la orilla norte de Cala Prudent, el cual se encuentra en grave estado. Los gastos correrán por cuenta de la caja del Pósito.

Llegados a diciembre de 1937, el presidente obtiene de la Junta el permiso para contratar al contable don Sebastián Fábregas para que realice el balance del año que se termina tal y como estipula el vigente Reglamento.

No aparecen anotaciones especiales referentes al período de la Guerra Española, aunque el 28 de enero de 1938, en que se celebraba la junta general ordinaria de socios, se denomina ya al presidente “camarada”. Las cuentas y balances son presentados siendo aprobados. El conserje, don Nicolás Pascual, propuso a los presentes que el 50% de los beneficios obtenidos durante el ejercicio, el cual tenía que ser repartido entre los socios, se utilizara para realizar a un mayorista un pedido de telas para confeccionar pantalones de trabajo, un artículo que escaseaba entonces. Tal propuesta fue aprobada por unanimidad. Uno de los socios asistentes propone que de dicho importe, que teóricamente debería de dividirse entre los diferentes afiliados a partes iguales, se deduzca lo que deban a la caja los que mantengan deudas con la misma. Esta propuesta es aprobada igualmente por todos los presentes. El sueldo del conserje, hasta el momento de 200 pesetas, es aumentado a 250, además de autorizarle a que ciertos días pueda dedicarse a la pesca que le ayudarán a ganarse la vida.

A finales de año se acordaba contratar nuevamente al contable don Sebastián Fábregas para confeccionar el balance.

El 12 de enero de 1939 se abría una sesión de junta directiva en la cual el conserje daba lectura del balance y demás estados de cuentas que serían aprobados por los presentes. La contabilidad de la sociedad arrojaba un beneficio de 5.299,20 pesetas. También informaba que la suma de beneficios de 1937 y 1938, que sumaban un total de 6.200 pesetas, que repartidas entre los socios salían a 45 pesetas por individuo, se habían destinado a ad-

quirir la tela para confeccionar pantalones, la cual obraba ya en poder del Pósito. También se acordaba subvencionar con 50 pesetas por mes los cinco en que el conserje estuvo prestando servicio en filas.

El 1 de marzo, tras desplazarse hasta Mahón, el conserje don Nicolás Pascual notificaba a los miembros de la Junta que no había hallado al señor comandante militar de Marina como era su intención, y que se había entrevistado con el segundo. Éste le había notificado que, hasta nueva orden, el Pósito se rigiera por el mismo Reglamento existente hasta entonces. En esta misma reunión el conserje aprovechó la ocasión para anunciar a los presentes sus deseos de poner fin a su cargo dada su edad algo avanzada, sugiriendo que fuera un elemento más joven que pudiera dar mayores impulsos a la sociedad.

A mediados de año el vocal don Juan Sans Montserrat presentó una sugerencia recogida de varios pescadores socios a fin de que se llevaran a cabo diversas gestiones cerca del señor comandante de Marina a fin de poder obtener permiso -si de él dependía- para pescar en la modalidad del arte sardinera (*sardinal*).

172



Perspectiva de mediados del siglo pasado con la Mola al fondo (*Fotos A. Menorca*)

Siempre se van presentando solicitudes de subvención para adquirir nuevas embarcaciones por parte de los socios del Pósito y, como está estipulado, ponen de garantía la propia embarcación y una de sus propiedades, suficientes para cubrir con garantías la cantidad solicitada.

En agosto se aprobaba que la sociedad Pósito de Pescadores de Fornells se adhiriera a la Central Nacional Sindicalista.

El 1º de marzo de 1940 la junta decidió colocar un cartel en el Pósito ofreciendo la plaza de Conserje durante diez días confiándose en que aparecería algún interesado.

El 31 de marzo se celebraba una junta general extraordinaria que estaría presidida por el señor comandante de Marina para que fueran elegidas nuevas juntas de gobierno. Por parte de la junta directiva fue elegido presiden-

te don Juan Sans Riera; vicepresidente, don Martín Riera Sans; secretario, don Juan Sans García; vocales armadores: don Juan Garriga Pascual y don Jaime Sans Taltavull; vocales pescadores, don Gabriel Sans Fuxá y don Juan Lull Sans. Por lo que se refiere a la Junta Inspectora, el presidente elegido sería don Pedro A. Cardona, y los vocales, don Bernardino Juanico, don Jaime Gomila, don Martín Sans Gornés y don Antonio Sans Roselló.

El 5 de abril se reunían las dos juntas. Uno de los puntos tratados fue que habían sido requeridos en Es Mercadal, tanto el presidente como el secretario de la junta directiva, puesto que el presidente de la Falange de dicha población les solicitaba en cesión, mediante el pago de un alquiler, de un local del Pósito para ubicar una sección en Fornells. Se encargó el estudio del asunto al presidente de la Junta Inspectora don Pedro A. Cardona. También, y tras examinar las solicitudes para el cargo de conserje, se decidió aceptar la presentada por don Sebastián Garriga Fuxá, que se haría cargo del puesto una vez finalizara la actual campaña de la langosta.

Se habían pasado varios años en que las cosas estaban más que difíciles, pero una vez terminada la guerra, fueron aún peores. Sabido es que era costumbre de los pescadores que trabajaban la costa bastante alejados de su puerto base, esto es, Fornells, se dedicaban al cambio de productos de la pesca con productos de las fincas que les quedaban más próximas. De este modo podían permanecer pescando sin tener que regresar a puerto cada día por lo que el rendimiento era mucho más positivo, puesto que mantenían las capturas a comercializar en los viveros de sus embarcaciones. Pero el campo tampoco rendía y, así, el 16 de junio el presidente se veía obligado a celebrar una reunión con los miembros de su junta a fin de poder intentar hallar una solución al problema. Intentaba conseguir algo de comida para los pescadores que se quedaban en la costa puesto que en las fincas no era posible encontrar nada comestible. Todo el mundo intervino y todo el mundo abundó igualmente que el problema era mucho más importante de lo que parecía. Al final se decidió dejar la posible solución a la llegada de tiempos mejores, puesto que a corto plazo no se encontraba ninguna que fuera lo suficientemente satisfactoria. Tampoco el conserje podía solucionar sus problemas domésticos con el sueldo que percibía por su cargo. Se decidió aumentarle en 100 pesetas cada mes, además de un tanto por ciento sobre las ventas que se produjeran hasta el día en que traspasara el cargo a quien debía relevarle como reconocimiento por sus desvelos durante tantos años en que había llevado a efecto su cargo.

Llegado el otoño, el secretario don Juan Sans García exponía al resto de la Junta que, al no ser socio, no podía ostentar el cargo que le habían dado, por lo que presentaba su dimisión. Como encontrar una persona capacitada para esta labor era bastante complicada, se le rogó que se mantuviera en el puesto hasta la llegada de la Navidad en que, siendo la época en que se prepara la renovación legal de la junta, se procuraría hallar un maestro de escuela o persona particular que pudiera asumir tal responsabilidad.

El 15 de octubre se reunían ambas juntas para revisar el balance y proceder al cambio de conserje de la sociedad. Se hizo el cambio de cargos con palabras altamente emotivas y se liquidaron las comisiones acordadas con el dimisionario. El nuevo conserje, don Sebastián Garriga Fuxá, tomó a continuación la palabra para explicar cuáles eran sus intenciones en el cargo que tomaba desde esos momentos, manifestando como muy conveniente la apertura de libros tanto de Caja como de Secretaría dado que, hasta entonces, no se contaba en el Pósito más que con el Diario por el que se regía el

propio conserje. No creía prudente continuar por el mismo camino dado que no quería asumir todo el peso y responsabilidad de la sociedad. La junta, tras escucharle atentamente, decidió dejar para una próxima reunión tratar en pleno dicha sugerencia calificada, por cierto, como de interés para la buena marcha en general.

El 15 de noviembre de 1940 se reunía nuevamente la Junta con la idea in mente de resolver el problema de la administración de la sociedad, así como de hacer oficial la toma de posesión de la Junta Directiva emanada de la asamblea general del 31 de marzo del mismo año. Asistía el maestro nacional, al cual se había convencido inicialmente para aceptar el cargo. Sin embargo, cuando le llegó el momento de hablar, ante la sugerencia de la presidencia de continuar o cambiar los libros oficiales de la entidad, se manifestó en contra de hacer cualesquiera de las dos posibilidades, hacía tiempo que los libros no se llevaban al día y supeditaba tal decisión a la opinión y consecuente autorización del presidente de la Junta Inspectora. Oída su opinión, se decidió dirigirse por escrito al señor comandante de Marina para que emitiera su posición al respecto. Mientras tanto, no se podía hacer uso de las 25.000 pesetas existentes en bancos, con lo que sus compromisos mercantiles no podían hacerse efectivos. Para salir adelante, se autorizó hacer un préstamo de 2.500 pesetas sobre la cuenta del Banco Hispano Americano, mientras no se resolviera la administración general.

174

El 28 de diciembre de 1940 se reunían otra vez la Junta, compareciendo los miembros de la Junta Inspectora, dándose lectura a la respuesta de la autoridad de Marina, el CN don Pedro Fontenla. Éste les conminaba a celebrar a la mayor brevedad posible la toma de posesión de la Junta oficialmente, para lo cual se levantaría el acta correspondiente en la que constarían todas las anomalías sociales y económicas existentes en ese momento. Las anomalías que se hicieron constar en el acta de la toma de posesión fueron que el Pósito no contaba en la actualidad más que con un libro “diario” de entradas y salidas, estando abandonados los libros mayores desde el 17 de octubre de 1935, cuyas causas se desconocían. Que el nuevo conserje declinaba continuar en su puesto si no existía un administrador que cuidara de la buena marcha de toda la documentación de la misma, y como no era posible encontrar una persona capacitada para desempeñar dicho cargo, se ponía el caso en manos de la Junta Inspectora.

El 4 de febrero de 1941 tenía lugar una asamblea general extraordinaria de socios que registró una gran respuesta por parte de éstos, asistiendo la totalidad de los miembros inscritos. Tras leer el acta y ser aprobada, el presidente notificó a los existentes que existían relaciones con los pósitos de Mahón y Ciutadella para lograr de la autoridad de Marina el cambio de la medida de la langosta, hasta entonces de 20 centímetros, por la de 16, más conveniente en opinión de la mayoría de los expertos en el tema. Ambas entidades isleñas habían aceptado la sugerencia y se unían a las gestiones necesarias para conseguir tal empeño tras lo cual, se designaba al presidente para que le representara en la reunión a mantener con dicha autoridad el próximo día 11 del mismo mes. Por su parte el conserje daba cuenta de las restricciones existentes en los combustibles gasolina y gasóleo, muy difícil de adquirir, haciendo notar que debería de vigilarse el uso que se hacía de los mismos puesto que unos socios tenían poca cantidad, mientras otros hacían mal uso del mismo, lo que podría llevar a crear problemas que podrían producir graves consecuencias al colectivo.

Más adelante se acordaría aumentar el sueldo del conserje en unas 100

pesetas mensuales durante los meses en que hubiera embarque de langosta por los problemas y mayor dedicación que suponía para el interesado dicha operación.



Imagen de unos tiempos ya muy remotos (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Una vez más la crueldad de la mar se ensañaría con unos pescadores de la población. Durante la noche del 28 al 29 de marzo de 1941 se había levantado un impresionante temporal de poniente que afectaba de pleno a la costa anexa a Fornells. La mar había adquirido el grado de “gruesa” en la escala de Douglas y el viento rugía terriblemente a esas horas. Una embarcación, un llaut de 32 palmos denominado *Miguel Juan*, con el número de Folio 214 de la 3ª Lista, había salido a primera hora de la tarde a realizar sus faenas de pesca, al parecer, cerca del sector de *Ses Fontanellas* (en el término de Ciutadella) y en el momento de comenzar a refrescar el tiempo, sobre el atardecer, no había regresado. Ante esta evidencia, al anochecer se hacía a la mar la embarcación perteneciente a Salvamento de Náufragos patronada por don Sebastián Fuxá (*“Bià del Toro”*), que regresaría poco después debido a que no había podido avistarles y estar establecida una mar gruesa que dificultaba las evoluciones de la embarcación. Al parecer, la embarcación de pesca había salido de puerto tripulada por los hermanos Rosselló Riera, más conocidos entre sus convecinos como *“Es Patatus”*, Miguel y Juan de 33 años, casado el primero, y de 30 años y soltero el segundo. A primeras horas de la mañana la embarcación de salvamento realizaba una nueva salida, que tendría más éxito aunque haría presagiar un fatal desenlace en la suerte que pudiera haber ocurrido a los dos hermanos. Flotando sobre las aguas se encontraban varias prendas de vestir y aparejos de una embarcación de pesca. Al doblar el *Cap de Cavalleria* y poco antes de llegar a *Sanitja*, era localizada también la embarcación, volcada y con serias averías, aunque no podría hallarse a ninguno de los dos hermanos por los alrededores. Nunca fueron

encontrados sus cadáveres, por lo que serían dados por desaparecidos en la mar. Un testigo de este triste suceso fue Toni “Neni”, un veterano pescador de Fornells quien, en una entrevista concedida al periódico local “Menorca”, relataba la experiencia de aquel día:

—Éramos varias barcas faenando y ellos fueron los que tuvieron peor suerte. Nosotros volvíamos atrás desde la parte de poniente de *Sanitja* cuando ellos se cruzaron cerca de nosotros frente a *s'Olla de sa Punta* rumbo a poniente, delante de las tres piedras, que son una excelente pesquera de obladas. Yo estaba dentro de la barca, mi padre llevaba el timón y ellos no llevaban cebo para poder pescar. Como nosotros habíamos estado pescando *quisonos* les dimos dos para que las usaran como cebo. Sin embargo ésa sería la última ocasión en que los veríamos. A partir de aquel momento comenzamos a navegar muy mal puesto que el tiempo había empeorado ostensiblemente. Todas las barcas que lograron regresar a Fornells lo hicieron en pésimas condiciones, habiendo embarcado grandes cantidades de agua... Curiosamente la *Miguel Juan* no se perdió, sino que se mantuvo a flote, aunque llena de agua

176

—Con una de nuestras embarcaciones cruzamos hasta la *Cala de Viola de Llevant* y subimos a *Cavalleria* para poder observar los alrededores intentando descubrir algo. Inmediatamente avistamos el bote de los hermanos que se mantenía anegado pero a flote en la zona que llamamos *Es Dormidor*, casi en el extremo de la península de *Cavalleria*. Se encontraba llena de agua, pero sin los cuarteles ni ningún tipo de aparejo, que tras haber sido arrebatados por el temporal habían desaparecido entre las agitadas aguas. Llegamos hasta ella y tras amarrarle un cabo le dimos remolque hasta el puerto. El luctuoso suceso supuso un durísimo golpe para la población.

A mediados de abril de 1941 el problema de suministro de combustibles se hacía más acuciante y, como no se vislumbraban soluciones a corto ni medio plazo, se acordó dirigirse a varios estamentos oficiales denunciando el problema que suponía para el buen desempeño de su labor con seguridad por los pescadores. Tales organismos fueron el Instituto Social de la Marina, el comandante de Marina de Menorca y la Junta de Carburantes líquidos de Baleares. A la autoridad de Marina se le solicitó una aportación o subvención para poder adquirir gasóleo y petróleo refinado para el bote de Salvamento de Náufragos.

En mayo se aprobaba la solicitud de préstamo de la cantidad de 3.478 pesetas por parte de un socio para adquirir una barca dotada de motor. El préstamo fue concedido en las condiciones habituales, es decir, garantía de la propia barca más todos los bienes habidos y por haber del solicitante.. Las condiciones en si podían parecer duras, pero el sistema funcionaba perfectamente, estaba plenamente admitido por los socios y ningún organismo podía intervenir en ello. Al mismo tiempo, se notificaba que el suministro de combustibles se había duplicado, por lo que daba a entenderse que las gestiones llevadas a cabo el mes anterior habían dado un buen resultado.

El 13 de mayo de 1941 se convocaba una nueva asamblea general extraordinaria a la que asistiría un buen número de socios. El problema a debatir era que el presidente, don Juan Sans Riera, había decidido presentar su dimisión irrevocable visto “el poco interés que se respiraba en el pueblo en conservar y hacer prosperar el Pósito y, como había venido observando el poco caso que se le hacía de sus palabras, creía prudente tal decisión”. Visto el silencio que imperaba en la sala tras su anuncio, entendiéndose que se daba por aceptada. Seguidamente comenzaron las propuestas de los asistentes en

designar el que sería su sucesor. El cargo era de bastante responsabilidad en aquellos momentos y las dificultades para encontrar a la persona indicada se hicieron patentes desde el primer momento, decidiéndose por optar a lo normal en estos casos y es que el cargo pase a manos de quien le viene a continuación, el vicepresidente don Martín Riera Sans. Con la aceptación por parte de don Miguel Riera Sans del cargo de nuevo vicepresidente, se dio por finalizada la polémica cuestión.

