

ALFONSO BUENAVENTURA



**EL MUNDO DE LOS
PESCADORES EN MENORCA
(PARTE III)**

Biografías

BIBLIOTECA MARÍTIMA MENORQUINA

**BIBLIOTECA MARÍTIMA
MENORQUINA**



**EL MUNDO DE LOS
PESCADORES EN MENORCA**

(PARTE III)

Biografías

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
Cofradía de Pescadores de Ciutadella
Cofradía de Pescadores de Fornells**

Portada de este Tomo: El *llaiüt* de pesca *NILO*, regresando a puerto tras una de sus jornadas de trabajo. (Imagen Artefoto)

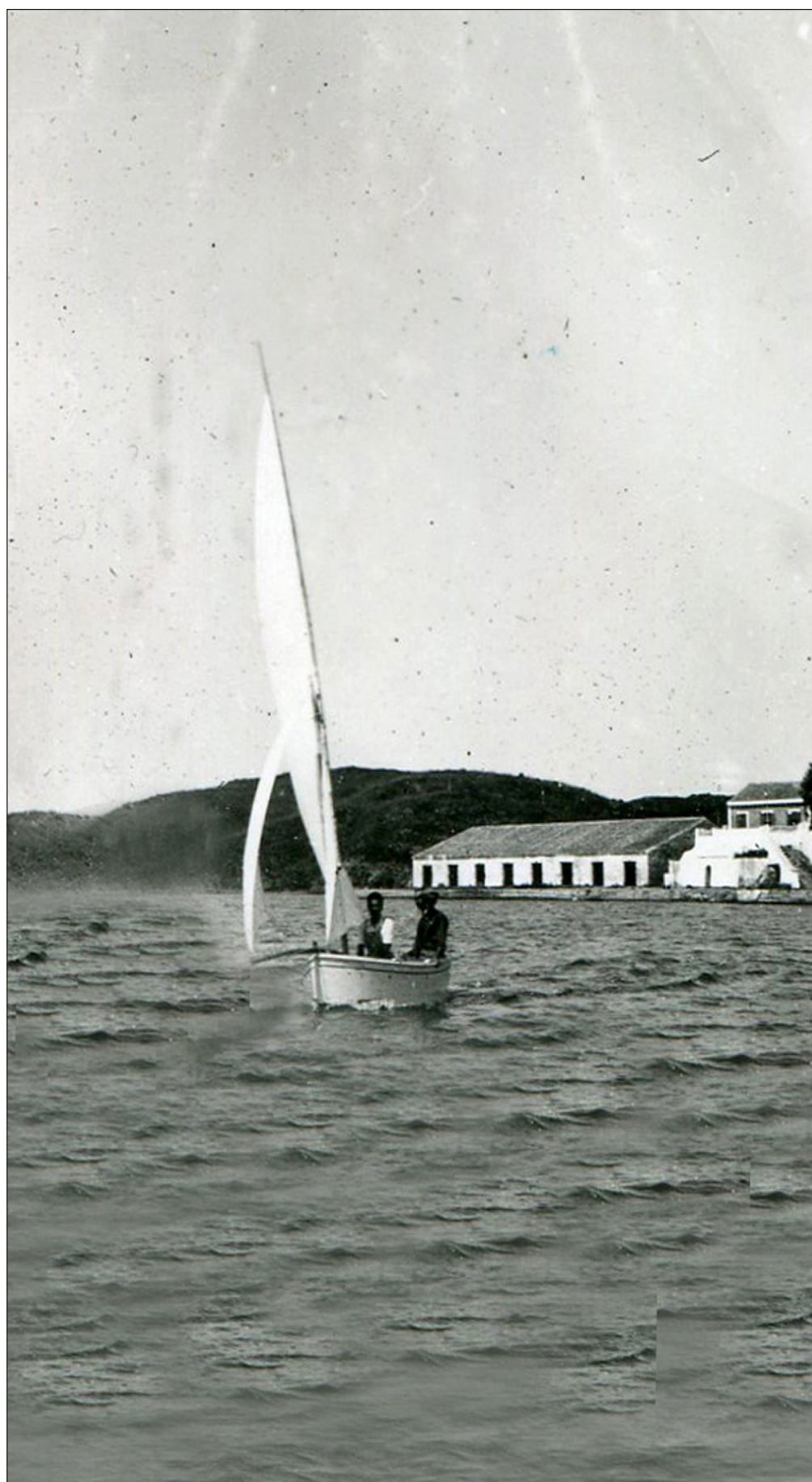
Alfonso Buenaventura Pons

Edición en PDF

03/2022

ÍNDICE

1.-	Prólogo	9
2.-	Biografías y anecdotarios (Profesionales)	11
	2.1.- Ciutadella	11
	- Biel Cerdà “Niu”	11
	- Francisco Marquès “Xisco Felitus”	30
	- Hermanos Canals	63
	- Jaume Pérez	74
	- Rafel Marquès “Fel Felitus”	80
	- Sisco Domingo	86
	2.2.- Es Castell	96
	- Delio Preto (“En Delio”)	96
	- Leandro Preto “Miquelillo”	111
	- Nito Florit	115
	- Pepe Albiol	121
	2.3.- Fornells	129
	- Jesús Pascual	129
	- Joan Riera Mascaró	135
	- Miquel Petrus Roselló	141
	- Pedro Seguí “Perico s’Aloves”	151
	- Sebastià Fuxà “Bià del Toro”	155
	- Toni Riera “Roxillo”	159
	- Toni Garriga Riera “Tanu”	177
	- Toni Riera “Neni”	189
	- Toni Riera Garriga	215
	2.4.- Mahón	224
	- Gaspar Melsión	224
	- Guillermo Company	243
	- Joan Roselló “Nito Pou”	250
	- José “Pito” Quintana	260
	- Miquel Mateu y Mateu Albertí “Es Mateus”	276
	- Nito Llabrés “Meti”	286
	- Paco Pons Manent “Sis-set”	306
	- Tòfol Mus Reynés	320
	- Fornells vs. Diego Sans Riera	332
3.-	Galería fotográfica	338



1.- PRÓLOGO

Se presenta la “Parte III” y última del pequeño estudio llevado a cabo sobre el mundo de los Pescadores de antaño en Menorca, que ha sido enmarcado o rodeado de varias opiniones de algunos de los pescadores actuales.

El mundo de la Pesca ha resultado siempre fascinante pues no hay que olvidar que la pesca Deportiva también ha estado siempre a su lado, por la gran tradición que ha tenido entre las gentes de Menorca.

En esta Parte III se muestran las opiniones, anécdotas, aventuras y, por qué no también, desventuras, que han tenido sus protagonistas. Porque ¿qué pescador no se ha encontrado en alguna ocasión con un problema, bien sea por la meteorología, bien con alguna especie marina que fuera capturada?

Las diferentes entrevistas fueron llevadas a cabo por este autor y fueron publicadas en su día en las páginas del periódico local “Menorca”. Pero, como decimos siempre, las historias no pasan de moda pero... con el paso del tiempo se olvidan irremisiblemente. Es por ello que han sido nuevamente recogidas en esta publicación porque *“lo que queda escrito no se olvida”* y, mientras permanezcan en el recuerdo, esos entrañables personajes que ya no se encuentran entre nosotros, permanecen vivos en el recuerdo.

Esperamos que esta trilogía agraderá a todos los amantes del mar y de la Historia Marítima de Menorca.

El Autor



2.- BIOGRAFÍAS Y ANECDOTARIOS

Las siguientes páginas recogen las impresiones obtenidas de diversos pescadores y mariscadores, las cuales aparecieron en las páginas del diario local “Menorca” tras ser entrevistados.

Hay que decir que no figuran todas sus manifestaciones ni, por supuesto, más personajes del elenco que está dedicado a realizar sus labores profesionales en la mar. Algunos de ellos ya no se encuentran entre nosotros. De sus manifestaciones se desprende el gran amor y respeto que sentían todos por la mar y sus muchos recuerdos que, a más de uno, les hizo soltar alguna lágrima o, cuanto menos, se pudo percibir una brillantez en sus ojos que reflejaban el fuerte sentimiento de un recuerdo compartido.

Todos ellos son un ejemplo de profesionalidad, bastante bonhomía y, sin duda, una fuente de información sobre tema tan inigualable.

11



Ciutadella: barcas y profesionales trabajando (*Fotos Antiguas de Menorca*)

CIUTADELLA: BIEL CERDÁ (“NIU”)

Gabriel Cerdá Cabiró, más conocido en los ambientes marítimos de Ciutadella como “*Biel Niu*”, es en la actualidad pescador profesional jubilado. Mallorquín de nacimiento, en sus ancestros ya figuraban pescadores, como su abuelo que, además ejercía igualmente la labor de *mestre d’aixa*; su

padre fue pescador y, un tío suyo, Joan “Niu”, un reconocido *mestre d’aixa* y autor material de muchas de las embarcaciones con base en el puerto de Ciutadella de las que ha dejado legado y estilo propio, localizándose otros trabajos suyos en diferentes puertos de Menorca y Mallorca. Junto con Joan Melis, con quien trabajara durante bastante tiempo, Joan construyó también una embarcación tipo “golondrina”, de unos catorce o quince metros de eslora, empleando como astillero el propio Pla de Sant Joan, embarcación que llevaría por nombre *Ciutadella*. Precisamente, y como no podía ser de otra manera, en este puerto existen una serie de embarcaciones características con proa lanzada que son obra de Joan “Niu”: *Remedios*, *Sito* y *Mercedes*, aunque también las construyera de proa recta, como la *San Rafael* o la *María Gloria*. Actualmente continúa este mismo trabajo el reconocido *mestre d’aixa* Llompart, que procede de la escuela de los “Niu”, ya que de sus manos y escuela aprendió desde muy joven el oficio.

12



Biel “Niu” a bordo de su barca (*Biel Cerdà “Niu”*)

El padre de Biel tenía otros siete hermanos y todos ellos pertenecían a la mar salvo uno. Por parte de madre, los miembros estaban más bien vinculados al campo de Mallorca. Y por lo que se refiere a Biel, tiene otros tres hermanos de los cuales el segundo, Jaime, fue también pescador, trabajando

las *nanses* a bordo de la barca *Mari Toni*, siendo el único pescador en activo en la costa ciudadelana que empleaba para su trabajo este tipo de aparejo, otros tiempos muy popular, y que se emplea para la captura de la langosta.

La familia Cerdá vino a establecerse a Ciutadella, procedente del Puerto de Pollensa durante la guerra española, puesto que el abuelo había sido también alcalde pedáneo en aquella población durante la República. Estuvieron viviendo desde entonces en Menorca hasta el día en que cambió el signo político a favor de los nacionales, siendo entonces como tantos otros de su misma ideología, apresados. Aún así, el abuelo, que era el miembro de edad más avanzada, continuó trabajando en su oficio, de tal forma que quedó como *mestre d'aixa* en la Mola de Mahón, teniendo a su cargo el mantenimiento de las embarcaciones que se encontraban allí destinadas. Por su parte al padre lo retuvieron veintiún meses, tras los cuales tuvieron que liberarlo por falta de pruebas. Durante ese espacio de tiempo, la madre de Biel había quedado sola al cargo de tres pequeños, que fueron enviados a vivir con los abuelos maternos a Mallorca. Cuando los patriarcas de la familia fueron puestos nuevamente en libertad los chicos volvieron a Menorca y comenzaron desde entonces a dedicarse de lleno a la pesca profesional. En sus comienzos lo hacían a bordo de la barca propiedad del abuelo, *Luz y Vida*, de 38 palmos, construida por él mismo con un diseño muy marinero.