Seguidamente tomaba la palabra el secretario don Juan Sans García, que se dirigió a los presentes con estas palabras:

—En sesión general extraordinaria del día 31 de marzo de 1940 fui nombrado secretario del Pósito a viva fuerza; presenté mis excusas y por mandato superior tuve que hacerme cargo de la secretaría del Pósito. Ahora bien; en 14 de septiembre de 1940 expuse a la Junta de Gobierno la dimisión del cargo. Dicha Junta me pidió un plazo de 3 meses en cuyo transcurso buscaría un nuevo secretario. Han pasado 8 meses y todavía no se han tomado la molestia de intentar siquiera buscarle. En vista de ello, hoy expongo a la General, tenga a bien aceptar mi dimisión ya que a mis múltiples motivos de mi justo proceder, me cabe añadir que yo no soy socio del Pósito y que si hoy se me ve por el mar, es por la anormalidad de las cosas. Y una y principal era ver como el Pósito, hogar de los pescadores todos, se veía olvidado y si no todo, poco le faltaba...

Para comprobarlo daba acto seguido lectura a toda la documentación recibida y contestada en muy pocos días y en la que se podría apreciar los trabajos realizados en bien común, por mediación del Pósito y de quienes regían sus destinos en la actualidad. Terminada la lectura los presentes habían entendido la necesidad de estar mucho más ligados al Pósito. Al insistir en sus deseos, los presentes se negaron a aceptar la dimisión interesada por lo que don Juan Sans anunció que continuaría con la labor hasta final de mes. Que del 1º de junio en adelante sería responsabilidad de la Junta puesto que él consideraba como acabada su misión. Seguidamente se dirigía a la juventud del pueblo llamándoles la atención debido al poco interés que demostraban en hacerse a la mar tripulando el bote de Salvamento los días de temporal para prestar los servicios precisos. También daría cuenta que para una futura biblioteca del Pósito se habían recibido del Instituto Social de la Marina dos libros, “La Riqueza pesquera en España” y “Las Cofradías de Pescadores”, originales del Marqués de Valterra.

El 14 de junio se reunía la Junta y se proponía como secretario a don Miguel Sans Caules, el cual rechazaría el cargo. y el día 26 del mismo mes se proponía a don Sebastián Garriga, con la condición de que sería con carácter interino hasta que se encontrara a la persona adecuada definitiva.

Más adelante se remitía la documentación necesaria al Instituto Social de la Marina para resolver la situación de la viuda del malogrado Miguel Roselló, que desapareciera en la mar tras el trágico accidente del 13 de mayo pasado. La Vejez del Marino ya estaba funcionando y el 25 de octubre se resolvía admitir, dado que ambos reunían los requisitos necesarios para hacerlo, a don Jaime Sans Fuxá y a don Juan Llull Caules. También quedaba completamente liquidado el préstamo suscrito en su día con el Banco Hispano Americano, labor de la que se había encargado el conserje. También informaría éste de que las gestiones que estaba llevando a cabo cerca de las diversas autoridades relativo a las vituallas para la salida y queda en la costa de los pescadores y el aumento por parte de Campsa del suministro de combustible de gasolina a un número limitado de barcas. También se acordaría gestionar

donde fuera necesario el por qué los oficios no pescadores cobraban 3 pesetas a los 65 años, mientras que los que sí lo eran no llegaban apenas a 1 peseta y, la mayoría, a los 70 años. Se acordaba llevar a trámite en la próxima asamblea general de la necesidad de contar con una nueva cetárea con vistas a la exportación de la langosta y se autorizaba a un vecino de Madrid a explorar la zona con vistas a la explotación de la langosta.

El 8 de noviembre se acordaba y aprobaba por la Junta de Gobierno el concierto de un nuevo préstamo de 2.500 pesetas con el Banco Hispano Americano sobre garantía del capital perteneciente al Pósito que estaba bloqueado en el mismo.

178



Perspectiva en la que se aprecia la caseta de Salvamento (*Cofradía P. de Fornells*)

El 9 de diciembre de 1941 se celebraba la asamblea general ordinaria con notable asistencia de asociados. Tras leerse el acta anterior, que sería aprobada, el presidente expuso a los asistentes la necesidad de que quienes no lo fueran se apuntaran como socios del Pósito a fin de colaborar en la obtención de un “súper”, establecimiento de venta de comestibles que había sido solicitado a las autoridades competentes. El secretario notificó así mismo que la cuota, hasta ahora anual, sería devengada mensualmente. También se expondría la sugerencia de uno de los socios sobre la adquisición de un autocamión para servicio del Pósito. Un mutis general se impuso entre los asistentes, hasta que el propio secretario, con todo el fervor de un socio que se entrega por completo a su sociedad, se dirigió a los presentes con un

—En vista de la frialdad reinante, me veo en la necesidad de tomar cartas en el asunto puesto que, de continuar por este camino, levantaríamos la sesión sin haber recogido el parecer de ni tan sólo un socio. Por ello, como quiera que esta propuesta fue realizada a la Junta, ruego tengan a bien los interesados exponerla a la general.

Y nuevamente un silencio sepulcral llenó el recinto. Como pasaran los minutos y nadie abriera la boca, el socio don Martín Sans Caules se levantó y dijo a los presentes:

—Ya que nadie osa tomar la decisión favorable yo propongo se me apunte el primero para llevar a cabo este asunto.

Vista la actitud del señor Sans, seguidamente comenzaron a añadirse diversos socios. Tales fueron Sebastián Roselló Gornés, Bartolomé Triay Gornés, Diego Sans Riera, Jaime Sans Roselló, Antonio Sans Gelabert, Juan Sans Riera, Antonio Riera Roselló, Ricardo Riera Roselló, Antonio Riera Sans, Miguel Riera Sans, Francisco Riera Roselló, Francisco Pascual Caules, Onofre Sans Sans, Julián Sans Sans, Mario Mesquida Sintés, Antonio Sans Roselló, Francisco Riera Taltavull, Juan Riera Riera, Miguel Llull Gelabert, Antonio Sans Caules, Antonio Roselló Fuxá, Martín Riera Sans, Gabriel Sans Fuxá, Antonio Riera Riera, Jaime Sans Taltavull, Rafael Roselló Sintés, Jaime Sans Fuxá, Juan Riera Taltavull, Jaime Sans Riera, Antonio Caules Gertrudis y Juan Llull Caules. Todos se unieron bajo la responsabilidad de llevar arriba y conseguir por todos los conceptos el funcionamiento de la nueva sección implantada para los fines económicos del Pósito y de sus pescadores en general. El listado antes mencionado se cubrió entre el día de la asamblea y la mañana siguiente. Acto seguido se volvía a insistir en la acuciente necesidad de disponer de secretario, y esta vez se propuso a don Antonio Roselló Fuxá que aceptó un nombramiento que sería refrendado por la totalidad de los asistentes.

El 15 de febrero se reunía la Junta y uno de los temas que serían expuestos se refería a un escrito recibido del Instituto Social de la Marina reclamando un total de 5.000 pesetas que le debía el Pósito, importe que venía arrastrando desde largo tiempo. Se acordó liquidarlo con la condición de que fuera mediante entregas fraccionadas en 1.000 pesetas mensuales a partir del inminente mes de marzo. También se confeccionaría el censo de pescado capturado en este puerto, junto con su valor aproximado, para remitirlo a la Central de Pesca de las Baleares.

El 21 de marzo se acordaba acometer unas obras de consolidación de las dos casetas-refugio utilizadas por los pescadores fornellers, esto es, en el *Port de Sanitja* y en *Cala Prudent* por cuenta del Pósito. La idea fue aprobada por unanimidad de los presentes. También se refrendó el que el Pósito pudiera quedarse con el 1% del importe del valor en la venta de langostas, lo cual sería igualmente aprobado. El 30 de junio se notificaba haber llevado a buen término la reparación de las dos casetas-refugio, que habían quedado nuevamente en perfectas condiciones.

El 10 de agosto la Junta acordaba la venta de dos obligaciones de la Deuda del Tesoro de 500 pesetas nominales pertenecientes al Pósito. Los números de serie eran 133.960 y 133.961, con emisión del 1 de octubre de 1939, ambas con cupón corriente. El motivo de la venta sería obtener líquido en caja para atender las operaciones mercantiles necesarias que se estimaran en su momento. Pocos días después se preparaban los trámites para llevar a cabo una asamblea general extraordinaria con el fin de aprobar los balances de gestión, cuentas, renovación de cargos que habían agotado el período de mandato y otros temas de interés general.

La asamblea general era convocada para el 10 de octubre de 1942 y, tras aprobarse toda la contabilidad, los directivos don Gabriel Sans Fuxá, don Juan Garriga y don Jaime Sans Taltavull por don Antonio Riera Riera, don Juan Riera Mascaró y don don Jaime Sans Riera, respectivamente. Seguidamente se autorizaba al conserje para que, ciertas mañanas y a horas fuera de servicio, pudiera dedicarse a otra actividad puesto que el sueldo que cobraba del Pósito le era insuficiente para poder mantener sus necesidades

propias. También se notificaría que el celador de puerto, dependiente de la autoridad de Marina, había notificado al Pósito la necesidad de que todos los pescadores despacharan oficialmente sus embarcaciones para no incurrir en la ilegalidad, lo que les podría ocasionar problemas.

A principios de diciembre de 1942 el Pósito era requerido desde la capital del país a fin de que participara con una subvención en pro de la llamada "División Azul". Se acordó un donativo de 50 pesetas. También sería requerido uno de los asociados que no liquidaba un préstamo concedido por la entidad puesto que tal impago implicaba el que otros necesitados no pudieran ser atendidos. Se propuso lo devolviera fraccionadamente, con una primera entrega de 1.000 pesetas. Otros trámites serían tratados, aunque haciendo referencia expresa a las recomendaciones de Campsa de administrar correctamente el combustible y sobre libretas de racionamiento. Desde hace un par de años, la asociación del Pósito es nombrada habitualmente como "Sindicato".

180

En estas fechas el conserje solicita un local del edificio del Pósito puesto que desea contraer matrimonio y el edificio que va a ocupar lleva un retraso de unos dos meses en la consecución de las obras. La solicitud es aprobada puesto que se ajusta perfectamente a la funcionalidad del local. El vocal don Antonio Riera Riera manifiesta su intención de llevar a la próxima asamblea el tema del vehículo que ya se había tratado tiempo atrás. Otro acuerdo importante se refiere a la distribución del combustible, que se hará de acuerdo a la normativa existente a fin de evitar responsabilidades innecesarias a la Junta. También se acuerda llevar a efecto un préstamo con el Banco de Alayor a fin de liquidar definitivamente la deuda existente con el Instituto Social de la Marina y de este modo poder recuperar al fin las actas de los inmuebles propiedad del Pósito que se encuentran en poder de dicho organismo.

El 2 de febrero de 1943 se celebraba la asamblea general ordinaria. Tras la baja por ausencia del vocal don Juan Llull Sans, su puesto fue cubierto por don Diego Sans Riera, decisión que fue aprobada por los asistentes. El presidente don Martín Riera puso su cargo a disposición puesto que había finalizado su mandato, pero la actitud de los reunidos le hizo aceptar prorrogar el mismo por espacio de un nuevo año. El balance fue aprobado, obteniéndose un superavit de 2.836,25 pesetas. En la misma asamblea se ratificó la concesión de autorización de vivienda al conserje mientras tanto no finalizaran las obras de su domicilio particular. Así mismo, se aprobó proceder al arreglo del varadero del refugio de *Cala Prudent*, de modo que los diferentes pescadores dedicarían por turnos parte de su jornada para llevarlo a cabo. Los trabajos se iniciarían al día siguiente de la asamblea. También fue acordado que los beneficios obtenidos este último año por la cooperativa serían destinados al bote de Salvamento de Náufragos. En lo referente al vehículo, una vez expuesto y debido a las actuales circunstancias que dejaban ver lo inadecuado del momento, quedó aparcado nuevamente para más adelante. Lo que si se decidió fue aplicar una sanción de 1 peseta a los socios que no acudían a las asambleas generales, sanción que se haría efectiva de ahora en adelante. A partir de la rectificación de don Martín Riera como presidente, pasó a realizarse una reunión de la junta con periodicidad mensual con el fin de agilizar y revalidar al Pósito entre sus socios.

De este modo el día 12 era convocada una nueva asamblea puesto que era necesario designar un vocal que representara al Pósito para la Junta de Pesca a nombrarse en Mahón. Aparecieron dos voluntarios: los patrones de

pesca don Martín Sans Caules y don Juan Riera Sans, por lo que se tuvo que celebrar una votación secreta que favoreció al segundo de los nominados, por 41 contra 31 votos respectivamente.

Dos nuevas juntas se llevarían a cabo en el transcurso de los meses siguientes para resolver diversos asuntos de trámite entre los que se encontraban distintas ayudas económicas para mejorar el equipo de la barca de pesca de varios socios, que serían aprobados por unanimidad y para aceptar el precio sugerido por el comandante de Marina de Menorca a cobrar al mayorista don Santiago Maspoch por la venta de varias partidas de langosta.

El 15 de junio se reunía con carácter extraordinario la junta directiva, que sería presidida por el vicepresidente don Miguel Riera, por ausencia del titular. El motivo era la escasez de material para confeccionar los aparejos de pesca como eran los hilos de cáñamo y algodón, solicitados ambos al Sindicato nacional de Pesca y que no podían ser suministrados por falta de existencias, lo que ocasionaba gravísimos problemas a los pescadores de la zona. Por ello, sería autorizado el conserje, encargado de la cooperativa, a adquirir por el sistema más rentable y a la mayor brevedad posible, el material necesario para que los socios pudieran reparar sus aparejos y trabajar con toda normalidad. Tendría, sin embargo, que tenerse en cuenta el pedido oficial realizado al Sindicato el cual estaba ya aprobado por éste.

181



Perspectiva parcial de la dársena (*Cofradía Pescadores de Fornells*)

Otra reunión de la Junta serviría para calibrar el precio de la langosta entre todos los miembros del Pósito y autorizar al encargado del trámite comercial de este crustáceo para que se trasladara hasta Barcelona y gestionar “in situ” la posibilidad de colocar en la plaza más pescado del que se servía en la actualidad y al precio más conveniente. También se daría cuenta del ofrecimiento de don Salvador Tejada para llevar la contabilidad de la gestión de la langosta y también la del Pósito, sin percibir por ello remuneración alguna. El ofrecimiento sería aceptado por todos los miembros. También se acusó recibo de un escrito del señor comandante de Marina en el que solici-

taba la presentación de tres pescadores que el Pósito creyera eran merecedores de la obtención de algún premio en cualquier faceta de su profesión.

A finales de septiembre se acordaba repartir entre los pescadores de langosta las diferencias en metálico depositadas en el pósito correspondientes a la diferencia de cobro durante la temporada última. También se acordaría llevar a la próxima asamblea extraordinaria de socios la plaza que quedaría vacante como conserje puesto que el titular, don Sebastián Garriga, había presentado su dimisión ya que alegaba existían varios socios que mostraban desconfianza hacia su persona, a la par que el sueldo que percibía por dicha función, 200,00 pesetas, resultaba insuficiente para poder atender debidamente sus necesidades.

La asamblea general de socios tuvo lugar el 27 de diciembre, en cuyo transcurso fueron elegidos los nuevos miembros de la junta de gobierno siendo don Juan Riera Taltavull, presidente; don Juan Sans Montserrat, vicepresidente; don Eugenio Roselló Sans, secretario; don Antonio Riera Roselló, vocal. Para ocupar la plaza de conserje dejada por don Sebastián Garriga Fuxá fue nombrado don Diego Roselló Fuxá.

El 3 de enero de 1944, el presidente don Juan Riera Riera reunió a los miembros de la nueva junta para darles posesión de sus cargos y el día 6 los reunía nuevamente para efectuar un primer repaso al estado de cuentas heredado de la junta anterior, al tiempo que se revisaban diversas facturas correspondientes al material adquirido por vía de urgencia para reparar los aparejos de los asociados, así como del naviero mahonés don Antonio Pons Martí, respecto al embarque de diversas partidas de langosta, todas ellas correspondientes al año 1943. También hizo efectivo a la junta el depósito de 2.000 pesetas estipulado por convenio el nuevo conserje de la entidad.

El 7 de febrero se celebraba junta general en cuyo transcurso el nuevo presidente anunció a los asistentes la voluntad por parte de los miembros de su Junta de poner el máximo empeño en su gestión para la mejor marcha del Pósito. Se informó de diversas anomalías halladas en el balance del ejercicio anterior y de los pagos que había que hacer frente en los próximos días, detalles que fueron aprobados por la totalidad de la concurrencia.



Imagen para el recuerdo (*Cofradía Pescadores de Fornells*)



Antiguo Fornells (*Cofradía Pescadores de Fornells*)

No habría más sesiones de junta hasta el 14 de julio, que serviría para que el secretario don Eugenio Roselló presentara su dimisión con carácter irrevocable por motivos laborales, puesto que sus diversas ocupaciones le impedían desarrollar como quisiera su función en el Pósito. La dimisión fue aceptada y le sustituyó don Miguel Sans Gelabert.