En aquellos años la vida del pescador era muy dura, existían restricciones en el suministro de combustibles y los motores —para las embarcaciones que se podían permitir el “lujo” de incorporarlo— eran lentos y de poca potencia (los llamados de “cabeza caliente”, que tenían que calentarse previamente a la puesta en marcha mediante un soplete). Si el tiempo era bueno y hacía algo de viento el patrón paraba el motor inmediatamente, continuando la navegación a vela, con lo cual se ahorra combustible, el cual no se encontraba en el mercado ni siquiera de contrabando. Las barcas estaban peor cuidadas y eran bastante viejas porque con la postguerra no había dinero para emprender la aventura de llevar a cabo nuevas construcciones

—Todos íbamos remendando la que teníamos hasta que por fin llegaron tiempos mejores. Cuando mi padre dejó de utilizar la barca del abuelo marchó a comprar otra en Alcudia que llevaba por nombre *A. Enseñat*, teniendo yo por aquella época unos dieciséis años de edad y, cuando estuve cumpliendo el servicio militar en el 53, compró otra, también hecha en Alcúdia y que se llamó *Antonieta*, un *llaüt* de 38 palmos equipada con un motor diesel. Los hermanos trabajábamos con él y ello contribuyó a mejorar notablemente la economía familiar puesto que todas las posibles ganancias quedaban en el seno de la misma. Luego tuvimos que sortear otro gran escollo que nos había puesto el destino, y fue que mi madre falleció a la temprana edad de treinta y nueve años, cuando yo tenía diecisiete y mi hermano pequeño, catorce meses. Aquello, como puede imaginarse, supuso un gran palo para todos, que fuimos salvando poco a poco y con mucha voluntad. Mi hermana, que tenía dos años menos que yo tuvo que ponerse al frente, hasta que contrajo matrimonio y marchó a Mallorca. Yo también me casé y con mi mujer estuvimos llevando la casa hasta que mis hermanos también se casaron.

Sin duda una etapa muy difícil a la que había que añadir que, como pescadores, se levantaban muy de mañana para hacerse a la mar y regresaban cuando podían y el trabajo se lo permitía. No existían las fiestas ni sucedía como en la actualidad en que, si el tiempo no ofrece suficiente confianza, no se sale a la mar.

—En aquellos años, cuando íbamos de langostas, si a las once de la mañana el tiempo calmaba un poco, soltábamos amarras y nos hacíamos rá-

pidamente a la mar para recuperar el tiempo perdido. Para poder ejercer nuestra profesión nos encontrábamos con muchos problemas por falta de medios que irían llegando con el progreso. Por ello, si íbamos de palangres el cebo lo conservábamos salado dentro de una *tina* a bordo, puesto que no existían las cámaras. Pero si se trataba de la época de invierno, en que muchos días las *barques del bou* no se hacían a la mar, salvo la *Valldemosa*, te quedabas sin él y ello te obligaba a salir además a la mar para obtenerlo. Por ello, regresabas cuando podías puesto que era primordial aprovechar al máximo los días de buen tiempo.



Jaume Cerdà, hermano de Biel y también pescador (*Joan Mascaró*)

Los Cerdà fueron también pescadores de *nanses* durante largo tiempo, las cuales tenían que cebar correctamente para que cumplieran su función cual era la captura de *cabres* y *llagostes* principalmente. El cebo lo obtenían a base de volantín, capturando serranos y vacas y, cuando no, iban a *correr vorera* para localizar algún pulpo que resultaba igualmente excelente. Una zona buena era la de *Cala en Busquets*, situada en el interior del puerto. También, como para los palangres, solían comprar *gerret* a las barcas de arrastre o cogían su barca e iban de calamares.

—Algunos de los medios empleados como cebo sorprenderán hoy a más de uno pero, en aquellos años, los precios no eran los de ahora y además se encontraban en abundancia, algo que impedía que indiscriminadamente se fueran al alza.

Tampoco las embarcaciones tenían las comodidades y avances de hoy y todo lo que se quiera comparar con las actuales era indefectiblemente en menos: menor potencia, menores esloras, menos combustible y, por contra, las distancias y los peligros eran mucho mayores y las técnicas más anticuadas. Aquellos motores normalmente carecían de inversor y muchas de ellas, también de embrague, como la de la familia, lo cual suponía un grave contratiempo. Por eso, el trabajo en sí, tanto de calar como de levar, lo realizaban al remo, al igual que manualmente se manejaban los palangres y *filères de nanses*. Por ello hay que comprender que, en los días en que había mala mar, en que ésta dominaba a la embarcación a su antojo, entre *brandades*, arfadas y cabezadas, el esfuerzo titánico que suponía para los pescadores, les dejara totalmente agotados al finalizar la jornada. No existían tampoco

las ropas de agua cómodas que permitieran realizar libremente todo tipo de movimientos, puesto que se usaba un capote militar que cuando había quedado impregnado del inefable salitre, tan sólo con la humedad ambiente, bastaba para quedar ya empapado, convirtiéndose en frío y nulo protector para quien lo llevara, a la par que extraordinariamente pesado.

Sobre los sistemas de pesca por lo que a la langosta se refiere, según las épocas y los períodos de veda, por aquel entonces estaba vedada su captura de principios de octubre hasta finales de enero. El resto del año, Biel y su familia se dedicaban enteramente a su captura. Durante los cuatro meses en que no podían hacerlo iban de palangres de serrano con los cuales capturaban *bastina*, serranos, arañas, *ratjades*, *cap-rotjos*, etc. Más adelante comenzaron a utilizar simultáneamente el *sardinal* para capturar agujas, las cuales eran abundantes y además muy solicitadas. El palangre habitual era siempre el pequeño, todo lo contrario que el utilizado por su padre, que solía ir a pescar al *fort viu*. Este tipo de aparejo necesitaba un cebo más seleccionado, motivo por el cual, cuando se capturaba un pulpo era guardado celosamente puesto que suponía una excelente carnada para capturar los meros que, de estar vivos, se mantenían así ligados en el interior del puerto hasta poder ser vendidos.

15



Imagen de época de la Pescadería de Ciutadella (*Fotos Antiguas de Menorca*)

El *sardinal* es un arte de cerco que, originalmente, estaba destinado para capturar la sardina. De malla pequeña y muchos flotadores, solía tener de 200 a 300 metros de longitud. Se situaba paralelo a la costa y con una caña se hacían saltar las agujas si se encontraban en la zona. Para colocarla se llevaba a bordo de la embarcación y se navegaba hasta la pesquera, donde se calaba. De haber agujas, se cerraban los dos extremos tirando de sendos cabos. Habían 7 u 8 embarcaciones que se dedicaban a este tipo de pesca. Una vez capturadas y debido a los problemas apuntados anteriormente, para conservarlas se solían amarrar las embarcaciones de un extremo con un cabo al puente de la Colàrsega del puerto de Ciutadella y del otro mediante un largo al muelle, quedando las embarcaciones en un símil de “en roda”, tras lo cual se colocaban las agujas sobre la cubierta a fin de que quedaran cubiertas y refrescadas

por el ralentí de la noche (la humedad propia de la *serèna*)

—Lo mismo sucedía con las embarcaciones que se dedicaban a la captura del *gerret de vorera*, una especie que se captura de noche, que también colocaban en la cubierta tras lo cual amarraban de igual forma sus embarcaciones. También resultaba de excelente remedio para evitar la acción de los gatos.

Biel “*Niu*” recuerda que cada mes de mayo solían avistar el paso de los cachalotes mulares por el canal existente entre Menorca y Mallorca, los cuales solían emitir un fuerte rugido cuando respiraban y expulsaban el característico chorro de agua, el cual podía escucharse desde muy lejos.

—Recuerdo que una vez, trabajando con mi padre sobre la zona de *Sa Barra*, tuvimos que parar de faenar porque venían dos grandes ejemplares hacia el punto en que nos encontrábamos nosotros, uno por cada lado. Mi padre me dijo que no hiciera ningún tipo de ruido para no alterarlos, permaneciendo completamente callados hasta que pasaron de largo. Tiburones grandes no hemos capturado nunca pero cuando llegaron los marrajeros, los cuales colocaban sus flotadores provistos de unos grandes anzuelos, nosotros decidimos probar a hacer lo mismo en los *capcers* de nuestros aparejos, colgando de los mismos una *braçola* armada con un anzuelo grande cebado de *verat*, pulpo o *gerret*. Grandes no, pero tiburones pequeños y peces espada capturamos varios. Recuerdo cierta ocasión en que fui con el marinero a recuperar a manos un palangre de los grandes, cuyos anzuelos estaban cebados de esa forma. Un momento en que me asomé por la proa para ver si venía algo me quedé completamente helado, porque en ese mismo instante un tiburón muy grande estaba con su enorme boca abierta dispuesto a capturar el cebo. El susto que recibí fue impresionante y, menos mal que no se enganchó, puesto que lo hubiéramos tenido que soltar. Hoy día no salen tantos. Cuando se calaban las *madraves* solían ser más habituales ya que si se topaban con ellas, quedaban atrapados casi siempre. Es un sistema que vi emplear más por la costa de Mallorca.

En la costa de Ciutadella solía calarse un sistema semejante en las proximidades de la *Punta de Cala en Blanes*, en una zona conocida como *Ets Enderrossalls*. Aquel sitio era muy bueno para las *círvies*; también lo eran *Cala en Bastó* y *Cala Blanca*, donde solían trabajar los “*Felitus*”. Tenían que ser *raconades* aptas para poder colocar el aparejo que aquí recibe el nombre de *solta* y cuya forma, una vez en el agua, era de medio caracol, es decir, con una forma de “6”. Por lo visto estos peces nadan siguiendo siempre el perfil de la costa y cuando se encuentran la solta la siguen hasta meterse en la curva del “6” y una vez allí ya no saben qué hacer y permanecen dentro.

—Yo creo que podrían hacerlo perfectamente pero se ve que su instinto les hace quedarse allí dentro.

La *madrava*, que venía a ser lo mismo pero que estaba construida utilizando un material más reforzado, era fijada al fondo con ayuda de varias anclas.

Otra costumbre de la familia era que, cada año, al terminar la temporada de la langosta, solía ir hasta el Puerto de Pollensa para ver al resto de la familia, que continuaba residiendo allí. Si hacía buen tiempo, calaban unos cuantos palangres y así podían incluso llevarles pescado. En una de tantas ocasiones salieron de regreso con muy buen tiempo sobre las doce de la noche. La barca era la *A. Enseñat*, que estaba equipada con un motor Fénix, de cabeza caliente, como ya se ha explicado. Llevaban a bordo a su hermano y al abuelo, habían doblado Cabo Pinar y entrado poco después en el Canal.

—Cuando hacía unas dos horas que habíamos salido comenzamos a ob-

servar preocupados como por *tramontana* comenzaba a relampaguear muy seguida e insistentemente. No tardó en aparecer el viento que en pocos minutos levantó una mar impresionante, mientras nosotros estábamos fuera ya de toda posible protección. Mi padre estaba realmente preocupado y me sugirió la posibilidad de poner rumbo a Cala Ratjada. Yo le hice desistir de la idea puesto que si no éramos capaces de encontrarlo con aquella gran falta de visibilidad debida al chubasco, podríamos perdernos entre aquella mar tan alborotada y que, para mi, lo mejor era virar en redondo y volver a Puerto de Pollensa. Así lo hicimos, tardando siete largas horas en conseguirlo. Tuvimos la gran fortuna de salvar aquel temporal sin que nos pasara nada.

En la costa sur existen varias vetas de piedra tras el *tall de s'alga*, que son como un oasis en medio de un desierto de arena, ya que ésta ocupa la mayor parte del lecho marino en esa zona a partir de los 30 m. Estas vetas eran muy buenas para la captura de langostas. Las que se capturan en los fondos del canal y en el sur son muy semejantes. Difieren poco de la que se captura en *es fort viu* del norte. Lo que sucede es que en el canal hay mucha arena y es muy difícil de localizar porque primero es necesario saber encontrar la roca, mientras que en el norte la plataforma es generalmente de piedra. La familia de los “*Niu*” eran los únicos pescadores que solían trabajar en ellas y solían respetar bastante su preservación en cuanto a tallas se refiere. Y había bastante langosta, según reconoce. Hoy prácticamente ha desaparecido puesto que han proliferado las barcas de pesca profesionales, al igual que en el resto de la Isla, que no son de pescadores de oficio, sino que son otro tipo de industriales que las mantienen como segunda profesión, de los que se comenta que mucha parte de culpa tienen en el descenso de la pesca por no haber sabido respetar esas claves tan importantes como necesarias para preservar el que es medio de su subsistencia.

17



Construyendo una ‘nansa llagostera’ (Biel Cerdà “Niu”)

—El pescador profesional está hoy en día muy concienciado de que hay que preservar el medio y respetar las tallas puesto que les va en ello su futuro. Incluso hay quien hace más. El ejemplo lo tenemos en que, no hace mucho, los tripulantes de la barca *Curniola* capturaron dos ejemplares de langosta

que tenían ya perfectamente la talla y que al cogerlas vieron que estaban cargadas de huevos. Simplemente las desengancharon y las devolvieron nuevamente al agua y eso es algo que deberían de hacer todos y, sin embargo, las tallas que no dan la medida van a parar a la cazuela familiar, porque quienes las capturan saben perfectamente que no pueden venderse. Y éso, es algo que un pescador profesional auténtico no haría nunca en la vida.

Todas las langostas capturadas eran llevadas a la caseta del la Cofradía de Pescadores, que se encontraba situada donde hoy está la caseta de Sanidad, en el puerto de Ciutadella. Cada sábado se subastaba a viva voz y quien ofrecía mejor precio ganaba y tenía para su comercialización toda la langosta capturada por las embarcaciones del puerto. Allí se encontraban los mejores revendedores de la Isla: Pedro Reynés, Valentín Roca (Fornells), Maspoch (Maó), un tal Cerdá “*en Bufa*”, etc. y cada semana se repetía el proceso. Pero llegó un momento en que se pensó que podían estar de acuerdo entre ellos y se decidió que se llevara a cabo desde entonces en secreto, mediante sobre cerrado.

18



Temporal en la bocana del puerto de Ciutadella (*Joan Bagur Truyol*)

—El secretario de la Cofradía abría los sobres y adjudicaba el lote al mejor postor. Hoy las transacciones las lleva directamente cada barca que tiene sus propios clientes entre restaurantes y particulares porque los beneficios son bastante mejores, lógicamente. Yo comencé vendiendo la langosta a 75 pesetas el kilo. Cuando me jubilé la pagaban a unas 4.500. Hoy tenemos pescadores que la cobran a 7.000, mientras al cliente final le salen a 10.000 ó incluso, más. En mis tiempos no existía la demanda actual y por contra, existía en abundancia, lo que nos obligaba a guardarla en cajones en el agua (*vivers surants*) o exportarla a Barcelona. Se montaron cetáreas, unas insta-

laciones bastante complicadas que no dieron el resultado apetecible porque siempre se morían. Una de ellas estuvo instalada en *Sa Colàrsega* y en su interior había cuatro o cinco viveros muy grandes, que llegaron a acumular hasta 7 toneladas de langostas.

La Cofradía de Pescadores de Ciutadella sigue funcionando perfectamente y Biel manifestaba que existe una buena *germanor* entre todos sus socios. Entre éstos se encuentran los propiamente artesanales y los pescadores de arrastre, que reconoce igualmente son contrincantes de toda la vida y que históricamente nunca han logrado ir en total acuerdo, porque sus intereses respectivos chocan entre sí, aunque se pueda definir que en noble lid. Si alguna vez se han ocasionado roturas en los aparejos, se han resarcido siempre los daños económicos causados por lo que, las relaciones entre todos sus miembros se pueden considerar perfectamente como buenas.

Una anécdota que recuerda y que sucedió hace muchos años, es la relativa a una extraña enfermedad que padecieron las *cranques* (*cabres* en Ciutadella)

—Recuerdo que con las *nanses* capturábamos bastantes porque eran abundantes. Nosotros las subíamos y tras sacarlas las poníamos sobre cubierta. Pues hubo una temporada en que, en cuanto las poníamos sobre la barca se vaciaban bastante, de tal forma que, al verlo, las tirábamos nuevamente al mar y se quedaban flotando un rato hasta que, lentamente, se ve que volvían a llenarse de agua y se iban al fondo, marchando como si no hubiera pasado nada. Nunca supimos a que fue debido y el hecho se comentó largamente.

Sobre la circunstancia apuntada por otros pescadores de que hubo una época en que era muy abundante, tanto, que prácticamente carecía de valor, Biel opina que por aquel entonces las redes estaban fabricadas de cáñamo y si quedaba uno de estos crustáceos enganchado, las destrozaba muy fácilmente. Si a ello añadimos la abundancia y su bajo coste en el mercado, se puede entender el que los pescadores las odiaran y prácticamente las mataran en cuanto llegaban a sus manos clavándolas en los *escalums* (toletes) de sus remos, puesto que si salían muchas, las roturas y averías en los aparejos eran igualmente abundantes.

—Se trata de un crustáceo que no está quieto nunca y siempre está royendo lo que se pone a su alcance. Ahora imaginemos que pasan unos días en que los aparejos están calados y no pueden limpiarse de las mismas a causa de un temporal... Si como sucedía habían entre 40 y 50 ejemplares en los mismos y cada una haciendo su “labor”, no es difícil imaginar que el crustáceo resultara tedioso para el profesional que se veía obligado a reparar sus aparejos a cambio de prácticamente nada...

Y no solo las *cranques* han disminuido, sino todo tipo de fauna marina, que atribuye a la gran cantidad de embarcaciones que se dedican hoy a la pesca profesional y deportiva, dotadas de unos medios muy sofisticados (sondas, plotters, GPS, etc.) que hace que, en el momento en que alguien descubre un sitio bueno para la pesca, pronto se sitúen entre 6 ó 7 más en el entorno en cuanto corre la voz y lo dejen completamente limpio en poco tiempo.

La zona del canal siempre ha sido bastante propensa a nieblas y calimas, lo que hacía que en numerosas ocasiones, el pescador dejara la mayor parte de sus *toms* calados sobre *blanc* (arena) al no poder precisar correctamente sus señas, lo que se quiera o no, contribuía al mantenimiento de las especies; hoy ya no sucede lo mismo puesto que la electrónica se encarga de desvelar en todo momento sobre qué tipo de fondos se encuentra la embarcación. También éstas son más grandes y equipan motores mucho más potentes, tanto las profesionales como las deportivas.

Biel define como dos zonas que han dado muy buenos resultados a los pescadores hasta hace muy poco, puesto que en la actualidad es muy difícil encontrar una que se mantenga virgen o, cuando menos en pleno apogeo, a las denominadas *Es Plaer* y *Sa Barra*. *Es Plaer* es una plataforma que se encuentra situada cerca de Cap d'Artrutx, bastante extensa y muy apta para capturar serranos. *Sa Barra* es otra plataforma en forma de riñón situada a unas 5 millas de Ciutadella en dirección a Alcúdia con predominio de fondos de roca de entre 60 metros en la fachada que mira hacia Menorca y, hasta 143 metros por la de fuera. Es muy diferente a la primera ya que siempre resultó ser un buen criadero de *cranques*, *llagostes* y de pescado de todo tipo.



Trabajos habituales en puerto (*Fotos Antiguas de Menorca*)

—Hoy por hoy va todo el mundo; hasta los submarinistas provistos de botellas de aire comprimido bajan a ver qué encuentran, a los que se les han añadido últimamente los palangreros mallorquines con lo cual está siendo arrasada sin compasión. Los profesionales de Ciutadella suelen pescar también con el palangre clásico, aunque durante la temporada todo el mundo se dedique a la langosta, como puede suponerse. Por este motivo, antes existían unas épocas en que se volvía a repoblar poco a poco de las especies que estaban en veda, mientras el pescador se dedicaba a otro tipo de capturas. Hoy no existe tregua y el resultado es que está siendo esquilma. La Conselleria d'Agricultura i Pesca del Govern Balear quiere poner coto a esta problemática, pero es muy difícil de conseguir. Existen unas normas sobre potencias de motores y distancias con respecto a las esloras de las embarcaciones. En mi última barca, por su eslora tan solo podía llevar un máximo de 110 CV. Hoy ves que embarcaciones similares que llegan de la isla vecina tienen 150 y hasta 200 CV. que son compensados poniendo a las embarcaciones un par de aletas a popa. En estas condiciones, en poco más de hora u hora y media están sobre nuestras *pesqueres*. Son embarcaciones que navegan a 13 y 14 nudos. Existiendo entre puertos, pongamos Cala Ratjada y Ciutadella 24 millas de distancia, es muy fácil hacer el cálculo para saber lo que les llevará colocarse sobre *Sa Barra*. Nosotros esperamos que se resuelva de una vez por todas o el resultado, como es de suponer, será de hambre para todos...

Sa Barra fue lugar de hábitat de todo tipo de peces y crustáceos: langostas, *cranques*, meros, serranos, *pagres*, etc. los cuales existían en abundancia aunque hoy ha sido prácticamente esquilma.

—Ahora también se ha puesto de moda el palangre de nylon y son muchísimas las embarcaciones mallorquinas que se dedican a batir estas pesqueras, palangres que en cuanto enrocan parten, estando el fondo cubierto de grandes trozos de este aparejo que esperamos que al pudrirse los anzuelos con el paso del tiempo, no lleguen a constituirse en un nuevo problema. Yo me encontré en cierta ocasión con un *bou* casi entero que se ve hacía ya mucho tiempo que había sido enganchado y por ello abandonado. Su aspecto era de encontrarse casi petrificado por las cantidad de elementos marinos que se habían fijado en él.

También se considera un defensor y apuesta firme por la reserva de la costa norte de la isla porque sin duda contribuirá a repoblar nuevamente las esquilmas *pesqueres*

—Aunque será necesario que se lleve a cabo una buena labor de vigilancia. De momento sé que los pescadores respetan bastante la zona y que además advierten de su situación en falso a cualquier despistado que trasiegue por allí. Se cuenta además con la labor de la Guardia Civil y se tenía que poner una embarcación en servicio para controlarla por mar. Pero si tiene que desenvolverse como una auténtica reserva, tendrá que administrarse bien, porque cada vez se hacen más concesiones y al final se perderá el espíritu de lo que tenía que ser originariamente.