El 20 de agosto se reunía la Junta para atender a la solicitud de una ayuda económica por parte de dos socios para poder cambiar su embarcación. Analizadas las dos peticiones fueron aprobadas con la consiguiente cláusula de que tales embarcaciones constarían a nombre del Pósito en tanto no quedaran liquidados los respectivos préstamos. También se acordó dirigirse al anterior conserje para conocer el paradero del importe de las facturas para transporte de langosta a Barcelona, puesto que el naviero don Antonio Pons Martí lo reclamaba y el dinero depositado para ello se había ya retirado.

El 30 de octubre se analizaba un escrito recibido del Sindicato de Pesca de Palma de Mallorca en el cual se manifestaba la necesidad de conceder un donativo a la Cruz Roja de Bélgica al objeto de mitigar en algo la precaria situación en que se encontraba aquel país debido a los estragos ocasionados por la guerra. La intención era buena y los deseos de los distintos miembros hubiera sido la de poder realizar una donación mayor pero las circunstancias obligaban. Se acordó donar 50,- pesetas, en realidad una ayuda módica, pero que vista la situación en que se encontraba la entidad y de las imperiosas necesidades que la estaban acuciando, no podía hacerse más alta.

El 30 de noviembre el tema a debatir sería el aumento progresivo de socios que acudían a la cooperativa a buscar diversos víveres en condición de prestados, dado que el estado de la mar les impedía poder trabajar normalmente y con ello obtener el salario diario. La Junta consideró que la situación de los pescadores era acuciante y su actuación estaba plenamente justificada. Se decidió llevar un control lo más riguroso posible de las diferentes entregas y recabar de los interesados que su importe fuera abonado en los meses de verano en que la mar es más propicia para salir a faenar.

El 11 de enero de 1945 se convocaba la asamblea general de socios para aprobar el balance del año anterior y dar cuenta de la marcha de la sociedad entre los mismos. Don Juan Riera hizo sentar a su lado al agente de la Policía Marítima don Antonio Sánchez Asencio. Abierta la sesión, el administrador dio lectura al inventario-balance de cuyo contenido quedó sumamente sa-

tisfecho todo el personal asistente al haberse logrado en el transcurso del ejercicio de 1944 un beneficio neto de 19.428,- pesetas. A continuación el señor Sánchez se dirigió a todos los presentes diciéndoles que, en vista del notable beneficio obtenido y al objeto de que los socios que habían contribuido siempre con la Sección pudieran disfrutar de sus derechos, a los pocos días se procedería a efectuarles una entrega en género para que pudieran apreciar el respeto que el Pósito les tenía. También se manifestaba que, a continuación, se iba a hacer entrega de un regalo de 25,- pesetas a todos los socios que hubieran alcanzado los sesenta años de edad. Dicho ésto, la entrega se efectuó seguidamente entre las muestras de júbilo tanto de los agraciados como del resto de los presentes. Seguidamente se comunicaba y aprobaba el aumento de 75,- pesetas mensuales el sueldo del conserje debido al celo que venía demostrado en el desempeño de su trabajo.

El 19 de abril de 1945 se reunía la Junta estando presente el jefe de la Casa Sindical Comarcal de Ciutadella, el camarada don Cristóbal Mascaró Quintana, en representación del jefe sindical insular de Menorca. De acuerdo con la nueva legislación se procedía a cambiar los cargos de los miembros que deberán dirigir desde ahora la Cofradía de Pescadores de Fornells. La toma de posesión se realizó en la forma siguiente: Patrón Mayor, don Juan Riera Taltavull; secretario, don Juan Riera Sans; jefe de la Sección Económica, don Sebastián Fuxá Gelabert; jefe de la Sección Social, don Enrique Roselló Sans; vocal Armador, don Martín Sans Caules; vocal Patrón, don Ángel Riera Roselló y vocal Motorista, don Juan Riera Riera. También se daría cuenta de la marcha del hasta entonces comandante de Marina de Menorca, don Francisco Benito Pereira, al que se agradecían las numerosas atenciones tenidas con el antiguo Pósito, así como con la clase anciana y más necesitada de la población. También se agradeció a los miembros de la cesada Junta Directiva las atenciones totalmente desinteresadas desarrolladas hasta entonces.

184

Día de celebraciones (Doro Coll, Fotos Antiguas de Menorca)

14.- LA COCINA MARINERA DE LOS PESCADORES

No podría quedar en modo alguno completa una obra dedicada al mundo de los Pescadores de Menorca si no se incluyera una parte muy importante dedicada al quehacer diario del hombre de la mar por excelencia como lo es el pescador profesional: la típica *Cocina marinera* salida de sus manos, un arte del cual ellos serán siempre cuna de tradición y especialidad. Evidentemente, la típica cocina marinera se improvisaba a bordo en la mayor parte de los días, o en cualquier cala de nuestras costas, donde se preparaba el fuego con cuatro trozos de leña aportados por los temporales junto a la olla de hierro -al principio- y a la cazuela de barro, más adelante. En las mismas se echaban los elementos básicos del huerto que tenían a bordo o conseguían en el lugar más cercano en cambio de una parte del producto de su pesca, añadiéndose trozos de pescado o los más variados productos sacados de la mar. ¿El resultado? Es imaginable: unos platos auténticos y, el que es más, de sabor natural y sin aliños artificiales que, además de reponerles a ellos las fuerzas -su principal cometido- pondrían los dientes largos a más de un entendido en cocina de nuestros días. Es por eso que hemos querido ir detallando también varias de estas recetas auténticas, de la mar, aportadas por los propios pescadores o personas de su entorno más directo. Incluso la preparación de un buen plato de los populares serranos fritos requieren de su peculiar tratamiento con destreza y eficacia para convertirse en el exquisito manjar de todos conocido. Todos ellos han señalado unos conceptos básicos, como puedan serlo por ejemplo la cazuela a utilizar y que siempre es muchísimo mejor si es de barro, el fuego de leña y todos los ingredientes a emplear, naturales. También hay que decir que una de las recetas utiliza como base la “*cranca*” (“*cabra*” en Ciutadella, “*centolla*” en la Península). En la actualidad esta especie se encuentra fuertemente protegida en las Illes Balears debido al hecho que se encuentra en grave peligro de extinción y no se puede pescar, pero en las pescaderías se pueden encontrar ejemplares importados otras aguas (la *centolla gallega* citada). Muy posiblemente no tendrán el característico sabor del marisco de Menorca, pero sin duda y si es fresco, se podrá salvar el plato. Resulta preceptivo recordar que las recetas culinarias rara vez suelen acertarse a la primera, por el que no hay que desanimarse y continuar buscando el punto óptimo en cada una de ellas.

185

Calamares rellenos a la menorquina (Delio Preto)

—El auténtico calamar relleno a la menorquina que solían preparar las mujeres de los pescadores o en las casetas junto al mar no tenían otros ingredientes más que el propio calamar y los condimentos. Más adelante se irían añadiendo otros elementos como el propio huevo duro. En nuestro caso, se tratará el auténtico, el de la Menorca de antaño: Se toman los calamares que hagan falta y de un tamaño mediano, muy frescos. A continuación

se les sacan las tripas, bolsa de la tinta, ojos y boca y se limpian bien. Si han sido cogidos mediante calamarera no tendrán arena en su interior pero, si ha sido mediante las redes, posiblemente sí, por lo que es mejor limpiarlos y si se necesario, darles la vuelta procurando que no se rompan. Seguidamente, dentro de una cazuela de barro se echan la cabeza limpia, las patas, las aletas, los tentáculos y se ponen a cocer sin otros ingredientes, ni tanto sólo agua. Cómo en el caso del pulpo, primero liberarán bastante agua ellos mismos que, como se cocerá a fuego lento, volverá a ser absorbida reforzando su sabor.



186

Una vez cocidos se pasarán por la maquineta de picar (o picadora) añadiéndole sal al gusto, ajo y perejil muy picados. Con esta pasta se llenarán los cuerpos que habremos mantenido apartados, no llenándolos en exceso puesto que, en caso contrario, al reducirse sensiblemente su medida con la cocción, reventarían quedando todo el relleno esparcido fuera. Tienen que dar la impresión de encontrarse más vacíos que llenos. Esto es muy fácil de conseguir porque con las partes cocidas de cada uno para el relleno habrá materia suficiente por lo que, incluso, es posible que sobre. El extremo abierto de la bolsa se cerrará empleando un palillo. Seguidamente se colocarán en el interior de una fuente de hornear o mejor una cazuela de barro, que al tener más grosor de pared que una fuente, el contenido no se asará tanto. Además, si se quiere, se podrá recubrir el fondo con una capa de patatas que tomarán muy buen sabor. Es mejor hacerlo siempre que se emplee la fuente; de emplearse la cazuela, no serán necesarias. De una forma o de otra, el conjunto conviene recubrirlo -si se desea- con un poco de pan rallado, ajo y perejil y, obligatoriamente, regarlo bien con la aceitera con aceite de oliva. Una vez preparado se meterá en el horno muy caliente para obtener una buena cocción. Para servirlo, cada calamar se cortará en rodajas más o menos finas, acompañándose de las patatas en el caso de haberlas incluido. El resultado será un plato realmente sabroso y típico en las grandes ocasiones, como para Navidad.

Dátiles de mar (Delio Preto)

—Años atrás también bastante generoso, en la actualidad este marisco ha desaparecido prácticamente tras el expolio humano. Y es que tan sólo se

cogían los que quedaban más cerca de la superficie. Los de la parte de arriba y, por eso, se aprovechaban los meses de enero y febrero que había más bajar. Más adelante, con la llegada masiva del buceo, se comenzaron a limpiar las rocas de arriba abajo hasta la devastación. Se picaban las paredes como un albañil lo haría para dar paleta o estuco, y cómo es un marisco que necesita muchos años para crecer, no ha quedado prácticamente nada. Se ha arrasado y aquella riqueza que tenía antaño el puerto de Maó, ni la tiene, ni la tendrá nunca más, a decir de los expertos. Servían para ser cocinados tanto en una caldereta, a la cual confería un sabor celestial, o también a la plancha, con ajo y perejil finamente picados y dejando caer un chorrillo de aceite y vino o jerez. Increíbles.



187

Los que se encuentran en la actualidad en las tiendas, proceden del exterior de la isla. Los locales se criaban en lugares muy determinados. Si pertenecían a peña viva, eran más bien rechonchos, mientras que los de cantones de marés (cantiles de los muelles), o de roca blanda, crecían bastante más a la habitar un material más blando y débil. Solían extraerlos muchas veces empleando unas pinzas de depilar de mujer una vez ensanchado el agujero que señalaba su presencia. El poder reunir tres docenas en una misma jornada ya suponía un éxito, puesto que era un marisco de los considerados «caros». La devastación llevada a cabo fue tan grande que finalmente se tendría que publicar un aviso por parte de la autoridad de Marina previniendo

do que se multaría a los aficionados que los capturaban puesto que llegó un momento que se arrancaban prácticamente las piezas de marés de algunos muelles para extraerlos, provocando con ello el destrozo de los mismos. Se trataba de una especie que se introducía dentro de la piedra y allá iba creciendo, más fácilmente si esta no era fuerte. De aquí la abundancia dentro del marés. No podían salir al exterior e iban agrandando la cavidad a medida que crecían, alimentándose a través del pequeño orificio, que tenía la mala suerte de servir, al mismo tiempo, para delatar su presencia. Un lugar perfecto lo era el *Clot dels Ases*, en el *Lazareto*, donde se hundió una barcaza cargada de sillares de marés extraídos de las ruinas del castillo de *Sant Felip* para ser reutilizadas en la construcción del propio *Lazareto* y sus muelles. Los sillares estaban en el fondo y era un material excelente para construirse ellos la casa perfecta. Nosotros no los veíamos pero con las *gafes* subíamos una de aquellas piedras grandes a bordo de la barca y la picábamos. Si teníamos suerte, extraíamos de la misma un par de docenas. Pero tenía que estar fuera del barro puesto que, de estar hundida dentro de él, no había ni uno.

188

Congrio, Arroz con (Delio Preto)

—Considerándolo como otro de los platos típicos marineros de Menorca, en la actualidad, prácticamente desaparecidos o relegados al olvido, el congrio es uno de los pescados más sabrosos de nuestras aguas. De él se aprovecha la *ventresca* puesto que tiene suficiente carne fina y sin espinas, así como la cabeza que sirve para dar un extraordinario sabor al *suquet* a la hora de elaborar un verdadero arroz caldoso. También se le puede añadir un trozo de ventresca de morena, que sin duda reforzará el sabor final.



La mezcla de ambos resulta extraordinaria. El *suquet* se elabora al estilo pescador, todo en crudo, echando adentro de la cazuela de barro agua, ajos, perejil, uno o dos tomates, un pimiento y una cebolla, limpios, troceados y pelados, un poco de sal y aceite. Después se pondrá al fuego. Cuando empiecen a estar cocidos estos ingredientes se le echarán las *ventrescas* hasta finalizar la cocción. Se rechazará posteriormente la cabeza y se partirán en

trozos las dos *ventrescas* para ser consumidas lo que se llevará a cabo mejor acompañadas con salsa mahonesa, mientras que el caldo o *suquet* se pondrá de nuevo a hervir y se añadirá el suficiente arroz para que quede un plato caldoso, acabando de ser ajustada la sal al gusto. No se dejará de recalcar que tanto la morena como el congrio tienen que ser totalmente frescos, puesto que frescura equivale a sabor-sabor, por lo que fácilmente podrían malograrse los resultados finales de no emplear los ingredientes tal y cómo toca. Un congrio sacado de la nevera al cabo de un par de días tendrá sabor de serrín. Por el contrario, si está vivo o acabado de capturar, dará a este plato una calidad extraordinaria.

Escopinyes de Maó, al natural y al horno (Delio Preto)

—Marisco de primera categoría, es uno de los más importantes y queridos del puerto de Mahón que le han dado nombre, antaño muy abundante, hasta el punto que se construyeron viveros donde se echaban las crías (*gravadó*) para que fueran creciendo permaneciendo perfectamente protegidas. Cómo todo, y en gran parte debido de también a la contaminación y enfermedades o epidemias, su población se ha visto muy reducida hasta el punto de haber llegado al límite de su desaparición. Muchos años atrás, existían varios mariscadores, muy expertos, que hacían su trabajo entre la isla del *Rey* y la desaparecida isla de las *Ratas*, empleando para hacerlo una larga *entena* acabada en pinza que se manejaba desde la superficie llamada *ostiera* con la cual iban palpando el fondo para poder localizarlas, puesto que viven enterradas a la arena.

189



Lo hacían a ciegas y las detectaban al tacto puesto que el extremo de la *entena* resbalaba por una de sus valvas y con el grabado característico, quedaba delatada, pudiendo diferenciarlas de una simple piedra. Otros trabajaban con una *ullera* con la cual observaban atentamente el fondo. Con la *entena* iban dando golpecitos en el mismo y, cuando se encontraban cerca de una, esta, asustada, cerraba de golpe sus valvas (que en reposo mantienen entreabiertas). El hecho de cerrarlas de golpe suponía la salida a presión de

190

agua y arena *esquitxàven* (salpicaban), hecho que era observado por el mariscador con su *ullera*. Seguidamente abría las pinzas de las *gafes* u *ostiera*, cerraba y lo capturaba. Entonces eran muy abundantes y se cogían de este modo. Tampoco existía el submarinismo o, cuando menos, no era conocido y menos practicado en Menorca. La forma de degustarlas era (como en la imagen) al natural después de ser abiertas con un cuchillo, quedando divididas en dos partes a las cuales se echaban unas gotas de limón. Era el marisco por excelencia y, a medida que iba reduciendo su población, los precios fueron aumentando astronómicamente. Otro sistema de preparación clásico y que sale de la cocina es colocarlas abiertas en una fuente de hornear para ser seguidamente cubiertas con pan rallado, ajo y perejil finamente picados. Se riegan con aceite mediante el concurso de una aceitera para ser puestas a cocer al horno. Pero sin pasarse, puesto que quedarían resacas y no valdrían nada. Por eso es conveniente estar pendientes de ellas. Y otra versión de esta preparación es colocar dentro de una fuente de hornear untada con aceite, una capa de patatas (el clásico *perol* menorquín); seguidamente se colocan encima de ellas las *escopinyes* sin las valvas, desnudas, finalizando con el pan rallado ajo y perejil picados, así como el aceite, echado con la aceitera. En este caso quien ganan de verdad son las patatas, que adquieren un sabor extraordinario, puesto que las *escopinyes*, después de soltar todo su jugo y sabor, quedan muy resacas. (Receta compartida entre Delio Preto y Josep Carreras).

Gambas al horno (Delio Preto)

—Es este otro plato algo tan poco conocido como succulento y capaz, al mismo tiempo, de hacernos quedar muy bien ante cualquier invitado. Es sencillo de preparar y, a la hora de la verdad, la capa de patatas que se coloca en la parte de abajo es la que sale ganando al quedar enriquecida por los jugos que han dejado soltar los crustáceos.