También será muy importante vigilar a los numerosos yates y embarcaciones deportivas que se desplazan a Menorca cada año desde todos los rincones del Mediterráneo plagadas de submarinistas porque esa zona costera tiene adquirida actualmente mucha fama debido a sus fondos de grandes piedras y *alguers*, restos de naufragios y parajes submarinos de ensueño...

—Sin duda alguna, si la organización funciona bien y para conseguirlo colabora todo el mundo, para que sea lo que realmente tiene que ser, respetando con ello todo lo que se tiene que respetar, la reserva contribuirá a regenerar nuestras *pesqueres*.

Biel “*Niu*” fue hace años protagonista de un naufragio, cuando un yate alemán le hundió su embarcación *Antonieta* mientras se encontraba trabajando en *Sa Barra* el 8 de mayo de 1975, del cual salió indemne junto a su tripulante, por puro milagro, aunque perdió su barca y aparejos, daños que fueron resarcidos por el causante de los daños. Marchó entonces a Mallorca a adquirir la que sería su nueva embarcación, que aprovechó para adquirirla con mayor eslora. Se trataba de un *llaüt* clásico al que bautizó como *Llum i Vida*, el mismo nombre que llevara la de su abuelo hace bastantes años, pero en menorquín.

—Y es que en aquellos años en que la tenía mi abuelo les obligaban a escribirlo todo en castellano, no pudiéndose utilizar carteles o rótulos que estuvieran en otro idioma.

Existe un habitante de las aguas marinas que hoy se encuentra protegido por la ley, como tantos otros que llegaron a encontrarse en peligro de extinción. Se trata de la tortuga marina (*Caretta caretta*), que durante un tiempo fue blanco de los pescadores que comercializaban tanto su carne como sus caparazones. Se capturaban generalmente en los días de bonanza cuando se encontraban sobre la superficie del agua. Los pescadores, cuando localizaban una, se acercaban a ella muy lentamente, procurando no hacer ruido alguno y cuando la tenían junto a la barca la cogían por una pata y la subían

a cubierta. Si no iban a utilizarla aquel mismo día, como hicieran con los meros, las amarraban por una pata al muelle y las mantenían así con vida.

—La carne de tortuga es exquisita. El único inconveniente que tiene es que es muy grasa y esa grasa es amarga. Por ello era necesario prepararla convenientemente antes de cocinarla eliminando toda esa grasa. Bien condimentada y cocinada, puesta en una fuente junto a un trozo idéntico de ternera, habría mucha gente que no sería capaz de distinguirla. Además tiene idéntico color.



Biel “Niu” mostrando una excelente captura (Biel Cerdà “Niu”)

Hoy han desaparecido en grandes proporciones, como sucede con muchas otras especies, parte de culpa se achaca a la gran cantidad de plásticos que flotan en el agua y que ellas confunden con medusas, uno de sus principales alimentos. Sin embargo, él achaca más esta disminución a las tristemente famosas redes de deriva, que los pescadores italianos venían a calar en aguas españolas y que parece se ha logrado reducir en gran parte, si no erradicar. O por lo menos no se habla tanto sobre ello. Hace años, en los días de bonanza, con las aguas en calma, solían verse varias tortugas flotando a medida que ibas navegando. Hoy, si se logra ver alguna suele ser pequeña.

—Esas redes resultaban muy peligrosas puesto que en ellas quedaban apresados también delfines y otras especies que para ellos no representaban ningún beneficio económico. Luego había que contar con el peligro de que algún temporal partiera el aparejo, quedando perdido. Entonces es cuando pasaba a ser realmente “a la deriva”, porque no había quien lo controlara o supiera donde estaba, matando todo aquello que encontraba en su camino.

También los plásticos se han convertido hoy en un auténtico problema

puesto que no son biodegradables y quedan flotando en las aguas. Los días de temporal los puertos reciben en pocas horas gran cantidad de ellos, además de otros objetos flotantes de la más variada estirpe que quedan acumulados en las *raconades*. Sería ideal aprovechar esos días para proceder a la limpieza de las aguas en los puertos de Menorca, “Reserva de la Biosfera”, como hacen en otros de la península puesto que, solos, no van a desaparecer.

—Existen puertos como Barcelona que tienen unas embarcaciones a propósito que filtran y limpian las aguas. Recuerdo que hace años solía desplazarme a Barcelona a bordo de los pailebots que trabajaban en Ciutadella si tenía que llevar a cabo alguna gestión. Cuando llegábamos al muelle del Depósito o al de España, casi podíamos caminar sobre aquellas aguas tal era la cantidad de porquería de todo tipo que se encontraba flotando producto de los temporales. Hoy vas al mismo sitio y resulta una delicia observar la limpieza. Se gastan grandes cantidades de dinero en temas que no van a tener ningún rendimiento para la población y descuidan éste que sí es realmente importante. De cara al turismo y de quienes vivimos en ella, en beneficio de la imagen de la Isla, creo que sería muy interesante se cuidara más esta parcela. Limpian algunas playas pero no todas las *raconades* y cuando sale el viento, todo va a parar al mismo sitio.

Desde hace unos años también trabajan en las aguas de Menorca varias de estas embarcaciones en pro de la limpieza. Otra de las especies, años ha, digno representante de lo más pintoresco y curioso de la fauna marina lo eran los “ermitaños”, aquellos simpáticos crustáceos auténticos “okupas” en la mar, que han llegado a ser tan extraños que casi ni se ven. Solían desplazarse llevando su caparazón cubierto de actinias (*figues*), que les brindaban protección a cambio de que éstos las trasladasen de lugar, en auténtica y recíproca simbiosis.



El primitivo faro de Cap d'Artrutx (*Fotos Antiguas de Menorca*)

—No sé por qué han desaparecido. Antes eran muy numerosos y hoy sale alguno en las redes, cuando solían ser bastante habituales en las *nanses* igualmente. Cuando cogíamos muchos solíamos hacer una *bere-neta d'ermitanys* los cuales resultaban muy sabrosos. Nosotros solíamos

disfrutar bastante con ellos. Cogíamos el ermitaño y le quitábamos la parte superior del cuerpo, que es dura, y vaciábamos el abdomen de forma que quedara tan solo la parte sólida. Pasado por la paella, resultaba un bocado exquisito. Tanto o más que el propio *escamarlà*. Es una especialidad culinaria que muchísima gente desconoce y que constituye un bocado delicioso.

El ermitaño tiene necesidad de ir cambiando de vivienda según va creciendo y no lo hace como las demás especies marinas, que van segregando su propia concha, sino que cuando encuentran una que les gusta más o que es más grande que la suya, la cual les ha quedado pequeña, abandonan la primera y se meten sin más contemplaciones en la nueva. También se pueden encontrar ocupando el agujero de una piedrecita o una esponja. El auténtico caracol que cede su concha a los ermitaños suele ser de la especie *Cassis*, cuya concha se mantiene extremadamente limpia mientras su auténtico propietario está vivo. El ermitaño, al localizarlo, suele matarlo y una vez vacío se coloca inmediatamente como nuevo inquilino. Lo mismo sucede con la variedad de caracola que algunos pescadores utilizaban para llevar a cabo sus señales acústicas, (*Charonia lampas lampas*), en cuyo interior se han encontrado cómodamente alojados grandes ejemplares de ermitaño.

Biel recuerda también el advenimiento de la electrónica moderna que iba a ponerse al servicio del pescador profesional, facilitándole muchísimo la labor de encontrar nuevos caladeros, calcular correctamente señas sin margen de error, “observar” el fondo...



Trabajos en puerto (Fotos Antiguas de Menorca)

—Las primeras sondas gráficas que llegaron fueron las de papel. Antes nos situábamos por enfilaciones consistentes en localizar dos puntos móviles que estuvieran separados por un ángulo de 90°. Estos puntos se conjugaban con otros dos que estuvieran muy cerca de la costa. Los pescadores de entonces practicaban mucho con la vista y la memoria para poder retener aquellas imágenes obtenidas que iban a servirles muy probablemente para mantener a los suyos. Hoy puede pescar cualquiera puesto que este trabajo ha sido sustituido por la electrónica moderna. En la zona de Ciutadella

existen puntos de referencia universales, que utilizan básicamente todos los pescadores, aunque luego la precisión y localización exacta del “tesoro” devenga del segundo punto que utilizarán en cada uno de los dos vectores para obtener la localización exacta. De los primeros son conocidos Monte Toro, Ses Talaies, Torre del Ram o Santa Águeda. De los segundos, ahí queda el secreto de cada pescador...

—Tan exactas llegaban a ser esas señas que, en ocasiones en que había mucha corriente, o que por la calidad de los materiales que absorbían fácilmente el agua, aumentando con ello de peso y perdiendo parte de su flotabilidad, haciendo que los *capcers* se quedaran entre aguas, es decir, que no llegaran a la superficie, que una vez situados era casi imposible que el profesional no llegara a encontrarlos gracias a esa precisión en sus datos. Cuando consideraba que se encontraba en la zona, miraba entre aguas y allí estaba.



Puerto de Ciutadella. Principios el siglo XX (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Pero la llegada de las sondas gráficas comenzó a mostrarles sobre el papel el perfil de las rocas, del pecio misterioso y de la extensa superficie de arena que, lógicamente, en un principio recibieron escépticamente, porque lo suponían complicado por una parte y porque no conocían lo que les iba a suponer para el futuro. Además, si se daba demasiada velocidad a la navegación las burbujas provocadas por el casco de la embarcación al deslizarse enmascaraban la imagen, lo que también ocurría si se daba demasiada intensidad acompañado de que, con la trepidación del motor, volvía locas las pupilas de los ojos del observador. Una vez superados todos estos inconvenientes, los avances supusieron una auténtica e incuestionable innovación. Le siguió el Loran, que comenzó a evitar obtener señas puesto que el aparato ofrecía la situación bastante aproximada del punto en que se encontraban. Las sondas con monitor de TV blanco y negro, cristal líquido o color y, por último, el GPS y el Plotter, que funcionan a base de satélites, revolucionaron por completo todos los sistemas pasando a la historia toda la técnica y tácticas conocidas hasta entonces.

—Por supuesto y es fácil de entender, todas estas ventajas del progreso al mismo tiempo han hecho muchísimo daño a la pesca. Nosotros íbamos a algunas rocas que nadie conocía y que incluso eran incapaces de localizar

puesto que al ser muy pequeñas se encontraban perdidas en medio de un mar de arena. Hoy ya no pueden haber secretos puesto que si una vez te topas con ellas, se pulsa un simple botón y queda registrada para siempre. El próximo día aprietas otro botón y el aparato te dirá que rumbo tienes que seguir para dirigirte directamente a ella, la profundidad a la que se encuentra e incluso la velocidad y tiempo necesario de navegación. Antes procurábamos dejar de trabajar a tiempo en esos lugares para que se fueran reproduciendo de nuevo, no volviendo a tocarlos hasta pasar un cierto tiempo si lo creíamos prudente. Hoy es todo lo contrario, puesto que se machaca cada punto descubierto hasta que queda completamente limpio.