Ante todo es necesario recalcar que las gambas tienen que ser frescas. Cualquiera que tome una gamba fresca y otra congelada, preparadas de la misma forma y al mismo tiempo, podrá constatar sin dudar por un momen-

to cuál es la fresca y cuál la que hemos sacado del congelador. Conviene que sean de un tamaño mediano, de las que traen las barcas de arrastre del puerto. Para la preparación se coloca en una cazuela de barro un poco de aceite, solamente por el hecho de que actúe de capa protectora que no permita que su contenido se pegue al recipiente. A continuación se colocará una capa de patatas peladas y cortadas redondas, de un grosor de unos 7 milímetros, lo que permitirá colocar otra más por encima la misma, estando saladas al gusto. Encima de las patatas se colocarán las gambas formando una nueva capa y sin amontonar. Después se picarán meticolosa y finamente ajo y perejil (también frescos), se echarán por encima de las gambas y se regará el conjunto (mediante una aceitera) con aceite de oliva. Y ya lo tendremos preparado. Ahora se meterá dentro del horno muy caliente para que lleguen a su punto álgido de cocción. Hay que incidir en lo extraordinario del sabor que logran adquirir las patatas una vez han llegado a este punto. Pero hay que vigilar no pasarse en el punto de la cocción, de lo contrario se resecará el contenido perdiendo su punto y toda la gracia.

191

Langosta, Caldereta de (Paco “Sis-set”)

—Utilizando una cazuela de barro de buen tamaño se prepara un sofrito a base de tomate, cebolla, ajos, pimiento verde y aceite, que cueza bien y quede en su punto. Mientras se prepara éste, las langostas serán cortadas, el abdomen en anillos y la cabeza seccionada en dos partes.



Por supuesto, la *salsa*, una especie de gelatina de color marrón oscuro, será colocada para ser conservada hasta el momento oportuno en recipiente aparte. Una vez listo el sofrito, se introducen los trozos de langosta para que el conjunto quede perfectamente conjuntado. A continuación se le añade el agua, que deberá encontrarse siempre a punto de ebullición para no dañar la langosta. Unos pocos minutos y se le añade un trozo de piel de naranja cuyo objeto es mejorar el sabor del resultado final (toque de los “Sis-set”). Cuando se puede considerar que todo está ya prácticamente cocido, se prepara una picada de ajo y perejil a la cual se añadirá la *salsa* que hemos conservado (existen cocineras que a esta picada le añaden incluso almendras picadas). Se vierte en la cazuela, removiendo, un poco más a fuego lento y ya estará lista. La piel de naranja se añade para suavizar y al propio tiempo

reforzar el sabor. A cada comensal se le ponen en el plato unas sopas de pan (que ya se expenden a propósito en las panaderías para diversos usos culinarios), unos cazos de caldereta y unos trozos de langosta (las imágenes que ilustran esta receta corresponden a una caldereta elaborada por Joana Quintana).

Langosta con cebollas (Biel Cerdá, “Niu”)

—Se trata de una receta importada desde Mallorca por mi familia (siendo más conocidos como “els Nius”), y que sigue elaborando con notable delicadeza mi esposa, Joana Pons. Y, en su día, mi padre quiso enseñarla a elaborar a todas sus nueras. Es una receta en que lo importante son las cantidades necesarias de cada ingrediente (En la imagen un plato elaborado en el conocido Café Balear, del puerto de Ciutadella).

192



En términos generales se utiliza medio kilo de langosta por persona. Así, para 7,5 k de langosta le corresponden 5,5 k de cebollas. En primer lugar se toman las cebollas y se cortan muy finas. Se coloca al fuego una cazuela de barro con aceite. Cuando se encuentre bastante caliente se echan las cebollas que tenemos preparadas, dejando que se cuezan hasta quedar casi transparentes. Tras salar la cebolla, a partir de este momento podremos incorporar las langostas que estarán cortadas en *colls* (cada uno de los discos en que se encuentra dividido el abdomen), así como las cabezas, tras salvar las *salses* en una escurridera. Las langostas también se habrán salado al gusto. Se toman dos tomates grandes y tras ser pelados, se añaden a la cazuela, así como un poco de coñac. Seguidamente y en recipiente aparte se pican ajo, perejil y las *salses* de las langostas. Esto puede llevarse a cabo tanto con el mortero, como con una picadora eléctrica (“minipimer”). Se añade igualmente a la cacerola dejándolo cocer todo junto muy lentamente. Cuando las langostas se han vuelto rojas y se comprueba que está correctamente en su punto de sal, se apaga el fuego, dejándolo reposar un rato y ya puede servirse.

Mero, Milanesas de (Delio Preto)

—¿Y no son acaso realmente extraordinarias las milanesas *d'anfós* (mero)? Vaya, pues aquí tenemos otra especialidad que nos hará volar hasta el cielo. Se trata de otro plato realmente exquisito cuando se utiliza material fresco y auténtico (no son lo mismo ni la *xèrna* ni el *anfós bord*, que sirven en muchos restaurantes como mero auténtico, que nuestro codiciado y reconocido mero menorquín, que vive en las cuevas entre rocas y que se alimenta de una dieta de calidad, rica en crustáceos).



193

El *anfós* de Menorca es un serránido que ha sido considerado desde siempre el rey de los mares en cuanto a pescado mediterráneo de calidad auténtica. Para prepararlas se corta el mero en tajadas redondas y se sacan la piel y las espinas, siendo la gracia y el arte en esta operación el conseguir unas lonchas delgadas y, al mismo tiempo, enteras. La pasta que servirá para llevar a cabo el rebozado será elaborada mediante ajo y perejil frescos picados muy finamente, un huevo batido y un poquito de harina, la necesaria para ligar estos ingredientes y, después de pasar por la misma los cortes, emplear el aceite muy caliente. El rebozado quedará dorado y crujiente. Y el mero será pura miel.

Ortigas de mar (Delio Preto)

—Reciben en Menorca este nombre las anémonas comunes (*Anemonia sulcata*) las cuales tienen también muchos adeptos puesto que presentan un sabor de marisco muy fuerte. Muchos pescadores prefieren, sin embargo, la ortiga de ermitaño (*Calliactis parasitica*), de sabor más reforzado. La primera es la más grande y más frecuente del Mediterráneo, vive en las costas con rocas, en aguas poco profundas, casi a flor de agua, aunque no resiste una desecación prolongada. Poseen largos tentáculos, muy flexibles pero no retráctiles. Cuando se encuentran en aguas muy limpias, cerca a la superficie, los extremos de los tentáculos muestran coloraciones violáceas, azuladas e incluso rojizas, tonalidades que perderán a medida que ganen en profundidad. Estos tentáculos son urticantes y su contacto con los dedos de la mano puede producir una reacción con parecido al de las medusas, quedando incluso adheridos, después de que se rompan con facilidad. Y la segunda vive encima los caparazones de los ermitaños (*Paguristes oculatus*

y *Pagurus arrosor*), que son capturados con las redes a mayor profundidad, y que tienen mayor aprecio entre los pescadores. Viven en perfecta asociación -en simbiosis- para atenderse en necesidades mutuas, de forma que la ortiga protege mediante sus células urticantes al ermitaño de posibles depredadores, mientras éste le facilita el alimento necesario y variado al estar en constante movimiento y cambiando de lugar.

194



La ortiga despliega en caso necesario sus largos filamentos urticantes de color azul-violáceo muy vivo cuando nota un cuerpo extraño en contacto con ellos. Si el caparazón lo permite, no será de extrañar observar cuatro o incluso cinco ortigas adheridas en el mismo. Las primeras, las ortigas de roca, suelen tener arena puesto que viven adheridas a las rocas. Para cogerlas se emplea un tenedor al que se le han curvado todavía más las puntas con objeto de darle una característica forma de cuchara. Hay quien también se sirve de una cuchara curvada de la misma forma. Años atrás, cuando con las redes venían ermitaños con ortigas, separábamos estas de los caparazones empleando un cuchillo con cuidado para no romperlo. Se limpiaban bien de filamentos y después de rebozarlas las freíamos directamente, sin necesidad de escaldarlas. Al ermitaño lo empleábamos como un cebo excelente para capturar otros peces. (Josep Carreras, presente en la conversación y también de Es Castell, añadiría que lo primero es necesario escaldarlas para neutralizar la citada sustancia urticante, con lo que se abren y al tiempo sueltan fácilmente toda la arena. Para ello, se sumergen unos segundos en agua hirviendo. Seguidamente se escurren y después de rebozarlas con harina y huevo, se fríen en aceite muy caliente).

Pescado, Caldera de (Delio Preto)

— En aquellos años, sobre las dos de la tarde, los pescadores se acercaban a tierra para comer, llevando a bordo una cebolla, un tomate, ajos, pimiento, aceite y un poco de perejil, así como un *punyat* de fideos. Y mientras se navegaba hacia la costa se sacaba del vivero de a bordo una morena

de la cual se cortaban dos trozos de ventresca (porque la morena es excelente para la caldera y de ella se aprovecha la parte anterior, puesto que la posterior, la cola, está llena de espinas, lo que no sucede en la otra mitad). Mientras se dejaba caer el muerto o fondo para amarrar y se daba un cabo de proa a tierra para amarrarla a una roca o agujero, el otro dejaba caer el volantín para, en un par de caladas, sacar cuatro o cinco vacas, serranos y un raspallón y añadirlo. Entre todo se reunía cerca de un kilo de pescado variado que, para dos, es fácil de imaginar que el resultado sería siempre excelente. La caldera se prepara siempre en crudo, como es típico entre los pescadores menorquines. Una vez encendido el fuego se echa en la cazuela el agua, el pimiento, tomate y cebolla limpios y cortados en trozos y el perejil. Cuando está hirviendo, le añadimos la morena puesto que es más difícil de cocer que el resto y se espera que vaya cocinándose despacio, vigilando siempre y, cuando nos parece que la morena está llegando a su punto, se echa el resto de pescado, limpio y libre de escamas, así como un poco de sal. La sal podíamos tomarla durante aquellos años... No habían problemas. Hoy los médicos ya nos la quitan pronto. Finalmente se añadía el puñado de fideos con el fin de darle *un poc més de cos*. Aquella caldera sabía a gloria y esto teniendo en cuenta que se trataba del plato más sencillo del mundo. Y dábamos buena cuenta de ella en un santiamén, porque teníamos que ir a levar los palangres. La morena, que es un pescado muy fino siempre que sea completamente fresca, se separaba de la caldera y se comía con un poco de salsa mahonesa y aquello sí que era una gozada. Esto se podía hacer en casa, después de montar la salsa dentro de un mortero y ligarla con la maza, porque en la barca no se podía perder tiempo y no existía la de conserva como en la actualidad. Esta receta era típica entre los palangreros de Es Castell. En cuanto a los tripulantes de las barcas del *bou* (arrastre), empleaban otras variedades y los platos se confeccionaban de otra manera.

195



—Por cierto y volviendo a repetirlo: Fresco quiere decir vivo o acabado de pescar. No que venga de la nevera o frigorífico aunque lo hayas pescado tú mismo el día anterior. El pescado que procede de cualquier proceso de

conservación o de un día para otro no tiene ya nada que ver con el cogido y cocinado en el mismo día, puesto que pierde una gran parte de sus calidades. Lo mismo sucede con el pulpo, calamar o gambas. Porque ¿Es igual una langosta congelada o una viva?. Es como la noche y el día. Cualquier restaurante podría presentar un plato excelente y natural con estos ingredientes y sin embargo se mezclan con otros productos, salen de la nevera, se emplea la olla a presión y se le añaden ingredientes extraños. Nuestra auténtica cocina de pescador menorquín se ha perdido y es una verdadera lástima. ¡Con lo sencillo que resulta presentar un plato auténtico, seguro y además a un buen precio...! Recuerdo a unos amigos catalanes a los cuales encontré comiendo en un restaurante. Uno de ellos se me dirigió la mar de contento diciendo que estaban comiendo un menú de pescado fresco en el cual les servían lenguado no sé de qué manera... ¡lenguado! decía... a saber de dónde habría llegado...

196



Pescado, Caldera de (Jesús Pascual)

—En la cacerola se prepara un sofrito con pimiento verde, tomate, cebolla y dos o tres dientes de ajo, con aceite abundante. Cuando está más o menos precocinado, se le añade el agua y 3 ó 4 patatas, dejándolo todo que hierva hasta que las patatas estén medio cocidas. En ese momento se le añade la mezcla de pescado salado al gusto: un *cap-roig*, un trozo de *ratjada*, un trozo de morena o congrio, *mòllera*, *rascla*, *variada*, *càntara*, etc... teniendo en cuenta que, cuanto más variedad, mucho mejor será el resultado final. Ésta es la forma habitual en que preparábamos la caldera, pero recuerdo haber visto prepararla como he dicho y, cuando estaba prácticamente cocida, sacar el pescado y añadirle otros diferentes para que volviera a hacerse y reforzar de este modo todavía más su sabor. Pero aquello ya no era caldera, era *arrop* y como es de imaginar, demasiado fuerte...

Pescado, Caldera de (Toni Riera “Neni”)

—Lo primordial es contar con una cazuela de barro (ya sea forma de olla o *tià*), de lo contrario, ya no sale como debería ser. Todos los ingre-

dientes han de incorporarse crudos, como lo es la típica caldera de pescador, *tot en cru*: pimientos verdes, tomates y cebolla convenientemente troceados y limpiados.



197

Se le añaden unos cuantos dientes de ajo, abundante aceite y agua suficiente. Se pone al fuego y al estar medio cocido, en que ya ha estado hirviendo durante un tiempo, se le añade el pescado, salándolo al gusto. Sobre éste hay que decir que cuanto más variado, muchísimo mejor, no debiendo de faltar entre los habituales: 4 ó 5 serranos, un par de trozos de *ratjada*, un *gató* -que refuerza bastante el sabor-, unas *variades* y *rascles* que, cuanto más, muchísimo mejor. Los pescadores la conocemos familiarmente como *caldera blanca* porque el resultado es más claro, y es diferente a la que nos ha descrito Jesús, que presenta un aspecto de color más rojizo. (La imagen final es de la colaboradora de *Menorca Atlas Náutico* <tiberisacasa.blogspot.com>.

Peus de cabrit (Delio Preto)

—Se trata de un marisco muy frecuente en el puerto de Mahón en otros tiempos y en algunas formaciones rocosas de nuestro litoral, donde vive fuertemente aferrado, se caracteriza para tener un acusado y fuerte sabor a mar en su más pura esencia. Su preparación es sumamente sencilla puesto que no necesita ningún otro ingrediente. Tan sólo una plancha muy caliente, ponerlos a tostar con el lado del tapón hacia arriba y, cuando este característico tapón se suelte fácilmente, indicará estar en su punto, lo que permitirá abrir las valvas. Entonces se lleva directamente a la boca y para adentro. No se puede pasar en el tiempo de la cocción puesto que quedaría como un trozo de suela de zapato y, por supuesto, no valdría nada. También es necesario saber que se tienen que comer calientes. Fríos, tampoco valen nada.

198



Gató (pintarroja), Fideos con (Delio Preto)

–La pintarroja (en menorquín *gató*) es un pescado que pertenece a la familia de los escualos, (*Scyllium canicula*), que como esta familia tiene su cuerpo recubierto con una piel de color marrón muy fuerte y gruesa, con tonalidades más oscuras y que deberá ser arrancada completamente antes de cocinarlo.



Es un ejemplar muy frecuente en nuestro Mediterráneo. Una vez limpio, se le eliminará un cordón de color oscuro que discurre bajo su cuerpo, así como las tripas y cabeza. Después de ser cortado en trozos, se sala ligeramente (puesto que se trata de una especie de sabor bastante fuerte) y se sofríe un poco, reservándose hasta el momento de ser utilizado. Por otro lado se habrá puesto al fuego un *tià de terra* o una cacerola lo suficientemente grande con un poco de aceite, la cucharadita de margarina, cuatro tomates pelados y troceados, tres ajos, dos cebollas y un pimiento verde también cortados en trozos. Con fuego lento se irá confeccionando este sofrito vigilando que los ingredientes no se peguen en el fondo del recipiente. Cuando la cocción esté bastante avanzada se picará el sofrito con la picadora para que quede bastante fino, se echarán en su interior los trozos de pescado que tenemos apartados y después el agua caliente, en cantidad suficiente para que puedan cocinarse los fideos, que serán finos (del número «1») y deberán de quedar bastante espesos, pero no como una *caldera* clásica, sino un poco más espeso que lo sería un arroz *caldós*. Hay que servirlos *al punt*.

199

Pulpo, Albóndigas de (Delio Preto)

—Otro sabroso plato de la cocina marinera menorquina que tiene un sabor exquisito (Imagen de «Tiberisacasa.blogspot.com»), en el que volvemos a encontrarnos en el mismo punto de partida. El pulpo tiene que ser natural, nada de congeladores ni importaciones. De Menorca y mejor vivo. Antes que nada se cortará en trozos para hacerlo más manejable y se pasa por la máquina de picar típica de manivela (puede ser también una picadora eléctrica) y lo echaremos dentro de un plato o cuenco.