Biel “*Niu*” comparte al igual que muchos ecologistas que los pecios marinos más importantes se han constituido en auténticas reservas marinas, en las cuales explota la vida y viven y se reproducen gran cantidad y variedad del muestrario de fauna y flora marinas. En los restos del *Malakoff*, por ejemplo, viven en según qué épocas grandes bancos de *círvies* y *espets*. Antes de que se comenzara a desguazar por la empresa liderada por López Freijomil, que vino de Palma con un barco (el *Saldes*) a propósito para llevar a cabo estos trabajos, había un pescador que solía capturar *cànteres* de hasta 3 y 4 kilos de peso, pero cuando se le sacó la carga y comenzó a dinamitarse para llevar a cabo las tareas de recuperación de la máquina y planchas, se perdió muchísima de la vida que había llegado a generarse en su interior. Recuerda que estuvieron trabajando dos buzos, uno apellidado Meléndez y otro de la Base Naval de Mahón. Este último falleció mientras se encontraba trabajando en el pecio puesto que, parece ser, un fardo de hierro procedente de la carga que tenían que subir con una cabria desde el *Saldes* donde se encontraba el equipo de trabajo, se soltó, con la fatalidad de cortar con ello el tubo del aire y el cordón de seguridad del hombre que se encontraba abajo trabajando. Lo demás es sabido y es que en lugar de intentar subir, se metió en el pecio buscando una cámara de aire, que no encontró. Cuando se dieron cuenta desde la superficie, uno de los que se encontraban a bordo se tiró al agua para ayudarle provisto tan sólo del casco, no llevando traje ni botas. Cuando llegó hasta él, desgraciadamente ya no había nada que hacer.

Biel fue así mismo testigo del resultado del accidente que terminó con el hundimiento de la lancha de madera de unos 30 metros de eslora *Rugmos*, en el *Codolar de Biniatram*, en la costa norte, cuando era portadora de diversos alijos de contrabando. Parece ser que el patrón se despistó o se durmió mientras navegaba cerca de la costa puesto que el tiempo hasta entonces había sido bastante bueno y para colisionar de la forma en que lo hizo, se debió encontrar navegando a bastante velocidad. Era muy parecida a la que embarrancó en el *Baix d'en Caragol*, en la costa sur de Sant Lluís. Cuando la Comandancia de Marina recibió el aviso por parte de la Guardia Civil de que la lancha había embarrancado, mandó hacerse a la mar a la balandra arrastrera *Valldemosa* y a la *Antonieta*, de la familia Cerdá, que iba tripulada por Biel y su padre, a fin de que pudieran recuperar todo lo que fuera posible. Cuando llegaron se encontraba a bordo un hermano suyo, Jaime, miembros de la Comandancia y de la Guardia Civil, quienes habían llegado por tierra. La embarcación tenía montada todavía en su popa la corredera de las llamadas de “patente”, de esas que iban arrastrando un cabo bastante largo que terminaba en un rotor que daba vueltas sobre un volante (del mismo tipo que solían colocar en el pasamanos de popa los vapores de la Trasmediterránea mientras iban navegando y que les servía para contar las

millas recorridas). Una vez allí, inmediatamente comenzaron a descargarlo. La carga consistía en máquinas de juego, café en sacos, repuestos de motores, tejidos en piezas, latas de piña tropical y de mantequilla... El patrón de la balandra, Pere Calafat, les recomendó que guardaran algún material pues posiblemente no verían ni un duro por su trabajo. Su trabajo consistía en cargar material del barco naufragado y seguidamente transportarlo hasta la *Valldemosa*, que se encontraba fondeada algo apartada, ya que aquella se trata de una zona sucia.



La Rugmos hundida. Junto a ella la Valldemosa (Fotos Antiguas de Menorca)

—Según cogíamos los botes de piña, dejamos caer unos cuantos por la fagonadura del palo de la barca, que coincidía en diámetro, de forma que caían dentro. Por cierto que fueron muy buenos. También cogimos una pieza de tela. Pero no tardó mucho en aparecer un problema serio y es que el café, al estar en contacto con el agua, se fue hinchando hasta reventar, llenando toda la bodega impidiéndonos con ello acceder a su interior y localizar el resto de la carga. Aparte de ello habían ido previamente submarinistas por tierra y otras embarcaciones que habían sacado lo que habían podido tras el reclamo de todo el tabaco que flotaba por los alrededores, hasta que llegó la Guardia Civil. Pero se levantó un fortísimo temporal de tramontana y cuando volvió la calma no quedaba absolutamente nada del barco. Se ve que las piedras lo machacaron todo. Solamente quedaron los motores y los ejes, éstos últimos completamente retorcidos a pesar de ser de acero.

En todos sus años de trabajo en la mar nunca ha tenido que lamentar accidentes o daños sufridos a bordo.

—Y si te ocurre alguna cosa desagradable, normalmente procuras olvidarla, como cierta ocasión hará unos cincuenta años, en que nos encontramos flotando en las aguas del canal los restos de un cadáver humano que, tan desfigurado estaba ya, que nunca llegó a identificarse. Para mí fue uno de los incidentes que me causaron mayor impresión.

En Ciutadella también se teñían las redes, trabajo del cual se encargaban Martí “*es Tenyidor*” y “*en Key*”, quienes estaban en contacto con varios carreteros que les suministraban la *escorxa* (corteza) de pino. El proceso

consistía en secar completamente las redes antes de comenzar a trabajar con ellas. Los *tenyidors*, como se denominaban quienes se dedicaban a este menester, tenían unas *piques* construidas en el suelo situadas en el centro de una superficie embaldosada provista de pendiente. Cuando el tinte estaba suficientemente caliente, lo que se había procurado por medio de unas enormes calderas, se echaba en las *piques* donde se metían seguidamente las redes, las removían, las sacaban y volvían a sumergirlas. El líquido desprendido cuando eran sacadas, resbalaba por la pendiente y volvía al interior de la *pica* y de esta forma se le sacaba mayor rendimiento al tinte sin perderlo. Una vez teñidas se extendían para que se secaran completamente. Ello garantizaba el trabajo para un mes o mes y medio de uso sin perder color. Cuando se realizaban estos trabajos los pescadores aprovechaban para teñir igualmente las guías o *guarniments* de los *calaments* y la línea madre o *mare de ses nanses* dejándolas a lo largo de toda la noche en *xangue*, una expresión empleada por ellos mismos.

28



Puerto de Ciutadella, mediados del siglo XX (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Durante mucho tiempo, el trabajo de recuperación de los aparejos lo habían llevado a cabo manualmente y como las guías les lastimaban fácilmente las manos, se las recubrían —la parte que entraba en contacto con las guías— mediante un trozo de cámara de rueda de bicicleta. Recuerda el día en que instalaron en la barca una maquinilla, tras adquirirla en Cala Ratjada, para facilitar el trabajo a bordo. Ello fue consecuencia de que en la zona en que ellos solían trabajar en el canal solían coincidir con un amigo común con base en aquel puerto. El amigo, que tenía también una embarcación bastante grande les mostró una maquinilla que se había hecho instalar, la cual le facilitaba sobremanera el trabajo de levar sus aparejos. El padre, que era un poco escéptico no le dio importancia al invento y continuaron trabajando. Cada uno se puso a trabajar y Biel que le estaba observando le dijo al padre que el otro ya tenía el *pedral* a bordo y, al cabo de otro rato más, que ya había terminado. El padre lo miraba de reojo y no decía nada, pero algo estaría tramando en su cabeza puesto que al llegar a Ciutadella, subió a su casa y dijo,

—Mañana no nos hagáis la comida porque nos iremos a Cala Ratjada.

Y así fue. Marcharon a la isla vecina, contactaron con el taller mecánico y contrataron la instalación del novedoso artilugio mecánico. Seguidamente se tomaron las medidas para instalarlo, equipo que se adaptaba al motor de a bordo mediante polea, un torno de madera y una correa.

—Aquello sí que nos supuso un auténtico descanso... Fuimos los primeros

de Ciutadella en instalar esta gran ayuda a bordo.

Biel Cerdá estaba al realizarse esta entrevista retirado del oficio, y con él terminaba una saga de pescadores, puesto que su descendencia han sido tres mujeres. Tampoco su hermano Jaime dejaría quien continuara con la estirpe ya que sus hijos habían optado por los estudios finalizando sus carreras respectivas. Por esta razón, cuando le llegó el momento de la jubilación, Biel decidió vender su compañera de trabajo, la barca *Llum i Vida*, que abandonaría para siempre estas aguas para marchar a trabajar en las de Mallorca.

Pero no ha dejado a la mar, con la que compartió tantos años y que algo queda dentro, puesto que adquirió un *llaüt* con cabina y con él pasa todos los momentos que puede pescando o paseando a su familia.

Para terminar, Biel recordaba la profesión pesquera profesional de Ciutadella, con los nombres de los pescadores que dieron nombre a la población de poniente:

—Los hermanos Calafat, que eran propietarios de la barca *Valldemosa*, quienes llegaron en el transcurso de la guerra civil española y transportaban pasajeros que pasaban de una isla a otra. Un tal Jaume Barrachet, que trajo dos embarcaciones de pesca con *faro submarino* y que era de Alcudia. Cristófol Cerdà, un mallorquín que sería padre de uno de los prácticos del puerto de Ciutadella. Los hermanos Cerdà (*“Es Nius”*), naturales de Puerto de Pollensa. Eran cuatro, entre los que sobresalió Juan, que fue un magnífico *mestre d’aixa* y que sería el constructor de la mayoría de las grandes embarcaciones actuales. Toni Fuster (*“Es Cap de Peric”*), natural de Capdepera y Jaume Tugores (*“En Poma”*), natural de Alcudia. Los hermanos Sans, de procedencia de Fornells, dos hermanos y una hermana que trabajaba de vendedora y que se afincaron en Ciutadella.

Para Biel, que sonríe cuando le decimos que las barcas de los pescadores siempre han sido las menos adecentadas de todas porque eran una herramienta de trabajo, precisamente, contestaba,

—Si comprabas una barca nueva, generalmente la cuidabas bastante, pero lo habitual es que tuvieras barcas de segunda mano y los medios eran escasos. Cuando la madera estaba ya *marada* con agua por fuera y por dentro, llegaba un momento en que las maderas escupían las estopas. Como en aquellos años no existían ni las pinturas sintéticas y patentes actuales, cada mes y medio había que sacar la barca fuera del agua porque absorbían mucha agua, los motores eran pequeños y ello se notaba mucho.

Las embarcaciones eran conducidas a los varaderos y mediante los *parats* y un aparejo de un par de motones, la ponían en seco y, escorándolas un poco, les ponían una estaca a modo de puntal para que se mantuvieran casi adrizadas.

—El problema lo teníamos cuando las barcas eran bastante viejas porque las quillas se curvaban y a pesar de los *parats* llegaba un momento en que tocaban el suelo. Cogíamos un par de *fregalls* y agua dulce hasta dejar el casco completamente limpio, para que se secara bien y a continuación se pudiera pintar. Como “patente”, que no existía aún, utilizábamos otro compuesto que se llamaba *verd d’aram*, que fabricaban los propios chatarreros a partir de trozos de cobre que picaban y mezclaban con aceite. La verdad es que resultaba escaso y caro. Además, si el casco no estaba perfectamente seco, algo que si estaba empapado de agua salada resultaba muy difícil, la pintura, por buena que fuera, no se adhería. Como recurso utilizábamos un soplete y tras eliminar las capas anteriores y calentar la madera aplicábamos varias capas de minio de plomo con bastante aceite de linaza. ¡Aquello si que costaba realmente que llegara a secar!. Pero resultaba muy efectivo y conservaba bien la madera.

CIUTADELLA: FRANCISCO MARQUÈS “XISCO FELITUS”

Francisco Marqués Bagur, más conocido como “*Xisco Felitus*”, nació a muy pocos metros del puerto de Ciutadella hacía ya setenta y tres años cuando se llevaba a cabo esta entrevista.



Francisco Marqués “*Xisco Felitus*” (Artefoto)

Pertenecía a la, hoy por hoy, saga histórica de pescadores muy querida y respetada en la ciudad de poniente. Sin embargo, sus comienzos profesionales no estuvieron vinculados a esta actividad marinera, sino al calzado, otra de las industrias que marcaron toda una época en su población natal. Su padre estaba aquejado continuamente de fuertes dolores de espalda, por lo que el médico le sugirió la posibilidad de cambiar de oficio, optando entonces por dedicarse a la pesca artesanal, abandonando el calzado.

—La verdad es que el nuevo oficio no le quedó corto en dureza, puesto que durante siete años estuvimos buscando las zonas de pesca a base de bogar duramente con nuestra embarcación, ya que carecía de motor. Entonces transcurrían los años cuarenta...

La primera embarcación familiar, un *bot-llaüt* que llevaba en sus amuras por nombre *Titanic*, tenía como base el paradisíaco enclave de *Cala en Turqueta*. Cuando adquirieron la embarcación ésta tenía ya cien años desde que fuera construida y como resultara que sus zonas de calado les quedaban demasiado lejos del puerto fueron motivo de suficiente peso para trasladar la base a la cala, en cuya parte central tenían un almacén con su rampa, una caseta que estaba constituida por un túnel que profundizaba en el monte donde estaba excavada...

—La nueva base, que era utilizada principalmente durante los inviernos, no dejaba de ser un problema, puesto que teníamos que traer cada día a Ciutadella la *banasta* del pescado sobre el hombro, compartiendo una mis-

ma bicicleta entre tres personas. Podía dar gracias a que mi mujer me salía a medio camino y realizaba el resto del viaje. Cada día varábamos y botábamos la barca puesto que no nos podíamos fiar del tiempo. Para ello poníamos suficiente *seu* (grasa animal) sobre unos trozos de pino colocados exprofeso en el piso por los cuales la hacíamos deslizar a fin de que no ofreciera gran resistencia. De todos modos aquella embarcación era pequeña.

Marquès recuerda un temporal que les cogió cuando se retiraban a Cala en Turqueta con la cubierta llena de calamares que habían capturado. En cuando tocaron tierra vararon rápidamente la embarcación y la pusieron en lugar seguro. Cuando creían que todo estaba solucionado, un gran golpe de mar barrió la zona, embarcación incluida y se llevó consigo todos los calamares. Pero no pasó de ahí. Se quedaron a dormir y a la mañana siguiente el hombre marchó a la arena para ver si había rastro de sus calamares.

—Pues estaban allí aunque sin cabezas y además limpios, de la gran cantidad de vueltas que estuvieron dando en la rompiente de la arena. ¡Nos los comimos todos!

Para el pescador artesanal de aquellos tiempos no existía el horario de trabajo. La familia Marquès se dedicaba mayoritariamente a la pesca del palangre y a los calamares. Reconoce que en aquella época cogían más calamares en un día, que ahora en todo el año. Durante tres años no se había practicado la pesca en la Isla a causa de la guerra y es por ello que cuando reanudaron el trabajo la encontraron abundante en todos los sentidos. Con el palangre venía de todo: *sargs*, *variades*, *cap-rotjos*... Solían colocar sus aparejos en la conocida *barbada* que circunda a toda la Isla y que en esa zona presenta fondos de unos 35 metros. En la costa de Cala en Turqueta, la barbada cruza entre dos zonas que los pescadores conocen como *blanc*, con fondos mayoritariamente de arena, entre los que se encuentran grandes *clapes* de pradería de *Posidonia oceanica*, una zona donde suelen estar hurgando los codiciados *molls*. Los palangres eran cebados con calamar o *page-llida* (esta última está actualmente protegida y no se puede tocar), debido a su abundancia y por ser uno de los manjares preferidos por una gran mayoría de especies como *pagres*, *variades*, *sargs* y muchos otros. Estas artes tenían 100 m. de longitud y eran del tipo conocido como de *fondo*. No utilizaban los palangres *surants* (que en Ciutadella denominan *de suret*) puesto que este tipo permanecen calados durante toda la noche y, ante el temor de perderlos con un temporal, utilizaban siempre los primeros.

—En cierta ocasión, en Ses Fontanelles habíamos calado 30 palangres del tipo *de surets*. Cuando estaban ya colocados nos entró una *tramontanada* y se los llevó todos. Días más tarde aparecieron cerca de Cala Ratjada, en Mallorca.

Los pescadores trabajaban toda la costa en su sector de poniente, que se puede decir equivalía a media isla. Por esta causa, faenaban con embarcaciones no muy grandes y tras calar los aparejos se quedaban a *romandre* en cualquier playa o cala, tomando la precaución de vararlas para lo cual llevaban a bordo los *parats* y *tabalets* necesarios.

Más adelante adquirió una nueva embarcación con una eslora algo mayor, 32 palmos, que sería bautizada con el nombre de **Juanita**. Su hijo “Fel” iba creciendo y llegó el día en que decidiría continuar la labor de su padre. Así se contruyó una nueva embarcación que llevaría nuevamente el nombre de **Juanita** mientras que la primera pasaría a denominarse a partir de entonces **Paco**. Marquès se encontraba ya jubilado desde hacía ocho años y, cuando se llevaba a cabo la entrevista, tenía para su ocio personal una embarcación de 24 palmos de fibra de vidrio, un *llaüt* que lleva

por nombre *Felitus I*, con el cual practicaba el curricán, capturando buen número de *espets* en lo cual era un consumado especialista y dedicando igualmente algunas horas a los calamares.



Xisco guardaba fotos de algunas de sus mejores capturas (*Familia Marquès*)

Siguiendo con la historia de los acontecimientos, un día su consuegro le animó a comprar conjuntamente una barca de arrastre. Sería la llamada *Vicenta*, de 14 metros de eslora y 13 toneladas de desplazamiento. Marquès aceptó, pero poniendo la condición de que él se dedicaría a reparar las redes en tierra puesto que a bordo se mareaba. Esta embarcación estaba dada de baja y la tenía como adorno junto a una piscina en un chalet de su propiedad, a la que continuaba realizando labores de mantenimiento para que no se deteriorase. Más adelante se desplazaron a Barcelona para adquirir otra, de segunda mano, que llevaba por nombre *Virgen de la Bonanova*, a la que seguiría otra, aún mayor, valorada en 7.500.000 pesetas, que pasaría a denominarse *Vicenta 1ª*, puesto que su hijo consideró que se tenía que añadir “1ª” ya que era la primera que mandaban construir en un astillero para la familia. Para poder llevar a cabo esta construcción, que se haría en un astillero alicantino y, en aplicación a la reglamentación vigente, tuvieron que dar de baja a la *Vicenta* y comprar otra vieja, para darla igualmente de baja. La suma de ambos tonelajes, más un tanto por ciento fijado por la ley, les permitiría construir una embarcación de mayor eslora.

Hablando de la abundancia de la pesca, Marquès manifestaba que había descendido notablemente con el paso de los años, dándose los más variados motivos por los cuales ello ha sucedido, entre ellos la circunstancia de que los peces tienen ciclos y un año habrá cantidad de un tipo determinado y al siguiente no habrá ninguno.



33

En el centro, Xisco “Felitus” con una buena captura (*Familia Marquès*)

Por ejemplo las *cabras* (*cranques*), que salían en cantidades de 40 ó 50 cada vez y hoy no se ve ninguna. También había gran abundancia de *mussòles*, que hoy tampoco se capturan. Con las barcas de *bou* se podían pescar grandes cantidades de *gerret*; hoy se cogen al año 100 cajas, cuando en aquellos años tal cantidad se acumulaba prácticamente en una sola jornada. Las clásicas *mores* existían igualmente en gran cantidad y sucedía un hecho curioso y es que todo el mundo colocaba las redes, unas encima de otras, para capturarlas (era algo permitido y además aceptado por todos). Las redes se sacaban a mano y el que había quedado debajo no tenía más remedio que esperar al último lugar para poder recuperarlas. Hoy con las maquinillas de levar es diferente y, como algunos no quieren esperar, terminan por estropearlo todo.



Excelente captura de “círvies” (*Familia Marquès*)

—Pues tampoco hay *mores*, ya; ni se ven ni se cogen. Incluso al *clavell* (una variedad de raya) lo capturas un día al año. Yo creo que una parte muy importante de la culpa la tiene la contaminación. Hace bastantes años, de cada diez veces que salíamos a la mar a pescar *molls*, cinco aparecían los

delfines y nos hacían añicos la pesca.

Precisamente con su consuegro calaban las redes a las siete de la mañana, a las ocho ya las sacaban porque el tiempo transcurrido era más que suficiente y, aún así, en ese tiempo aparecían los delfines y les quitaban las capturas. Los delfines tienen unos órganos extraordinariamente sensibles y solían encontrarse en la zona y en cuanto percibían que habían puesto en marcha el motor de la barca, porque lo percibían perfectamente, ya se situaban al acecho. Su mujer, que le solía acompañar en ocasiones, vigilaba en la proa la subida de las redes y de paso observaba si venía algo en ellas. Si veía algo solía anunciarlo al resto de la tripulación. Y en ese mismo tiempo podía descubrir la desagradable aparición del delfín que limpiamente arrancaba y se comía el pescado que acababa de anunciar. A las barcas de arrastre les pasaba tres cuartos de lo mismo. Actualmente tiran del *bou* por la popa. Hace años, la embarcación se ponía de costado y con la pluma de carga tiraban del aparejo, hasta subirlo todo estando el pescado capturado en el saco que culmina el aparejo. Era una operación bastante más complicada. Los delfines se encontraban al acecho y cuando veían el momento propicio se tiraban contra el saco y lo rompían, con lo que todo el pescado quedaba suelto y así podían comérselo. En cierta ocasión el consuegro de Marquès le sugirió capturar uno para poder utilizarlo como cebo y pescar gambas a las que, parece ser, agradaba bastante...

—Pero no tienes que fallarle ¿eh?— le dijo, a lo que respondió Marquès riendo, —¿te crees que yo soy un vikingo?.



Entrando en puerto con temporal duro (*Familia Marquès*)

Prepararon entonces un cabo de unos 100 metros de longitud al que afirieron fuertemente un arpón que llevaban a bordo. El delfín, siguiendo su costumbre, se acercó a una velocidad vertiginosa con el fin de romper el saco del pescado que habían capturado y al sumarse su velocidad con la del arpón que iba a su encuentro lanzado por Marquès, el pez quedó automáticamente atravesado.

—Pensamos entonces en el modo de subirlo a bordo puesto que se trataba

de un animal fuerte y se resistía con bravura. Optamos por ir limpiando el pescado capturado con el bou para que se fuera cansando y así no ofrecería tanta resistencia. Lo habían clavado al través de la cala de Santa Galdana y cuando quisieron darse cuenta, se encontraban frente a Son Bou: el delfín había estado arrastrando el bote de pesca varias millas. Decidieron dar la vuelta para poner rumbo a Ciutadella y cuando emprendían el regreso observaron atónitos que se habían ido acercando a la barca numerosos delfines a cuya manada debió pertenecer el arponeado. Nunca habían escuchado tantos lamentos como los estaba haciendo aquella manada...



El arrastrero *Virgen de la Bonanova* (Familia Marquès)

—Todos estaban emitiendo sonidos lastimosamente al mismo tiempo. Se ve que tienen unos sentimientos muy acusados. La verdad es que me llegué a sentir mal por haberlo capturado, pero ya no se podía hacer nada. Por fin lo subimos a bordo y lo utilizamos en los siguientes días como cebo, dándonos unos excelentes resultados.