Dentro del recipiente de la picadora irás echando al mismo tiempo ajo y perejil picados y finalmente un poco de pan rallado salando al gusto, que al propio tiempo nos limpiará la máquina. Seguidamente le añadiremos un huevo al cuenco y se amasará uniformemente esta mezcla para que queden todos los ingredientes perfectamente mezclados entre sí. Seguidamente se

irán moldeando las albóndigas y se colocarán dentro de un plato a la espera de ir siendo echadas dentro de una sartén con aceite que contendrá muy caliente. Un par de vueltas y ya estará preparado para servirse. Este es un plato en el cual se puede emplear el pulpo directamente y sin necesidad de aflojarlo con el palo. Y tiene que ser de aquí para garantizar todo su sabor puesto que los que se llegan de fuera y se venden en las tiendas congelados, muchas veces están ya medio cocidos y, después de hacer todo el trabajo, el sabor de pulpo no lo encuentras por ninguna parte.

Pulpo con cebolla (Delio Preto)

—Este es un tema a tomar muy seriamente, puesto que conozco con detalle el pulpo de Menorca y su sabor, fuerte y especial. Es un plato que forma parte del recetario marinero menorquín y su preparación resulta un poco laboriosa, pero que deberemos de llevarla a cabo si se pretenden conseguir los resultados del *pop amb ceba* de antaño. Hoy la gente compra del supermercado el pulpo que se importa de Galicia, congelado o medio cocido y los resultados no tienen nada que ver con el auténtico sabor nuestro. También hay quién va a la pescadería, compra los pulpos de Menorca o los cogen ellos mismos, pero también terminan por meterlos dentro del congelador durante unos días para reblandecerlos, y esto es un auténtico error. Para hacer este plato, primeramente el pulpo tiene que ser local, por supuesto y, además, fresco.

200



Tampoco importa el tamaño ya que no siempre el más grande es más duro. Lo que sí hay que tener en cuenta es que según el tamaño que tenga se cortarán los trozos más o menos grandes. Al pulpo hace falta desmembrarlo, quedando por un lado la *caputxa* o cabeza sin los ojos, boca y tripas, y las *comes* por otro. Para aflojarlo es necesario tener un buen palo de madera (no caña ni otros materiales), un palo de *ullastre*, por ejemplo. Con él se irá golpeando empezando por un extremo y acabando por el otro y volviendo a repetirlo incluso cambiando la orientación de los golpes a fin de que quede prácticamente deshecho. Antiguamente se ponían a hervir con agua y un tapón de corcho durante tres o más horas para que aflojara dentro de una olla pero, si cuece durante tres horas... qué tiene que quedar del pulpo?. Además después deben de tirar el agua y con esto todo el sabor... Dejemos los siste-

mas actuales y vayamos al grano. En *Calesfonts* cogíamos bastantes pulpos y de todos los tamaños. Los dejábamos si cabe para el día siguiente, bien picados con el palo de madera pues un pulpo fresco es bastante duro y tirante. Yo los vendía en la pescadería y muchas clientas querían que los picara yo mismo para no tener después problemas en sus casas. Pero allí no podía valerme de un palo de *bona llei* porque si empezara a picar todo el mundo quedaría salpicado. Por eso me valía de la espalda de un cuchillo bastante grande. No quedaba tan bien, pero tampoco salpicaba a nadie. Con esto se corría también el riesgo de cortarlo, de modo que no podía atizarle fuerte. Recuerdo que al día siguiente una de ellas me dijo que le había quedado un poco duro y no era tan tierno como otras veces. Y ello era perfectamente lógico cuando el trabajo de una hora lo reducías a diez minutos... El pulpo después de ser perfectamente picado tiene que quedar de forma que parezca que está deshecho. Una vez conseguido hay que cortarlo en trozos que no tienen que ser ni demasiado pequeños, ni demasiado grandes, teniendo en cuenta que con la cocción reducen notablemente su medida original. Como norma general de un pulpo de kilo y medio, cada pata se dividirá en tres trozos. Estos trozos se colocan dentro de una cazuela de barro sin nada más y se pone a cocer a fuego lento. El mismo pulpo irá soltando el agua necesaria para la cocción hasta quedar completamente cubierto y después empezará a volver a reducirla de nuevo, menguando y reforzando al mismo tiempo su sabor. Todavía se reducirá la fuerza del fuego un poquito más al mismo tiempo que, aparte, se tendrán cortadas las cebollas a trozos, y preparados pimentón rojo molido dulce y sal. Cuando el agua empiece a reducirse, se echarán la cebolla, el pimentón rojo y el aceite, así como la sal que se pondrá al gusto. Cuando el agua haya menguado y la cebolla parezca suficientemente cocida, se vigilará (probándolo incluso de ser necesario), hasta encontrar el punto ideal y la textura deseada. Esta es la auténtica receta del *pop amb cebes* de Menorca, en donde éste resulta tan suave como la cebolla misma y, sobre todo, conserva todas sus propiedades que se manifiestan en este sabor fuerte y especial. Reconozco que en la actualidad, nadie quiera ponerse a dar golpes a un pulpo en su casa para salpicar toda la cocina pero, si se quiere obtener nuestro sabor tan menorquín... no tendrá más remedio que arriesgarse.

Ratjada (raya) al forn (Delio Preto)

—Preferiblemente la *ratjada* (raya) no tiene que ser demasiado gruesa, sino más bien de un kilo de peso. Casi todas las variedades que se dan en Menorca, excepto la conocida como *escorçana* (de muy baja calidad y sabor ácido), sirven para hacer este plato. Pertenece a la variedad de pescados conocidos entre los pescadores como *bastina* (*gató*, *raya*, *clave-ll*, etc). Para prepararla (imagen de Tiberisacasa), se abre por el medio y se tira lo que no es aprovechable (piel, tripas y demás). Generalmente en la pescadería ya la sirven pelada al ser un trabajo bastante complicado de llevar a cabo, teniendo que emplearse incluso herramientas especiales (tenazas de carpintero o pinzas de zapatero) para arrancar la piel en según qué casos, puesto que tiene una capa resbaladiza y no podría sujetarse fuertemente, patinando de las manos al hacer fuerza. Se pone dentro de una fuente de hornear untada de aceite, una capa de patatas, los trozos de raya limpia y salada convenientemente, y pan rallado con ajo y perejil muy picados, así como una pasada de aceite con la aceitera.

La fuente de hornear se pondrá dentro del horno hasta que quede perfectamente cocido su contenido. Es otro de los platos más apreciados de aquellos tiempos, aunque en la actualidad se haya perdido bastante.

202



Salpas al horno (Delio Preto)

—La salpa es un pescado al cual no me dedicué prácticamente nunca en mi vida de pescador. Por supuesto, nunca, mientras *anava de palangres*. Sin embargo, cuando cambiamos éstos por las redes, era un hecho bastante habitual que aparecieran también enganchadas en las mismas y por eso las llevaba a vender a la pescadería.



La salpa es un pescado vulgar y sencillo que tiene que comerse muy fresco y después de haberle limpiado muy bien las tripas, para eliminar posibles sabores extraños. Tienen que ser de una buena talla y para cocinarlas se colocan un par dentro de una fuente de hornear, a la cual previamente se habrá untado con aceite y puesto una capa de patatas peladas y cortadas

redondas, con lo cual, una vez se pongan las salpas, quedará prácticamente llena. A los laterales de las salpas conviene practicarles un par de cortes, un poco en diagonal, sin profundizar demasiado. Solamente llegando hasta la espina. Dentro de estos cortes, si se desea salgan sabrosas, se colocarán unos trocitos de *sobrassada tendra* que, a medida que se vaya cociendo, mezclarán ambos sabores impregnando a su vez las patatas que les sirven de cama. Antes de introducir la fuente al horno se regará con un poco de aceite empleando la aceitera, añadiendo ajo y perejil finamente picados y salado al gusto. Es necesario vigilarlo hasta que adquiera su punto ideal, empleando para ello un tenedor que deberá clavarse sin problemas en las patatas.

Serranos, Fritada de (Delio Preto)

—En *Es Castell* tenemos la costumbre de cortar los serranos, mejor si son grandes, de forma que por un lado queda la cabeza cortada en sesgo con la espina y la cola y por otra los dos filetes laterales del cuerpo. El primero servirá para hacer cualquier *caldera de peix* con el mismo sistema de las recetas explicadas, mientras que los filetes se freirán con unos resultados sorprendentes. Pero, como siempre, los serranos tienen que ser completamente frescos. Si se hacen al día siguiente, sin duda seguirán siendo serranos *des Castell*, pero que no quepa duda que no serán los mismos. En la zona de levante de Menorca existen dos clases de serranos claramente diferenciadas por el que denominamos *tall de migjorn* (la enfilación obtenida desde la mar cuando sacas *Monte Toro* por la *Punta del Esperó*). A un lado de esta línea tenemos el *fort* (fondos de roca), mientras que en el otro está el *fluix* (con fondos de arena o barro).

203



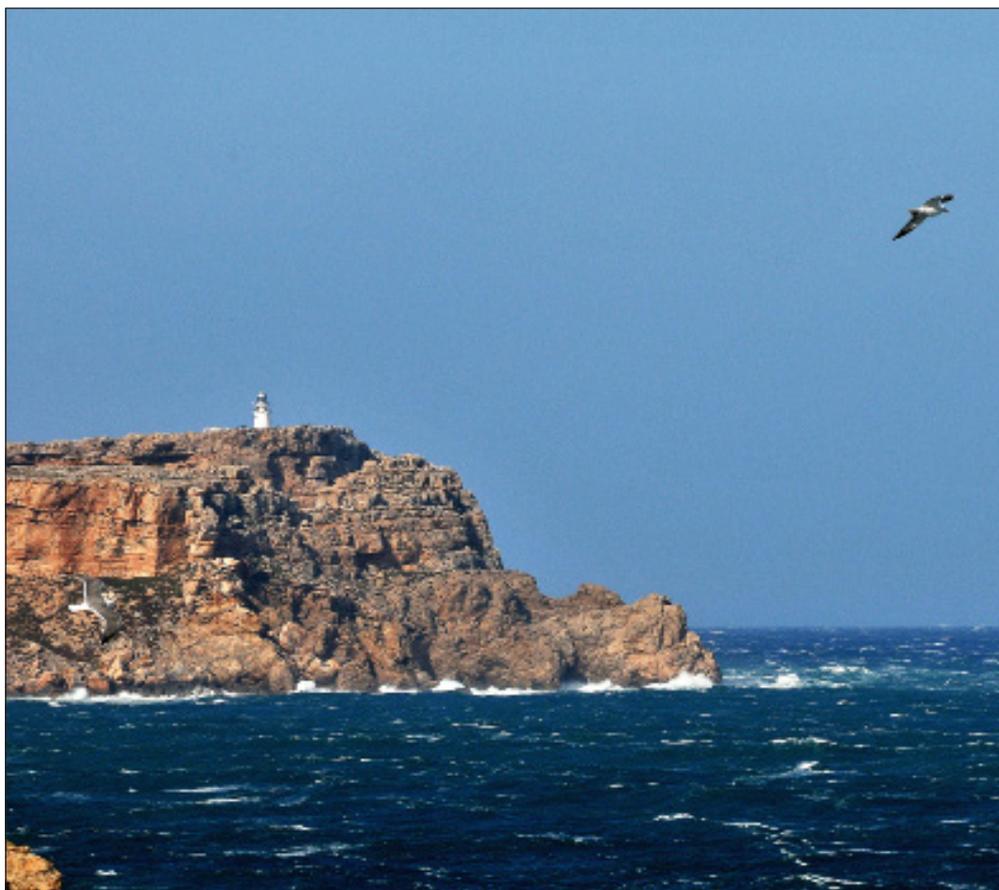
En el lado de la arena los serranos son buenos, pero en el lado de la roca (que empieza a la altura de la cala de *Rafalet*) son doblemente buenos. Y esto es un hecho perfectamente demostrable: se pesca media mañana en un lado y la otra medio en el otro. Cuando los frías, los que proceden de roca son mantecosos, buenísimos al paladar, mientras que los otros, de aspecto más blanquecino, viven en los lugares de fondos blandos, se alimentan de

otra forma y como consecuencia su sabor también resulta diferente, de una calidad inferior a los primeros. Pero ¡cuidado!: también son buenos, no quiero decir lo contrario, pero no tienen aquel regusto especial. Supongo que depende mucho del tipo de alimentación que tienen según sean de uno u otro lado por cuestión del tipo de fondo y alimento que encuentran. La línea discurre sensiblemente desde *Rafalet* para dirigirse hacia el sur de la isla del *Aire*. Pero, volviendo a lo nuestro, los filetes de los serranos deben de prepararse e ir echando a la sartén (que tendrá el aceite muy caliente) de uno en uno. Se freirán los que quepan en su interior, pero se irán echando uno por uno para que no se peguen entre ellos. Previamente se habrán salado un poco, se pasarán por la harina y se sacudirán suavemente para que caiga el sobrante y evitaremos se forme una pasta con lo cual, al final, quedará una suave costra envolviendo el filete y no se habrán pegado unos a otros. Estoy convencido que si el serrano pudiera llegar a tener el tamaño de un mero sería el mejor pescado del mundo. Son buenísimos y los mejores son los de color rojizo, tirando a marrón oscuro. Y otra forma de preparar estos mismos filetes laterales es preparando una pasta con un huevo batido al que se le añadirá ajo y perejil muy picados y un poquito de harina para ligarlo además de dar cuerpo a la mezcla. Los filetes, después de ser previamente salados al gusto, se pasan por esta pasta de uno en uno por ambos lados y se van echando a la sartén que contendrá aceite muy caliente. Los resultados son también espléndidos y muy básico será el que tanto el perejil como el ajo estén muy, muy picados, de forma que ‘no te los encuentres en la boca’. No tienen nada que envidiar a otros pescados.

204

15.- FORNELLS, EL FARO Y LA MAR DE TRAMONTANA

Imaginemos por un momento que abrimos una supuesta ventana y a través de ella descubrimos un hermoso amanecer sobre las aguas del mar. Los limpios rayos solares consiguen que las aguas nos ofrezcan una rica gama de tonalidades que abarcarán desde el azul mas claro, cual hermosa y sin par piscina para, a través de una escala de turquesas, llegar al azul más intenso, característico de grandes y enigmáticas profundidades. Si a esa gama de tonalidades le colocamos una franja costera interrumpida por altos acantilados de un color ocre subido mezclado con las pinceladas ofrecidas por la vegetación indígena y añadimos para culminarlo una serie de pequeñas casitas de color blanco, como salidas de los hábiles pinceles del más enamorado pintor que pueda existir en la tierra, que no quepa ninguna duda: habremos descubierto *Fornells*, la pequeña villa marinera por excelencia de Menorca, y al Mediterráneo, nuestro mar.

205

La sin par elegancia del Cap de Cavalleria (*Paco Buenaventura*)

Fornells es la población menorquina llamada desde sus orígenes a padecer los más fuertes embates de la tramontana, ese viento que, impregnándola de salitre hasta sus puntos más recónditos, ayudó a través de los tiempos a catalizar una raza especial de hombres, sus pescadores. El viento más temido por los marinos de todas las épocas y nacionalidades en estas aguas y cuyo máximo exponente de su dureza tuviera que padecerlo en sus cuadernas, entre otros muchos, el mercante chipriota **Benil**, allá por los años ochenta, al que la mar levantó como si fuera una pluma y depositó sobre la costa inmediata.

Testigo silencioso del naufragio del mercante y de muchísimos otros casos lo viene siendo un estático vigilante que permanece allí, impertérrito, fijo y aguantando lo que la madre naturaleza quiera enviarle. Vestido de pulcro e inmaculado color blanco, preside el punto más prominente de la península perteneciente al lloc de *Cavalleria*: es el viejo faro. Y con la gran cantidad de años transcurridos desde que fuera construido, seguro que sabe muchas historias de ese mar y los hombres de Fornells. ¿Y si le preguntáramos su opinión sobre ello?. ¿Tendrán los faros alguna especie de corazón por ahí escondido cuya existencia desconozcamos?. Si lo hiciéramos en una tarde de tramontana, cuando aquellas aguas hasta entonces dotadas de tan extraordinaria gama de tonalidades han sido capaces de transformarse, casi sin apercibirnos de ello, en oscuros y amenazadores tonos esmeralda o gris plumizo, del cual el sol tan sólo y con grandes esfuerzos es capaz de arrancarle algunos reflejos o matices plateados, quién sabe si tal vez pudiéramos escucharle.

206



Cavalleria observado desde Fornells (*Paco Buenaventura*)

Cuando apenas y no sin grandes esfuerzos podemos mantenernos en pie y en medio del fragor de las duras rachas que han convertido lo que fuera la hasta entonces apacible superficie de la mar en una montañosa acumulación de borregos blancos capaces de generar e impulsar hacia la población y por la fuerza del viento inquietantes nubes de espuma, quizás sí podamos con-

seguir alguna de las numerosas historias de naufragios que aún permanecen flotando en aquel ambiente y de los cuales fuera mudo testigo.

—La mar -nos diría- es la auténtica compañera del marino, pescador y navegante, capaz de ofrecer lo mejor que tiene de sí, pero que siempre exigirá se la conozca y respete. Sin embargo, en muchos casos, ello no resultará suficiente.

El viejo faro nos cuenta que cuando se desencadenaba un temporal y alguno de los pescadores no había regresado a puerto con su barca, varios compañeros embarcaban a bordo del bote *Fornells* y, primero a remo y después a motor, salían a enfrentarse valientemente a aquellas agitadas y enfurecidas aguas para encontrar y auxiliar al compañero en apuros. La caña de su timón permanecía bajo la firme y templada mano de “*Bià del Toro*” y el motor de la de Toni “*Rotxillo*”, y junto a otros sobrios pescadores, se afanaban en observar preocupadamente el horizonte intentando localizar a la otra embarcación. Si la encontraban y regresaban a puerto la satisfacción llenaba los hogares de aquellas sencillas y abnegadas gentes. Pero no siempre sucedía así y, en algunos casos, los resultados no eran los que todos esperaban y la angustia hacía mella en todos aquellos esforzados corazones puesto que los elementos habían logrado vencerles y el dolor, en franquía, atravesaba una vez más el umbral de alguna puerta.

Pero en esta historia nuestro amigo faro no quiere citar aquí ninguno de estos tristes casos puesto que las próximas fiestas de *Sant Antoni Abat* son precisamente motivo de alegría, no de aflicción ni de dolorosos recuerdos. Nos contará tres casos distintos en los cuales, aunque las pérdidas fueran materiales, los hombres que se encontraban a bordo lograron salvar milagrosamente sus vidas, pudiendo después contarlo:

—El primero de ellos nos lleva a la mañana del 12 de noviembre de 1877, en que salía una barca a realizar sus actividades diarias en las aguas exteriores del puerto. Se trataba de una tripulación familiar como solía ser habitual en aquellos años. Un padre y sus dos hijos, éstos bastante jóvenes (la situación económica de la época obligaba a los padres a servirse de su prole a una edad muy temprana). Mientras se encontraban navegando, fueron sorprendidos por una fuerte ráfaga de viento que haría zozobrar a la embarcación. Del hecho se apercibieron otras embarcaciones de pescadores que se hallaban en las inmediaciones, acudiendo rápidamente hasta el lugar del suceso, logrando salvar, afortunadamente, a sus tres tripulantes y la embarcación, de la que se perderían por contra casi todas las artes de pesca. Dio la casualidad de que el señor obispo de Menorca se encontraba en la población durante esa jornada, siendo inmediatamente advertido del hecho. Acudió entonces solícito a visitar a los tres naufragos, ofreciéndose a ayudarles mediante el pago de su propio pecunio los gastos que se derivasen de reparar la embarcación y adquirir las artes perdidas, que eran el único sustento de la familia.

—Otro de los casos sucedía cuando transcurrían las seis de la mañana del 8 de noviembre de 1906. Era el momento en que se hacía a la mar a pescar la mayoría de la flota como consecuencia de la bonanza que presentaba el tiempo. Una vez fuera, mientras estaban metidos de lleno con su trabajo irrumpió violentamente una fuerte ventada del SSE que puso a la mayor parte de la flota frente a un grave peligro. Tras duras penas, por fin consiguieron ganar el resguardo del puerto la mayoría de las embarcaciones, excepto una, que comenzó a darse por perdida entre la angustia y desazón de aquella población eminentemente marinera. La embarcación que no había regresado y de la cual no podía distinguirse rastro alguno en las

inmediaciones era la llamada *San Diego*, un *llaüt* que iba patroneado por Diego Sans el cual llevaba consigo a otros dos tripulantes. Vista la situación y a pesar de las pésimas condiciones reinantes, se dispuso a salir en su busca la embarcación del patrón Antonio Sans, que era la mayor y mejor preparada con base en ese puerto, llevando a bordo una tripulación formada por ocho hombres. En cuanto estuvieron fuera de puntas pudieron escuchar las repetidas e inconfundibles pitadas de un vapor y poco después divisaban un barco que intentaba llamarles su atención. Hacia él se dirigió el *llaüt* de Antonio Sans en la suposición de que dichas señales estarían directamente relacionadas con la embarcación que se estaba buscando. Y así fue, puesto que al llegar pudieron comprobar atónitos que a bordo del vapor se habían izado, con el concurso de los pescantes, tanto la embarcación buscada como su tripulación, por cuya causa se habían librado de un naufragio seguro. La pequeña barca había perdido la práctica totalidad de sus velas y roto sus *entenes*, cuando el vapor aparecía milagrosamente y había evitado aquel naufragio seguro. Enarbolaba pabellón inglés y se llamaba *Ostriaco*, exhibiendo matrícula de Hull. El capitán, al observar la embarcación de Antonio Sans suficientemente preparada y mejor tripulada, hizo ademán de querer volver a botar el *San Diego* pero, por señas (la diferencia de idiomas impedía cualquier otro modo de entendimiento) el citado patrón le indicó que se acercara más a la costa en busca de resguardo, lo que hizo arriando posteriormente la pequeña embarcación al encontrarse en las inmediaciones de la bocana. Al parecer y previamente a la maniobra de arriar nuevamente el bote se le habían realizado unas pequeñas reparaciones al casco debido, quizás, a algún golpe fortuito sufrido contra el mercante en el momento de producirse el abarloamiento previo al izado. El patrón salvado agradeció la gesta del capitán inglés, al que regaló varias langostas de las que llevaba a bordo y que había terminado de capturar poco antes del inicio del temporal. Posteriormente, ambos *llaüts* entraron en puerto ante la alegría de los habitantes de la población que habían permanecido expectantes en la zona.



La bahía de Fornells observada desde la Mola (*Paco Buenaventura*)

Y la tercera historia referida al mundo de los pescadores vino como consecuencia de un fortísimo temporal de tramontana que se estableció súbitamente a primera hora de la tarde del 29 de diciembre de 1934, cuando sorprendió a las barcas de los pescadores que se encontraban a esa hora faenando en la mar.

—Una de ellas, precisamente de la matrícula de *Fornells*, se encontraba trabajando a levante de la punta *d'en Pentinar*. Era propiedad del pescador Pelegrín Sans Sans, el cual la tripulaba como de costumbre ejerciendo de patrón, estando acompañado de dos hijos suyos. Aquel temporal le había sorprendido cuando se encontraba al través de *Punta Grosa*, levando sus redes. Tras verse obligado a correr el temporal decidió navegar en busca del refugio que sin duda le ofrecería *Cala Prudent*, donde existía la caseta para los casos en que los pescadores de Fornells se vieran sorprendidos por un temporal de tal magnitud que les impidiera regresar a puerto. Sin embargo, cuando se encontraba frente a la *Punta des Redoble* tuvo la fatalidad de que se le parara inoportunamente el motor y, desistiendo de ir a su primer destino, intentó arrumbar hacia el interior del *Arenal d'en Castell*. A pesar de la inusitada violencia de las olas, que iban creciendo rápida y amenazadoramente, pudo ver que en el interior de la cala la mar parecía mantenerse aún en condiciones y, llegando a la orilla, desembarcaron los tres comenzando seguidamente a descargar aparejos y objetos de peso con la intención de varar la embarcación en la arena puesto que en aquellas condiciones no podía permanecer en el agua.

209



Al fondo, *Punta de na Guiemassa* (*Paco Buenaventura*)

Sin embargo no conseguirían su objetivo puesto que la mar había comenzado ya a romper y, en un momento dado, una gran ola se la arrebató de las manos quedando la embarcación a merced de la mar, que rompía cada vez más furiosamente. Los tres tripulantes marcharon presurosamente a pie hasta el predio de *Ses Coves*, propiedad de don Juan Saura Mora en busca de ayuda, siendo magníficamente atendidos tanto por el propietario, como por los payeses. Tras estudiar posibles soluciones les fueron prestadas unas ca-

210

ballerías para volver a la playa donde con su auxilio intentarían hacer firmes unos cabos en la embarcación y arrastrarla hasta la arena. Todo resultaría inútil debido a la furia del temporal, que no les permitió de ningún modo acercarse a ella, que permanecía en el centro de la cala, zarandeándose violenta y peligrosamente. Decidieron entonces volver al día siguiente en la confianza de que hubiera sido la mar quien hubiera depositado su embarcación -y medio de vida- en la arena, pero al llegar sintieron una gran frustración: la embarcación estaba ya en tierra, sí, pero destrozada por las olas. Afortunadamente ellos tres no llegaron a sufrir daños personales de ningún tipo. Se dio la circunstancia de que, establecido el temporal, se había hecho a la mar desde Fornells la lancha de Salvamento de Náufragos perfectamente tripulada para prestar ayuda en el supuesto de que alguien la necesitare. Aquél temporal sirvió para poner a prueba tanto las cualidades marineras de la embarcación como la de su magnífico equipo de tripulantes. En su salida recuperaron a otra embarcación que se encontraba en apuros llevándola a remolque hasta el puerto y, vista la cerrazón y la violencia que había alcanzado ya el temporal, como tampoco existiera aviso de ningún otro caso aparente, quedaron definitivamente en tierra.

Comienza a ocultarse el sol y dejamos al viejo faro para que comience nuevamente a alumbrar con su potente haz de luz a todos esos hombres que surcan nuestras aguas a bordo de sus frágiles embarcaciones. *Fornells*, a pesar de sus reducidas dimensiones es rica, muy rica, en historia marinera y se siente orgullosa de haber poseído aquella raza especial de esforzados hombres capaces de plantar cara al mar día a día para obtener el pan de los suyos. Pero hoy tiene menos pescadores. El turismo ha invadido la población y muchos de sus descendientes han cambiado la barca por el restaurante, el hotel u otro negocio menos peligroso, más honeroso y seguro que les permite estar mucho más tiempo con los suyos. Ahora, y antes de que sea demasiado tarde convendrá, pues, procurar recabar sus interesantes historias y recuerdos para que no se pierda en el olvido a tan singulares personajes por el imparable paso de los tiempos.



Punta des Morters observada desde la Mola (Paco Buenaventura)

16.- ANEXOS

16.A.- “Bols” del Puerto de Mahón

Desde la bocana hasta Sa Colàrsega (por el norte)

Es Clot de la Mola
Bol de fora (Lazareto)
Es Faro (Lazareto)
Bol de llevant (Lazareto)
Bol de ponent (Lazareto)
Bol curt (Lazareto)
Cala de Sant Jordi o En gramat (Lazareto)
Sa Vinyassa (Ribera norte)
Cala Lladró (Ribera norte)
Bol d'en Esteva (Costa norte)
Ses Roques (Isla del Rey)
Bol de ses tites (Isla del Rey)
Moll de s'Hospital (Isla del Rey)
Bol d'en Tundi (Ribera norte)
Sa Mata (Ribera nord)
Bol de Calallonga (Costa norte)
Bol nou (Ribera norte)
Sa Venècia (Ribera norte)
S'Apartió (Ribera norte)
Sant Antoni (Ribera norte)
Es Boletó (Ribera norte)
La Solana (Ribera norte)
Pilar Alonso (Ribera norte)
Illot de ses Rates (Ribera norte)
Cala Rata (Ribera norte)

Desde la bocana hasta Sa Colàrsega (por el sur)

Sa cala (Cala de Sant Esteve)
S'Escar (Ribera sur)
Es Pouet (Ribera sur)
Es Cantons (Ribera sur)
Sa Font (Ribera sur)
Cala Padera (Ribera sur)
Sa Punta d'enmig (Ribera sur)

Dins Calesfonts (Ribera sur)
Sa Punta de Calesfonts (Ribera sur)
Es Moll d'en Pons (Ribera sur)
Ses Ringlades (Ribera sur)
S'Estadó (Ribera sur)
Ses Fontanilles (Ribera sur)
Es Nombre cinq (Ribera sur)
Cala Figuerasses (Ribera sur)
Es Repòs del Rei (Ribera sur)
Es Fonduco (Ribera sur)
Es Bolet (Ribera sur)
S'Hort des pobres (Ribera sur)
Calafiguera (Ribera sur)

212



Temporal de tramontana en Cavalleria (Paco Buenaventura)

16.B.- Diccionario marítimo-pesquero

(Se ofrecen algunas de las denominaciones o expresiones específicas del tema pesquero surgidas en las entrevistas que dieron lugar a las biografías).

A	
<i>Abarloament</i>	Abarloamiento. Atracar de costado a otra embarcación o muelle
<i>Abatiment</i>	Abatimiento. Desplazamiento lateral de la embarcación hacia sotavento causada por el viento
<i>Adobar</i>	Reparar los aparejos deteriorados o la embarcación
<i>Alguer</i>	Alguero, pradera generalmente de <i>Posidonia oceanica</i>
<i>Altina</i>	Promontorio de arena en el fondo del mar cubierto por alguesos
<i>Amagatall</i>	Se dice de un escondite, sea de crustáceo, cefalópodo, etc. También <i>cau</i>
<i>Amarra</i>	Cualquier cabo empleado para afirmar la embarcación al muelle u otra embarcación
<i>Anar a la fluixa</i>	Pescar con la <i>fluixa</i>
<i>Anar a la prima</i>	Calar aparejos al atardecer
<i>Anar d'ajeguda</i>	Calar aparejos durante la noche
<i>Anar d'aubes</i>	Calar aparejos antes de la amanecida
<i>Àncora</i>	Ancla en cualquiera de sus versiones
<i>Andana</i>	Hilera de <i>nanses</i> unidas a una línea madre (<i>mare</i>)
<i>Aparellar</i>	Aparejar, preparar una embarcación para navegar
<i>Apedaçar</i>	Reparaciones que se practican a un aparejo para continuar empleándolo
<i>Arguenell</i>	Arganeo. Pieza de madera con una roldana en su extremo fijada en la proa para subir aparejos o el ancla
<i>Arjau</i>	Brazo o caña del timón para facilitar su manejo
<i>Armada</i>	Terminal de un aparejo de pesca de hilo que contiene los anzuelos y el plomo de lastre
<i>Arrumbada</i>	Ola del mar
<i>Art d'arrosseament</i>	Arte de arrastre
<i>Art d'encerclament</i>	Arte de cerco
<i>Atracada</i>	Embarcación amarrada al muelle
<i>Avarada</i>	Embarcación puesta en seco
B	
<i>Babord</i>	Babor. Izquierda mirando de popa a proa
<i>Baix</i>	Roca cubierta por la superficie del agua peligrosa para la navegación

Banasta	Especie de cesto plano de mimbre utilizado para transportar o presentar a la venta el pescado
Banda	Costado de una embarcación
Banda fòra	Trabajar en una embarcación por el costado que mira hacia mar abierto, al contrario de la costa
Barbada	Escalón socavado por debajo que forma la <i>P. oceanica</i> a lo largo de la línea que divide un tipo de fondo
Barbeta	Cabo de amarre por proa a tierra
Barcada	Tripulación de una embarcación de pesca
Barquerol	Antigua denominación a las embarcaciones que trabajaban con <i>xerxes</i> lejos de tierra
Barra	(<i>b. de nivolats</i>) Cadena de nubes que emergen por el horizonte
Bastina	Pez cartilaginoso, como los escualos, que carecen de espinas y escamas, teniendo la piel rasposa con dentículos
Batre	Batir el agua con los remos u otro objeto a fin de hacer ruido y asustar a los peces. Se emplea en algunos tipos de pesca
Batuda	Forma de pesca en que se cala silenciosamente un aparejo de red en círculo principalmente al atardecer y, una vez colocado, se hace mucho revuelo batiendo el agua con los remos, golpeando la barca con los pies o, incluso, lanzando piedras, para asustar a los peces y obligarle a caer en la red
Bava	Materia gelatinosa que impregna los aperos de pesca cuando están calados inutilizándolos temporalmente
Baveró	Manada de red apilotada, impregnada o conteniendo algún tipo de cebo oloroso, que se coloca en el fondo del mar para atraer el <i>puu</i>
Bentos	Fondo marino en que suelen <i>trescar</i> las diferentes especies de peces y crustáceos marinos
Blanc	Fondo de arena
Boca molla, Boca dolça	Escualo de la familia <i>Squalus griseus</i>
Bol	Zona resguardada y de fondo más o menos llano que permite la práctica de la pesca de <i>bolitx</i>
Bolitxer	Pescador cuyo arte de pesca es el <i>bolitx</i>
Bot	Bote
Bot culer	Bote clásico menorquín con popa de espejo
Bot llaüt	Bote que reúne las características del primero pero que tiene popa de <i>llaüt</i>
Braça	Medida de longitud utilizada para expresar profundidades marinas equivaliendo a 1,828 m
Braçol	Cordel de un palangre, de fibra sintética transparente, que lleva unido el anzuelo por un extremo y va amarrado a la <i>mare</i> por el otro
Braçolada	El conjunto de <i>braçols</i> pertenecientes a un palangre
Brandada	Balance, balanceo de una embarcación