Tanto les llegaron a perjudicar los delfines que finalmente optaron por abandonar la pesca de salmonetes y dedicarse a otras especies, ya que ese año tuvo que trabajar desde *Sant Miquel fins Nadal* solamente para reparar los desperfectos que les habían ocasionado en las redes en solo un mes. También se refiere a los *vells marins* como una especie que no ha desaparecido como defienden algunos biólogos marinos, sino que se ha retirado de estas costas para ir a vivir a las del norte de África. Al igual que los delfines eran otros de los enemigos más molestos para el pescador profesional...

—Cuando los veíamos chapotear en el agua dábamos ya por descontado que en aquella jornada no habría *part*, puesto que al romper las redes con suma facilidad, devoraban rápidamente el pescado atrapado en ellas.



La ‘*llunada*’, especie que actualmente se encuentra protegida (Imagen de archivo)

Marqués recuerda el primer temporal padecido en su larga etapa de pescador. Tenía entonces veinte años. Pero no sería un temporal clásico en mar abierta, sino que tendría lugar estando a bordo de su barca *Araceli* dentro del propio puerto, muy cerca del puente, en el transcurso de una fuerte *rissaga*. Él había advertido a su padre de que el fenómeno iba en aumento cuando eran ya las diez de la noche. El padre decidió entonces salir fuera de puerto a calar las redes y con ello evitarían el posible peligro. Ordenó a su hijo que colocara en la cubierta todos los palangres mientras él iba a avisar a su hermano que se encontraba en la plaza del Borne. Al poco de irse comenzó a vaciarse el puerto de agua, la barca pegó un tirón seco, partió su amarra y seguidamente volcó. No le dio tiempo al muchacho a reaccionar y quedó atrapado debajo. Toda la gente que se encontraba sobre el muelle lo había visto, cundió la alarma y comenzaron a buscarlo desesperadamente.

—Yo intentaba salir a flote pero cada vez que sacaba la cabeza me golpeaba con alguna barca de las que flotaban arremolinadas, hasta que por fin pude nadar hasta una escala próxima y allí, entre cuatro o cinco personas me sacaron a tierra. Mi madre estaba llegando en esos momentos llorando y yo le dije que no llorara puesto que todavía estaba vivo. Recuerdo que cuando estuve debajo de la barca no tuve tiempo de pensar nada ni de percibir

sensación alguna, tan sólo quería sacar la cabeza fuera del agua y sentir nuevamente el aire. El problema es que había varias barcas que habían partido sus amarras y cada vez que intentaba emerger me golpeaba con alguna de ellas. Aquello fue un caos terrible.

La embarcación estaba equipada con un motor de gasolina. Cuando el mecánico de la familia escuchó los comentarios entre la gente de que la barca de los “*Felitus*” se había ido a pique, salió corriendo y bajó al muelle. Cuando llegó ya habían sacado felizmente del agua al náufrago y al ver que ya estaba a salvo, se preocupó de recuperar los elementos más delicados del motor para que no les dieran problemas futuros, tras acercar la embarcación a la escala y vaciarla de agua con cubos hasta poder subirla sobre el muelle.



Una bonita ‘círvia’ (Photo Plongée Corse PJB)

En otra ocasión un golpe de mar lo tiró al agua, aunque no reinase ningún temporal. Llevaban entonces a bordo una caja de pulpos vivos para pescar, puesto que sabido es que son más efectivos si están vivos que si llevan muertos un par de días. A los pulpos los solían atrapar con las *nanses*, en las que solían aparecer varios de ellos atrapados. Cuando los sacaban los echaban en una barquita pequeña que llevaban a remolque. El muchacho le dijo a su padre que la acercara y con un gancho cogería un pulpo que habían atrapado y lo pondría en la barca grande. Se colocó en la proa pero falló el golpe y no lo clavó, de modo que corrió hacia popa para intentarlo de nuevo cuando la barquita estuviera a su altura pero un golpe seco de mar lo hizo vacilar y cayó al agua.

—Pero el problema en si no fue la caída, sino que mi padre no sabía como parar el motor de la barca. Yo estaba en el agua e iba un poco justo de ropa. Llevaba un chaquetón de marino que me venía un poco pequeño, que me había regalado mi hermano que estaba cumpliendo el servicio militar en la Base de Mahón. Mi padre me preguntaba gritando qué tenía que hacer y yo le contesté que pegara un tirón al cable que iba a la bujía y el motor se pararía. Y así fue. Cuando subí a bordo lo primero que me preguntó mi padre fue ‘si me había mojado mucho...’ aunque en realidad quería saber es si me había hecho daño. El hombre se encontraba francamente nervioso.



Xisco a bordo de su *Vicenta* (Artefoto)

Otra anécdota tendría lugar cuando pudieron observar en la superficie del mar un gran pez que estaba evolucionando no muy lejos de donde ellos se encontraban. Marqués le dijo a su padre que se acercaran hasta sus inmediaciones y así podrían intentar capturarlo con el gancho. Cuando estuvieron cerca se dieron cuenta de que se trataba de una *llunada* (pez martillo) que dejaba ver en el exterior tan solo su aleta dorsal. Rápidamente guardó el gancho diciendo a su padre que viraran y se olvidaran so pena de que les hiciera volcar la barca. Todo lo contrario de lo que le pasaría a un hermano suyo que se topó con otro ejemplar que estaba semidormido al sol en la superficie. Cuando se encontraban a pocos metros el escualo se revolvió y estuvo a punto de hacerles volcar la embarcación.

—Recuerdo que volvió a puerto blanco como la pared del susto que les había metido... Curiosamente en Mahón ocurrió un caso muy parecido y es que había una pareja rondando por aquella zona y dos barcas de pescadores que, al verlos, decidieron abarloarlas para auxiliarse mutuamente. Uno de ellos pasó por enmedio e hizo volcar a ambas embarcaciones aunque, afortunadamente ni el pez les hizo nada ni las embarcaciones se hundieron, pudiendo embarcar nuevamente en las mismas y vaciarlas pacientemente del agua que había dentro.

En otra jornada tuvieron la emoción de capturar un tiburón blanco de 100 kg, una especie de la cual no se ha vuelto a capturar ningún otro ejemplar en estas aguas. Sin embargo el escualo capturado que más le impresionó pertenecía a la familia de los “marrajos”. Un ejemplar de tres metros el cual, al abrirle la boca para ver su constitución, pudieron observar que tenía nada menos que 7 hileras de terroríficos dientes. Y por lo que se refiere al escualo más grande capturado en su vida profesional, recuerda que rozó los 600 kg de peso. Tiraron la mitad y, para hacerse a la idea, decir que la que quedó

a bordo, cuando permanecía levantada mediante el puntal a máxima altura, el otro extremo continuaba tocando abajo.

Para calar las redes llamadas *soltes*, amarraban un extremo en la costa y a continuación iban soltando el aparejo mientras bogaban formando como un caracol (le daban la forma de un “6”). Las *círvies*, cuando entraban y descubrían la curva del aparejo daban la vuelta para escapar o se ponían tan nerviosas que embestían la red quedando así atrapadas.



Otra perspectiva del puerto (Joan Bagur Truyol)

—Era una costumbre de hacía años: cada 11 de mayo solíamos capturar una gran cantidad de *círvies* en la costa de Cala en Turqueta, siempre que el tiempo fuera favorable. Ese año cogimos 16 que dieron en la balanza 355 kg. limpias de tripas, puesto que todas estaban entre los 30 y 40 kg. Pues cuando las tuvimos todas a bordo nos fuimos hasta Cala Ratjada para venderlas. La nuestra era una barca pequeña y tenía un motor de 7 C.V. Tardamos 5 horas en cruzar el canal.

Con las *soltes* pequeñas, tuvieron también la suerte de que se quedara enganchada otra pieza de unos 40 kg. Marqués le dijo a su amigo Domingo que le sujetara por las piernas y que él se echaría sobre la cubierta para cogerla por la cola y subirla más fácilmente. Se echó, su amigo se sentó encima y, tras no pocos esfuerzos, lograron izarla a bordo.

Cuando decidió aceptar la propuesta de dedicarse a las barcas de arrastre se llevó el *Juanita*, el bote de 45 palmos utilizado hasta entonces, al lago de *Cala en Bosc* puesto que así le quedaba más próximo a sus pesqueras. Con las barcas de arrastre solían coger gran cantidad de pulpos, por lo que decidió llevarse tres o cuatro cajas para utilizarlos para cebar los palanques de *anfós*. Fueron a calarlos a *Cala Mitjana*, habiendo cebado todos los anzuelos con los pulpos y se retiraron al lago para dormir en lugar seguro. Al despertarse la mañana siguiente observaron que estaba diluviando con ganas pero decidieron salir a recuperarlos de todos modos. Tan sólo salieron fuera del canal, observaron consternados un *capcer* muy cerca de la bocana que reconocieron como perteneciente al aparejo colocado la noche anterior,

—Pero me parecía imposible que estuviera allí cuando yo lo había dejado frente a *Cala Mitjana*, unas cuantas millas más a levante.



Foto Antoni Picó Vivó. Arxiu d'Imatge i So de Menorca -CIM

Vendiendo pescado por las calles de Ciutadella (*Antoni Picó, A. Imatge i So, CIME*)

El hombre cogió el gancho para recuperarlo y cuando intentaba acercarlo observaba asombrado que se separaba de la barca. Al principio pensó que tal vez había una corriente muy fuerte, pero la sorpresa fue que tenía enganchado un gran pez, parecido a una *mussòla*, pero mucho más peligroso.

—Se trataba de un pez perteneciente a una especie que corta fácilmente los aparejos o produce graves mordeduras si alguien se les pone a tiro. Tan

solo descubrí su aleta dorsal que asomaba en la superficie del agua y ya comencé a temblar de pánico. A la tercera intentona conseguí hacerme con el *capcer*, pudiendo comprobar que el pez se había enganchado en principio con uno de los anzuelos y posteriormente al sentirse herido y revolverse había liado todo el aparejo. Le clavamos el gancho en las branquias porque suele ser el sitio en que más les duele y ofrecen menos resistencia. Pero pasó todo lo contrario. Pensé que no lo subiría a bordo. Con una mano sujetaba el gancho y con la otra el palangre. Con un mordisco rápido me cortó en seco el palangre mientras que yo, al fallarme éste, me caía sentado en la cubierta. Como la cabeza asomaba por la borda le anudamos fuertemente un cabo pasándolo por uno de los imbornales de proa. Después amarramos su cola, pero el animal se contorsionaba furiosamente y, en una de tantas, alcanzó a coger con su boca una garrafa que tenía en cubierta y la partió en dos. Allí perdí del todo el poco *coratge* que aún me restaba, pensando que iría a parar al agua del susto. Sobrepasaba los dos metros y medio de longitud y pesó, una vez limpio, más de 50 kg. Cuando me acuerdo todavía tiemblo del mal rato que llegué a pasar.