<i>Bromeig, Bromejar</i>	Brumeo mediante mezcla de arenque, queso, agua, pan, etc. u otra materia orgánica, triturada o desmenuzada, que sirve para atraer a los peces a una <i>pesquera</i> determinada. Con arreglo a la composición de la mezcla atraerá a unas especies u otras
<i>Bufar</i>	Soplar
C	
<i>Calament</i>	Conjunto de aparejos, redes, <i>nanses</i> , etc. calados
<i>Calanca</i>	Cala pequeña
<i>Calar</i>	Introducir las artes de pesca en el agua para trabajar
<i>Calat</i>	Calado
<i>Caliu</i>	Brasas
<i>Caló</i>	Cala muy pequeña
<i>Cameta</i>	Hijuela en cuyo extremo se encuentra el anzuelo
<i>Cànem</i>	Cáñamo
<i>Cantó</i>	Sillar de marés empleado como gran <i>pedral</i>
<i>Cap</i>	Cabo (en náutica). Cuerda (en tierra firme)
<i>Cap de fibló</i>	Tornado violento que proporciona algún tipo de destrucción a su paso
<i>Capcer</i>	Boya con la que se señala la presencia y situación de un <i>calament</i>
<i>Capficada</i>	Cabezada. Acción de introducir la proa en el agua motivado por las olas existentes
<i>Caragol</i>	Calar un aparejo en espiral
<i>Carnissèra</i>	Medida antigua del peso del pescado equivalente a 3 tercias
<i>Cassat</i>	Edificio, casa grande
<i>Cau</i>	Cueva. Morada de algunas especies. También <i>amagatall</i>
<i>Caure el vent</i>	Aflojar en intensidad el viento reinante
<i>Clapa</i>	Pequeña extensión del fondo marino formado por una zona más clara o más oscura que su contorno
<i>Cobrar</i>	Subir, recuperar algún aparejo
<i>Cofa</i>	Especie de recipiente en el que los pescadores de palangre estibaban cada aparejo de este arte a bordo
<i>Cóp</i>	Bolsa o saco posterior del arte del <i>bou</i> y otros artes de pesca, al cual van a parar los peces capturados
<i>Cop de mar</i>	Ola grande que topa con violencia contra la embarcación o contra la costa
<i>Coratge</i>	Valor, entereza
<i>Cornal</i>	Cabo de unos dos metros de longitud, existente junto al <i>cóp</i> en los aparejos del <i>bou</i> y que sirve para poder cogerlo y estirar mejor cuando va muy cargado y es pesado
<i>Cornaló</i>	Anilla que se fija en cada uno de los dos extremos del <i>cóp</i> de un arte de arrastre para poder sacarlo del agua para secarlo
<i>Cossia</i>	Espacio central de una embarcación a lo largo de toda la cubierta, de proa a popa

<i>Costella</i>	Cuaderna
<i>Coster</i>	Pendiente del terreno
<i>Covo</i>	Cesto que empleaban los pescadores para transportar el pescado desde la barca al mercado cargándose sobre la espalda
<i>Cullereta</i>	Pieza metálica en forma de pez usada en la pesca <i>a la fluixa</i> arrastrándola en el agua con ayuda de un sedal
D	
<i>Deriva</i>	Desplazamiento de la embarcación por causa de una corriente existente
<i>Derroter</i>	Serie de cartas náutiques descriptives que informen de les característiques detallades de la costa
<i>Desempescar</i>	Acción de liberar del anzuelo la pieza pescada para echarla al cubo
<i>Desserrar</i>	Romper en un chubasco
E	
<i>Embat</i>	Viento que sopla de mar hacia tierra por diferencia de temperaturas
<i>Enfàs</i>	Entrada de forma cónica de una <i>nansa</i> para permitir el paso de las presas
<i>Enllestir</i>	Alistar o dejar un trabajo terminado
<i>Enrocar</i>	Acción de enganchar cualquier tipo de aparejo de pesca, ancla, etc. en el fondo, bien sea a una roca, pecio u objeto existente
<i>Esca</i>	Cebo natural que se engancha en el anzuelo, o se mete en el interior de una <i>nansa</i> , etc. empleado para hacer picar o engañar y capturar las presas
<i>Escàlem</i>	Estaca de madera o de bronce, fijada al agujero de una <i>escalemera</i> , que sirve para sujetar los estrobos de los remos y apoyarlos para poder bogar
<i>Escalemera</i>	Pieza de madera fijada a la parte superior de la orla de una embarcación, con un agujero en medio donde se sujeta el <i>escàlem</i>
<i>Escar</i>	Acción de fijar el cebo a un anzuelo o introducirlo en una <i>nansa</i>
<i>Escarxell</i>	Roción de agua del mar muy fuerte por acción de las olas y el fuerte viento
<i>Escudella</i>	Taza
<i>Escull</i>	Escollo, roca del fondo que aflora en la superficie del mar
<i>Eslora</i>	Metros longitudinales de una embarcación
<i>Espolsim</i>	Roción de agua del mar no muy fuerte por acción de las olas y el viento
<i>Estenedor de xerxes</i>	Tendedero de redes. Generalmente el mismo pavimento o los costados de una embarcación en seco
<i>Estopada</i>	Estopada. Material empleado para asegurar la estanqueidad de las bocinas de los ejes de las hélices en una embarcación

<i>Estribord</i>	Costado derecho de la embarcación de popa hacia proa
<i>Estrop</i>	Estrobo. Cabo fabricado con cuero que se amarra en el luchadero de un remo
F	
<i>Far submarí</i>	Foco que llevaban algunas embarcaciones, generalmente las del tipo “gussi” o semejante para atraer a los peces en la pesca <i>a la encesa</i> , es decir, de noche
<i>Fer esca</i>	Acción de buscar <i>pades</i> , <i>caragolets</i> de la mar, <i>ermitanys</i> , o individuos vivos para pescar con arte fijo o <i>fluixa</i>
<i>Fer sota</i>	Hacer “el submarino”, meter la proa por debajo de la ola. Una acción peligrosa
<i>Ferro</i>	Hierro. Familiarmente a bordo, ancla, àncora
<i>Fer-se a la mar</i>	Zarpar
<i>Figues</i>	Especie de actinia que vive en simbiosis con el cangrejo ermitaño. Él la traslada y ella sirve alimento y protege
<i>Floc</i>	Vela foque. Pequeña vela de proa
<i>Fondal, Fondària</i>	Profundidad
<i>Fonera</i>	Zona de pendiente del fondo comprendida entre el límite de la plataforma continental y los fondos oceánicos. Se suele medir entre los 200 y los 2.000 m
<i>Fosca</i>	Oscura, oscuridad
<i>Fosca negra</i>	Noche oscura, sin visibilidad por presencia de nubes
<i>Foscor</i>	Oscuridad por la presencia de una barra de nubes en el horizonte
<i>Fregalls</i>	Estropajos
G	
<i>Ganxo</i>	Gancho, para diversos usos o enganchar un gran pez
<i>Gargalada</i>	Viento fuerte de NE o <i>Gregal</i>
<i>Germanor</i>	Compañerismo
<i>Gola</i>	Obertura d’entrada des de la mar a aigües continentals, com les albuferes
<i>Gregal</i>	Viento de NE
<i>Guarniment</i>	Cabo de pequeño calibre que corre a lo largo de un aparejo de red de artes menores, siendo el superior el encargado de portar los flotadores y, el inferior, de los plomos de lastrado
H	
<i>Ham</i>	Anzuelo
<i>Ham triple</i>	Anzuelo triple. Normalmente empleado en <i>fluixes</i>
<i>Herba saupera</i>	Alga del género <i>Cystoseira</i>
L	
<i>Largar</i>	Soltar
<i>Llebeig</i>	Viento de Sudoeste. SW
<i>Llevant</i>	Levante. Viento de levante
<i>Llevar</i>	Recuperar a bordo un aparejo, bien de red, bien de hilo

<i>Llim</i>	Limo
<i>Lliser</i>	Zona de roca plana y fina lindando con la costa que puede estar recubierta parcialmente de vegetación marina
<i>Lloc</i>	En Menorca, finca rural o predio
<i>Llosa</i>	Bajo de roca plano que queda total o parcialmente cubierto por el agua y que supone un peligro real para la navegación
<i>Llosar</i>	Conjunto de <i>lloses</i> muy cercanas en una zona
M	
<i>Maleita</i>	Rabiosa
<i>Marat, marada</i>	Cabo o madera absorbida completamente de agua salada
<i>Mare de palangre</i>	Cabo al que van unidos a intervalos regulares los <i>braçols</i>
<i>Milla marina o nàutica</i>	Unidad de longitud equivalente a 1.852 m.
<i>Minvar</i>	Perder, disminuir
<i>Mitjana</i>	Vela de mesana, colocada en la popa
<i>Mola de peix</i>	Banco de peces
<i>Molta banda</i>	Embarcación tendente a caer mucho hacia una banda determinada
<i>Mort</i>	Muerto. Piedra, gran bloque u otro objeto que se coloca en el fondo, al que se ligan un cabo y una boya destinado a que puedan amarrarse las embarcaciones
<i>Musclera</i>	Batea, mejillonera
N	
<i>Navegar o còrrer a pal sec</i>	Embarcación navegando con mal tiempo, sin velas al viento ni motor, a favor de las olas
<i>Niló</i>	Nylon
<i>Nivolat</i>	Nube
O	
<i>Onatge</i>	Oleaje. Sucesión de olas producidas por el viento
<i>Oratge</i>	Brisa
<i>Orla</i>	Costado de la barca que se prolonga por encima de la cubierta formando una especie de barandilla
P	
<i>Palpador</i>	Mariscador especializado en localizar al tacto el marisco en el fondo con la ayuda de la <i>ostiera</i> u otro aparejo
<i>Panna</i>	Trozo grande. Se aplica, por ejemplo, a un trozo de plancha de corcho
<i>Parat</i>	Guía de madera portátil que se coloca en el suelo para guiar a la quilla de una embarcación al ser arrastrada
<i>Passada</i>	Nudos de la red de un tresmall

<i>Pata de gall</i>	Cabo que finaliza en dos gazas que se encapillan en en las bitas de un barco. En su parte central existe un guardacabos con grillete que se afirma en la cadena del muerto.
<i>Pedra blava</i>	Sulfato corrosivo, prohibido por su toxicidad, que los pescadores de caña usaban para hacer cebo
<i>Pedral</i>	Muerto o lastre que se cala al principio y al final de los aparejos para mantenerlos en su posición. Tienen un cabo que llega hasta la superficie con una boya para poder localizar el arte
<i>Pèl de cuca</i>	Fibras con las que se fabricaban las antiguas <i>cametes</i> de los aparejos o <i>armades</i>
<i>Pescada</i>	Conjunto de peces capturados en una jornada de pesca
<i>Picada</i>	Toque de un pez al cebo de un anzuelo
<i>Pita</i>	Planta que se cultiva aún por la fibra textil de sus hojas, empleada para fabricar cuerda, redes y otros objetos
<i>Plàncton</i>	Conjunto de organismos, principalmente microscópicos, que flotan en el agua y sirven de alimento a diversas especies
<i>Plom</i>	Plomo, lastre
<i>Ploma</i>	Pluma. De ave, se emplea en la fabricación de señuelos para la pesca a la <i>fluixa</i> o <i>curricán</i>
<i>Ponent</i>	Poniente, viento de poniente, W
<i>Proa a vent</i>	Proa al viento a la hora de navegar
Q	
<i>Quarter</i>	Cuartel. Tapa con la que se cierra la <i>cossia</i> de la cubierta de las embarcaciones
R	
<i>Recer</i>	Punto de la costa que se encuentra a resguardo de un temporal
<i>Redosa</i>	Zona protegida de los temporales o de la lluvia
<i>Regolf</i>	Vuelta o retroceso de las olas o del viento contra su curso al encontrarse con la costa o acantilado, provocando en la mar olas encontradas
<i>Rolar</i>	Cambia del origen del viento, desde una procedencia a otra
S	
<i>Seca</i>	Bajo a casi flor de agua que aflora sobre el nivel del agua como consecuencia del paso de un anticiclón
<i>Seqes de gener</i>	Estado bajo del nivel del mar en una época determinada del mes de enero en que afloran muchas zonas de la costa generalmente cubiertas por el agua del mar
<i>Serralada</i>	Conjunto de nubes que aparece en el horizonte que asemejan una sierra o cordillera. Acostumbran a señalar la llegada de un chubasco
<i>Seu</i>	Grasa natural para facilitar el deslizamiento
<i>Suret</i>	Corcho pequeño colocado en los aparejos para mantenerlos adrizados

<i>Suro</i>	Corcho
T	
<i>Tabalet</i>	Banquillo para sentarse o para mantener adrizada una embarcación en seco
<i>Tall</i>	Zona que separa dos tipos de fondo y que suele ser paralela a la línea de la costa
<i>Tina</i>	Barreño
<i>Tiravira</i>	Cabo que sirve a bordo para ayudar cuando se sube algo muy pesado y no puede lograrse terminar de voltearlo cuando se encuentra en la orla de la embarcación.
<i>Tom</i>	Conjunto de redes o <i>tremalls</i> unidos uno a otro para pescar
<i>Tramontana</i>	Viento del norte
<i>Tremelitja</i>	Gusano rojizo del orden de los poliquetos que se cría en la arena húmeda de la orilla del mar y que era muy apreciado como esca
<i>Tres arrumbades</i>	Dícese de las tres olas grandes seguidas denominadas "Tres Marías"
V	
<i>Vela de martell</i>	Vela "llatina", o "mística". Vela triangular que está envergada en la entena que cruza el paló de una embarcación oblicuamente
<i>Velo</i>	En <i>Ciudadella</i> , bicicleta
<i>Verd d'aram</i>	Pintura anterior a la "patente" para proteger de incrustaciones marinas a la obra viva de una embarcación
<i>Volantinada</i>	Cada acción de largar-cobrar el <i>volantí</i>
<i>Vorera</i>	Orilla
<i>Vorera, Fer</i>	Recorrer la orilla en busca de objetos arrastrados por las olas
<i>Vorera-vorera</i>	Andar o navegar la orilla de la costa
X	
<i>Xaloc</i>	Viento del sureste

16.C.- Nomenclatura empleada por los pescadores para designar los diferentes puntos del Puerto de Mahón

A continuación se ofrece el listado recogido, elaborado y publicado en su día por Jaume Ferrer y Aledo, con quien colaboró el entonces reconocido Patrón don José Llabrés y Roig, más conocido como “*Mestre Bep Redó*”. La finalidad era que, con el paso del tiempo y no estando registrados en modo alguno en medio que ofreciera la posibilidad de que no solo se propagaran de voz entre los pescadores, que pasaran a ser patrimonio de las futuras generaciones. Tras publicarlo en la “*Revista del Ateneu de Maó*” en 1908, mi buen amigo M. Barber Barceló los volvió a publicar en una de sus obras de carácter náutico. Hoy, en este estudio sobre el mundo de los Pescadores en Menorca, creemos adecuado volver a insertarlo en sus páginas. Decir que resultan muy interesantes las aclaraciones que ofrece Ferrer y Aledo en algunos de los puntos citados en su estudio y que se ofrecen igualmente al final del listado.

221

LOS NUEVOS DATOS SOBRE EL PUERTO DE MAHÓN

Costa	Ref ^a	Nombre vulgar	Zona
Norte	001	<i>Sa Llosa de la Mola</i>	
Idem.	002	<i>Es mal homo (1)</i>	
Idem.	003	<i>Es Fornàs</i>	
Idem.	004	<i>Desembarcadero de sa llenxa de la Mola</i>	Cala Teulera
Idem.	005	<i>En Romaní</i>	Idem.
Idem.	006	<i>Escaló d'en Bernadí o s'Escala de la Reina</i>	Idem.
Idem.	007	<i>Es Corral fals</i>	Idem.
Idem.	008	<i>Es Gànguïl (2)</i>	Idem.
Idem.	009	<i>Es Rincó de sa platja d'en Miou</i>	Idem.
Idem.	010	<i>Sa Platja d'en Miou</i>	Idem.
Idem.	011	<i>Es Cap de sa paret</i>	Idem.
Idem.	012	<i>Sa Platjola</i>	Idem.
Idem.	013	<i>S'Esquena des Fondalar</i>	Idem.
Idem.	014	<i>Es Fondalar</i>	Idem.
Idem.	015	<i>Es Fondalanet</i>	Idem.
Idem.	016	<i>Es Canal de Sant Jordi</i>	Idem.
Lazareto	017	<i>Es Macaret (3)</i>	Idem. (Muelle)
Idem.	018	<i>Es Cap de sa paret de tramontana</i>	Idem. (Muelle)
Idem.	019	<i>Es Cap des Moll de tramontana</i>	Idem. (Muelle)

Lazareto	020	<i>S'Olla</i>	Idem. (Muelle)
Idem.	021	<i>Es Cap de sa Paret de Migjorn</i>	Idem. (Muelle)
Idem.	022	<i>Es Doncell</i>	Idem.
Idem.	023	<i>Es Puntal, o sa Punta de sa Llosa (4)</i>	
Idem.	024	<i>Sa Lloseta</i>	
Idem.	025	<i>Es Bol de fòra</i>	
Idem.	026	<i>Es Baix de s'Algaret</i>	
Idem.	027	<i>S'Escar de s'Àncora (5)</i>	
Idem.	028	<i>Es Rincó de s'Àncora</i>	
Idem.	029	<i>Punta Ravell o s'Escala Reial</i>	
Idem.	030	<i>Es Fems (Recodo que confronta con la puerta principal del Lazareto)</i>	
Idem.	031	<i>Es Bol de llevant (Desembarcadero del Lazareto con noray muy antiguo) (6)</i>	
Idem.	032	<i>S'Olla des Bol de llevant (Caseta de baños del Lazareto)</i>	Muelle del Lazareto
Idem.	033	<i>Es Bol de ponent</i>	Idem.
Idem.	034	<i>Es Bol curt</i>	
Idem.	035	<i>Ensenadeta d'en Cremat</i>	
Idem.	036	<i>Sa Punta de sa Vinyassa (7)</i>	Ensenada de Sant Jordi
Idem.	037	<i>Canal de Sant Jordi</i>	Idem.
Norte	038	<i>En Focs. Moll de sa Vinyassa. Desembarcadero del Canal de Sant Jordi</i>	Idem.
Idem.	039	<i>Sa Fosseta</i>	Idem.
Idem.	040	<i>Sa Punta de sa Fossa</i>	Idem.
Idem.	041	<i>Sa Fossa</i>	
Idem.	042	<i>En Petit</i>	
Idem.	043	<i>Sa Punta de Cala Lladró</i>	Cala Lladró
Idem.	044	<i>L'Hospital</i>	Idem.
Idem.	045	<i>Sa Punta de l'Hospital</i>	Idem.
Idem.	046	<i>Es Clot</i>	
Idem.	047	<i>S'Illa Plana. Noray</i>	
Idem.	048	<i>Es Bol d'en Esteva</i>	
Idem.	049	<i>Es Llis</i>	
Idem.	050	<i>En Trobat</i>	
Idem.	051	<i>Sa Costa d'en Càrritx</i>	Calallonga
Idem.	052	<i>Es Bol d'en Tundi</i>	Idem.
Idem.	053	<i>N'Ombrívol</i>	Idem.
Idem.	054	<i>Ensenada d'en Cavallu</i>	Idem.
Idem.	055	<i>Sa Punta de Calallonga. Caseta de sa Punta o d'es Guarda de vista</i>	Idem.

Norte	056	<i>Es Bol de Calallonga</i>	Calallonga
Idem.	057	<i>Na Prima. Caseta des costat de na Prima</i>	Idem.
Idem.	058	<i>Calallongueta</i>	Idem.
Idem.	059	<i>En Gamba</i>	Idem.
Idem.	060	<i>Ses Xeringues</i>	Idem.
Idem.	061	<i>Sa Mata</i>	Idem.
Idem.	062	<i>N'Ase. Caseta d'es Bol nou</i>	
Idem.	063	<i>Es Bol nou. Caseta d'en Toni Esbert</i>	
Idem.	064	<i>En Gallarut (8)</i>	
Idem.	065	<i>Sa Punteta</i>	
Idem.	066	<i>Es Porquer. Cementiri des Protestants</i>	
Idem.	067	<i>Sa Punta d'en Dragó. Caseta "El Tibidabo"</i>	
Idem.	068	<i>Sa Bassa</i>	
Idem.	069	<i>Sa Punta des Cementiri. Caseta d'en Palaia</i>	
Idem.	070	<i>Sa Basseta. Cementiri de l'Hospital Militar</i>	
Idem.	071	<i>En Quince sous. Caseta d'en Benjamín</i>	
Idem.	072	<i>S'Apationeta</i>	
Idem.	073	<i>S'Apartió</i>	
Idem.	074	<i>S'Esquena d'Ortiga. Caseta "La Electra"</i>	Cala de Sant Antoni
Idem.	075	<i>De Terra a s'Escull. S'Escull de Sant Antoni</i>	Idem.
Idem.	076	<i>S'Esquena bona. Caseta d'en Pacífic "La Verberna"</i>	Idem.
Idem.	077	<i>Es Boletó. Viver de marisc</i>	
Idem.	078	<i>La Solana</i>	
Idem.	079	<i>La Solaneta</i>	
Idem.	080	<i>San Pit</i>	Cala Rata
Idem.	081	<i>Ensenada de Cala Rata. Caseta d'es Canonge</i>	Idem.
Idem.	082	<i>Sa Punta de Cala Rata. Noray (9)</i>	Idem.
Idem.	083	<i>N'Inglès</i>	
Idem.	084	<i>Sa Punta des Riu Pla. Noray</i>	
Idem.	085	<i>S'Ensenada des Riu Pla. Noray (10)</i>	
Idem.	086	<i>Viver d'en Mollets</i>	
Idem.	087	<i>Ses casetes de pedra (o de Mestre Benet) (11)</i>	
Idem.	088	<i>Es Bestiments nous</i>	
Idem.	089	<i>Sa Punta de sa Nou Pinya. (Noray denominado "Canó allargat". Caseta d'en Estela</i>	Sa Nou Pinya
Idem.	090	<i>S'Ensenada de sa Nou Pinya</i>	Idem.
Idem.	091	<i>Sa Punta d'es Freu</i>	Idem.
Idem.	092	<i>Es Pont de s'Arsenal</i>	
Idem.	093	<i>S'Illa de s'Arsenal (o S'Illa de Pinto)</i>	

Norte	094	<i>Es Mestre Hous (12)</i>	
Idem.	095	<i>En Valent</i>	
Idem.	096	<i>Sa Vinyeta</i>	
Idem.	097	<i>Es Cap de sa paret</i>	Es Cós Nou
Idem.	098	<i>Sa Bardissòla de sa Reserva</i>	Idem.
Idem.	099	<i>S'Esquena d'es Còdol (través de s'Escull des Frares)</i>	Idem.
Idem.	100	<i>S'Escull</i>	Idem.
Idem.	101	<i>Es Canaló (frente al Cuartel de Caballería)</i>	Idem.
Idem.	102	<i>Es Través</i>	Idem.
Idem.	103	<i>Sa Punta des Jonquet</i>	Idem.
Idem.	104	<i>Esa Bol de Binisermenya</i>	Idem.
Poniente	105	<i>Sa Punta de sa Vinya</i>	Sa Colàrsega
Idem.	106	<i>Es Pont de sa Colàrsega</i>	Idem.
Idem.	107	<i>Es Coll des Vent</i>	Idem.
Sur	108	<i>S'Escala d'en Jordi</i>	Idem.
Idem.	109	<i>S'Hort Nou</i>	
Idem.	110	<i>Es Matadero</i>	
Idem.	111	<i>Es Molí de Foc</i>	
Idem.	112	<i>Sa Caseta des General</i>	
Idem.	113	<i>Es Carboners</i>	
Idem.	114	<i>L'Aduana</i>	Baixamar
Idem.	115	<i>S'Amarradero d'es Vapor</i>	Idem.
Idem.	116	<i>Sa Penya o Pla de La Consigna (13)</i>	Idem.
Idem.	117	<i>La Consigna</i>	
Idem.	118	<i>Sa Còsta d'enmig</i>	
Idem.	119	<i>Es Tros d'es Carbó (fins Es Magatzem d'en Taltavull)</i>	
Idem.	120	<i>Sa Riba nova fins</i>	
Idem.	121	<i>Sa Punta de sa Còsta llarga</i>	
Idem.	122	<i>Sa Punta, Ensenada que arriba fins</i>	
Idem.	123	<i>Sa Punta des Moreret. Punta de Ca'n Poma. Punta de Calafiguera (14)</i>	
Idem.	124	<i>Ses Covetes</i>	Calafiguera
Idem.	125	<i>Es Llenegall</i>	Idem.
Idem.	126	<i>Es Gatassos. Caseta de Bany</i>	Idem.
Idem.	127	<i>S'Esquena de Calafiguera</i>	Idem.
Idem.	128	<i>Calafiguera</i>	Idem.
Idem.	129	<i>En vint i quatre</i>	Idem.
Idem.	130	<i>Sa Bardissòla</i>	Idem.

Sur	131	<i>Es Bolet</i>	Calafiguera
Idem.	132	<i>S'Hort des Pobres</i>	Idem.
Idem.	133	<i>Sa Punta Vermella o d'es Rellotge</i>	Idem.
Idem.	134	<i>Sa Roca</i>	Idem.
Idem.	135	<i>Es Cap de sa Còsta de sa Fàbrica</i>	Idem.
Idem.	136	<i>Cala Figuereta. Sa Fàbrica de Calafiguera</i>	Idem.
Idem.	137	<i>Sa Cova de sa Parra o Nedador d'es Capellans (15)</i>	Idem.
Idem.	138	<i>Sa Punta des Fonduco</i>	
Idem.	139	<i>Es Tros de na Vermella</i>	El Fonduco
Idem.	140	<i>El Fonduco</i>	Idem.
Idem.	141	<i>Es Viver d'en Maspoch</i>	Idem.
Idem.	142	<i>S'Escullet d'el Fonduco</i>	
Idem.	143	<i>Es Repòs del Rei</i>	
Idem.	144	<i>Cala Figuerasses</i>	
Idem.	145	<i>Es Pujador</i>	
Idem.	146	<i>Cala Fontanilles</i>	Cala Fontanilles
Idem.	147	<i>Es Canó de sa Punta d'es Faro. Baix de sa Caseta d'en Vinent</i>	Idem.
Idem.	148	<i>En Manota</i>	
Idem.	149	<i>Ses Ringlades</i>	
Idem.	150	<i>Sa Punta de Calacorb</i>	Cala Corb
Idem.	151	<i>Cala Corb fins a</i>	
Idem.	152	<i>S'Escala d'en Flaquer</i>	
Idem.	153	<i>Sa Costa de sa Cova des Frares (16)</i>	
Idem.	154	<i>Sa Punta de Nequefeis. Caseta de Banys d'es Castell</i>	
Idem.	155	<i>Sa Punta de s'Estadó</i>	Bol de s'Estadó
Idem.	156	<i>Sa Cova de sa llenxa del Rei o de sa Llenxa d'auxili</i>	Idem.
Idem.	157	<i>Es Plenet. Davant sa casa de n'Oliver (17)</i>	Idem.
Idem.	158	<i>Sa Punta de Calesfonts</i>	Calesfonts
Idem.	159	<i>S'Escala de Calesfonts</i>	Idem.
Idem.	160	<i>Calesfonts</i>	Idem.
Idem.	161	<i>Ses Ombres</i>	Idem.
Idem.	162	<i>Es Noray blanc (18)</i>	Idem.
Idem.	163	<i>Sa Punta d'enmig o sa Punta de Cala Pedrera</i>	Cala Pedrera
Idem.	164	<i>Es Noray foradat</i>	Idem.
Idem.	165	<i>Sa Cova des Mariner</i>	Idem.
Idem.	166	<i>Es Noraiet</i>	Idem.

Sur	167	<i>Cala Pedrera. (Font sobre la qual hi ha una capella)</i>	Idem.
Idem.	168	<i>Sa Punta de sa Font nova</i>	Idem.
Idem.	169	<i>Sa Font nova</i>	
Idem.	170	<i>Es Canó</i>	
Idem.	171	<i>Sa Punta de na Capitana o Punta de ses Argas (19)</i>	
Idem.	172	<i>Es Cantons</i>	
Idem.	173	<i>Es Canó de sa Punta des Pouet</i>	
Idem.	174	<i>Es Pouet</i>	
Idem.	175	<i>Es Baix des Moro (20)</i>	
Idem.	176	<i>S'Escar (21)</i>	
Idem.	177	<i>S'Aigo dolça</i>	
Idem.	178	<i>Ses Calderes (22)</i>	
Idem.	179	<i>Sa Llosa de Sant Carles o de Sant Esteve (23)</i>	
I. Hospital	180	<i>Sa Cova</i>	
Idem.	181	<i>Sa Porta</i>	
Idem.	182	<i>Es Banyer de l'Hospital</i>	
Idem.	183	<i>Es Morer</i>	
Idem.	184	<i>Sa Roca de s'aigo</i>	
Idem.	185	<i>Es Cap de s'illa de llevant</i>	
Idem.	186	<i>Es Cap des Bol de ses Tites</i>	
Idem.	187	<i>Es Xugador de ses Tites</i>	
Idem.	188	<i>Es Faro</i>	
Idem.	189	<i>En Serení</i>	
I. Ratas	190	<i>Nord</i>	
Idem.	191	<i>Sud</i>	
I. Plana	192	<i>Es Varader</i>	
Idem.	193	<i>Es Cap de s'illa de mestral</i>	
Idem.	194	<i>Sa part de tramontana</i>	
Idem.	195	<i>Es cap de s'illa de xaloc</i>	

Notas:

- 1.- En este punto se perdió, hace 14 o 15 años el Milord americano **Soen**. Su casco fue comprado por don Frasnisco León y otros.
- 2.- Sobre este punto hay la torre denominada Torre des Ganguil.
- 3.- Este punto viene a caer debajo del Cementerio del Lazareto.
- 4.- En este sitio se perdió hace pocos años un pailebot de don Jaime Huguet.
- 5.- En este punto fue amarrada la cadena que enlazaba la serie de buques que los ingleses echaron a pique para formar la segunda valla que había de impedir la entrada de navíos enemigos durante la guerra con España (1781).
- 6.- En este noray fue amarrado un extremo de la cadena de perchas eslabonadas que sirvió de tercera valla para cerrar el puerto durante la segunda dominación

- inglesa, rotas las hostilidades con España (1781).
- 7.- Entre esta punta y la Isla de la Cuarentena se encuentra el dique flotante (Subic).
 - 8.- Frente a este sitio, en el fondo del mar, se halla todavía el buque que hace unos 140 años entró en el puerto con fuego a bordo, hundiéndose al fin, pero salvándose la tripulación.
 - 9.- Sirve esta punta de guía para conocer dónde empieza en la costa norte “La Reserva”, o sea, la extensión de puerto en que está prohibida la pesca con redes y otras artes de pescar.
 - 10.- Frente a este noray perecieron ahogados, hace algunos años, dos cabos de mar de la fragata **Navarra** que cumpliendo órdenes superiores, en una noche tempestuosa, habían ido a reforzar las amarras del mencionado buque. Los cadáveres fueron hallados por el Patrón, Cristóbal Mus, algunos días después, en el mismo sitio en que zozobró el bote que ellos mismos guiaban (1888).
 - 11.- Se llaman así porque éste era el nombre del albañil que las construyó.
 - 12.- Frente a este punto se hallaba el taller de ferretería que se incendió en 1894 propiedad de don Pablo Ruíz Verd, antes de fundar la sociedad “La Maquinista Naval”.
 - 13.- El año 1832 cayó en este punto un gran peñasco desprendido del escarpado que existe detrás de los actuales almacenes y que se elevan hasta la calle de San Nicolás denominada, vulgarmente “La Miranda”. En este mismo punto se construyó el edificio titulado “La Consigna”, que sirvió para oficinas de Sanidad Marítima hasta que medio derruido tuvieron que abandonarlo, y por último derribarlo por inservible.
 - 14.- Sirve de guía, en la costa sur, para conocer donde empieza “La Reserva”.
 - 15.- Sitio a donde iban los sacerdotes a tomar baños, antes de introducirse en Mahón la costumbre de construir casetas de baño durante la época calurosa del año, por ser sitio muy poco frecuentado.
 - 16.- Cuando el buque, que, como hemos dicho, se fue a pique al sitio denominado En Gallarut, entró en el puerto, llevaba fuego a bordo. Al hallarse frente al sitio conocido hoy por Es Pessetx de Santa Àgueda, en Villa-Carlos, y a poca distancia de tierra, varió de rumbo, haciendo proa a la costa norte del puerto. Un fraile que en él iba embarcado, al apercibirse de la maniobra y notar que se alejaban del sitio en donde había creído hallar su salvación, temerodo tal vez de morir abrasado, se echó al mar y nadando se dirigió a la orilla sur; pero, con tan mala suerte, que en lugar de ir bajo el paseo dicho, en donde hubiera podido saltar con facilidad, fue a parar frente a la cueva que hay en esta costa, la más escarpada de todas y no pudo ganar tierra. Considerándose perdido empezó a dar voces de socorro, que por suerte fueron oídas, y acudieron unos vecinos de Villacarlos a salvarle, denominándose, desde entonces aquella cueva Sa Cova des Frares.
 - 17.- Entre este punto y la Punta de Nequeféis, pero en el centro del puerto, a unas 16 brazas de fondo, hay una lancha a pique, cargada de fusiles con bayoneta calada.
 - 18.- En el noray que hay en este sitio se amarró el otro extremo de la cadena que sirvió de tercera valla para cerrar el puerto de Mahón, en la época dicha (véase nota 6).
 - 19.- En el noray que allí se ve, se amarró la cadena que enlazaba los buques que se echaron a pique para formar la segunda valla, que había de cerrar el puerto de Mahón (véase nota 5).
 - 20.- Hace unos 50 años que en este punto se perdió un Milord.
 - 21.- Hace cerca de 55 años que se perdió una polactra en este punto cargada de algodón.
 - 22.- Hace cerca de 60 años que se fue a pique un vapor frente a este sitio.
 - 23.- Sitio colocado frente a frente del primer punto que hemos citado, o sea de Sa Llosa de la Mola. En ambos puntos empieza también a contar la costa exterior de la isla, interrumpida aquí por la boca del puerto.

J. Ferrer y Aledo