Y en otra ocasión, levando los palangres de *anfós* vió que se había enganchado otro escualo que dio unos 10 kg y no se le ocurrió otra cosa que cogerlo por la cola. Reconoce que aquella decisión fue un grave error puesto que estos peces deben de cogerse siempre por las branquias y así ofrece menos resistencia, todo lo contrario que el *anfós*, porque las branquias de este último tienen muchas puntas afiladas a la contra que pueden en una contorsión terminar por deshacer la mano del que lo intenta, porque es fácil meterla, pero muy difícil sacarla otra vez. Pues cuando el escualo se sintió cogido por la cola se dio la vuelta violentamente y menos mal que se encontró con la roda de la barca a la cual mordió y dejó marcada para toda la vida. Si llega a encontrarse con la mano de Marquès, a bien seguro que se la hubiera cortado.



Arrastreros amarrados en Ciutadella (Fotos del *passat de l'Illa de Menorca*)

Sobre el problema de que puedes engancharte con las branquias y que es difícil liberarte de ellas si te las clavas, resulta semejante a lo que sucede si una *ferrassa* (pastinaca) consigue clavarte su aguijón: mejor es cortarlo y hacerlo salir por delante pues tiene forma de arpón con aletas. En otra

ocasión faenó con él, pues lo estuvo haciendo durante una temporada, un pescador de Fornells al que llamaban “*Patró Cuca*” y mientras navegaban, Marquès, observando el fondo, le dijo al *forneller* que estaba convencido que aquel fondo siempre había sido *negre* (de piedras, cascajo o algas) pero que estaba observando que curiosamente era *blanc* (de arena). El *forneller* se lo miró y le respondió que era blanco, efectivamente, pero por causa de tener bajo la barca una *ferrassa* que triplicaba su eslora y que les estaba acompañando desde hacía un buen rato.

Con su primera barca de arrastre *Vicenta* hicieron en cierta ocasión una gran captura de pescado (más de dos mil kilos). El *bou* había quedado tan hinchado que hubo pescado por todas partes: habían capturado una *mola* de *quissones* que cuando las tuvieron a bordo, pensaron que lo mejor era llevarlas a vender a Mallorca puesto que en Menorca no tendrían salida. Pero resultaba que en Mallorca no querían que fueran a vender su pescado pescadores ajenos. Por ello decidieron buscar un contacto y ofrecerlo a un posible comprador que solía acudir habitualmente a la lonja. Afortunadamente el hombre aceptó la oferta y se quedó con 1.600 kg. Tuvieron que desembarcarlo en una playa...

43



Foto de antaño de la bocana de Ciutadella (Miguel Pons Ferrá. Fotos A. Menorca)

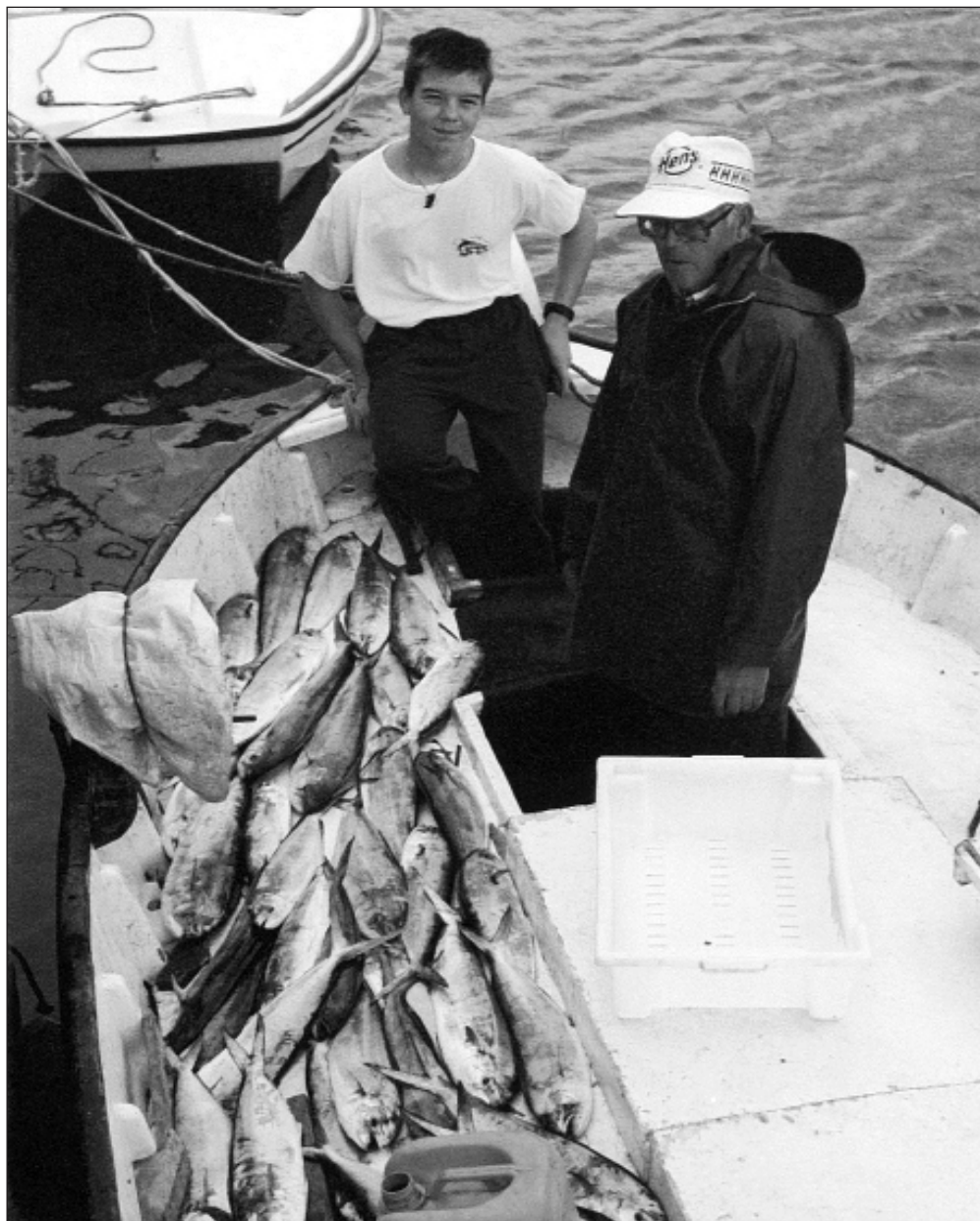
—Dios sabe la que tuvimos que improvisar. Parecíamos contrabandistas...

Por contra, a Ciutadella llegaban las barcas de Barcelona cargadas de pescado y los pescadores locales no les decían nada...

—Actualmente vienen barcas de Mallorca a pescar en estas aguas con sus palangres de nylon y nosotros tampoco les decimos nada, a pesar de que lo limpian todo. Pero es que hay que pensar que, años atrás, nosotros íbamos también a Mallorca a pescar serranos. Con sus palangres kilométricos, que pueden recuperar con la ayuda de una maquinilla montada en cubierta, en cuanto los calan cuatro o cinco veces, ya no queda ningún pez bajo el agua. Estos días había faenando 8 ó 9 barcas por estos contornos. Los pescadores locales se quejan de su presencia, pero la verdad es que antes fuimos nosotros a sus pesqueras. La presencia de aquellos pescadores catalanes hacía

que el pescado bajara de precio, pero tampoco respetaban nuestro horario y, con la excusa de que iban a Barcelona se ponían a faenar una hora antes que las barcas locales. Nosotros protestamos, no porque no quisiéramos que faenaran en estas aguas, sino que queríamos que por lo menos cumplieran nuestro mismo horario, de salir a las cinco de la mañana y estar nuevamente atracados a las seis de la tarde. Ahora hace ya unos nueve años que no vienen. En los últimos tiempos las quejas de los pescadores han arreciado debido a los abusos que se estaban cometiendo y parece que existen intenciones de diálogo. Aunque sólomente sean éso: intenciones.

44



Una buena captura de 'llampugues' (Familia Marquès)

Marquès recordaba otra etapa en que los pescadores locales se desplazaban hasta las costas de Italia para dedicarse a la pesca de la langosta. Recuerda que transportaban sus embarcaciones, dotadas de vivero incorporado, en los pailebots de carga y cuando se encontraban a medio camino las botaban en mar abierta y se ponían inmediatamente a faenar. La pesca era abundantísima y las piezas capturadas de tamaño considerable (se llegó a

pescar una langosta que dio 11 kg en la balanza). Para llevar a cabo perfectamente la campaña, el pailebot era preparado para que sirviera de “barco nodriza”, de tal forma que le hacían un agujero de barrena en el fondo del casco para que entrara el agua del mar y sirviera de vivero flotante hasta que regresasen a Ciutadella. Cuando llegaban a puerto uno de los hombres se tiraba dentro del “vivero” y taponaba el agujero con un espiche para seguidamente vaciarlo de agua y recuperar las langostas. Una vez les sucedió una anécdota a bordo: aquella campaña tuvieron como ayudante a un marino italiano. El cebo utilizado para los palangres consistía en pulpo cocido y tenían tomada la medida de forma que llevaban la cantidad necesaria para cebar todos los palangres. Pero en aquella campaña comenzó a faltar.



Xisco a bordo de la *Vicenta* en el jardín de su chalet (*Artefoto*)

Nadie se lo explicaba. Hasta que por fin descubrieron que el italiano, según iba cebando anzuelos, se iba comiendo igualmente los trozos del pulpo.

—Recuerdo que nosotros solíamos decir que el hombre era poco hablador y lo que en realidad pasaba era que tenía siempre la boca llena...

Hubo una etapa en que su padre navegaba hasta la Habana como patrón de un pailebot, necesitando medio año para llevar a cabo el viaje de ida y vuelta. Eran aquellos aquellos años en que cuando los barcos regresaban tenían que guardar cuarentena en el Lazareto de la isla de Sant Felipet de Mahón. El pailebot se denominaba *Lorencito*, e iban a Cuba para cargar carbón y traerlo a España. Uno de los tripulantes de a bordo era un tipo bajito al cual conocían con el apodo de “*En Patilleta*”. Cierta día, al hombre no se le ocurrió otra cosa que ir a defecar tras una de las montañas de carbón. Cuando se volvió descubrió que había otro hombre, de raza negra, que estaba haciendo lo mismo. Cuando hubo acabado el nativo le dijo “toma manteca de la Habana” y le pringó la cara con sus excrementos. El tripulante español se enfadó sobremedera y como llevaba encima una pistola echó mano de ella y disparándole a bocajarro le contestó “toma, un garbanzo de España...” y lo mató. El patrón, que era el padre de Marquès, cuando oyó el disparo acudió inmediatamente pues sabía que “*En Patilleta*” se encontraba por allí y le preguntó qué había sucedido y el hombre le respondió que el otro le había pringado la cara. Al final tuvieron que embarcar corriendo puesto que comenzaron a salir de todos los rincones compañeros del muerto con muy malas intenciones.

Un fenómeno muy conocido entre los navegantes es el denominado “Fuego de San Telmo”. Marquès también lo ha visto en una ocasión, en que saliendo del puerto de Ciutadella y poniendo proa hacia el Cap d’Artrutx, se dirigieron a las costas de *migjorn*. Estando en plena navegación, Marquès advirtió a su hermano que iba en otra barca que por el horizonte estaba relampagueando. El hermano asintió, dando a entender que también lo había observado y comenzaron a calar los aparejos rápidamente. Cuando doblaban el *Cap d’Artrutx* recrudeció rápidamente rompiendo en fuertes chubascos, acompañados de relámpagos y truenos. En medio del fragor de la tormenta, Marquès pudo observar dos luces que parecían desprenderse del extremo de la *entena* de su palo. Recordó, no sin cierta impresión, que había oído en más de una ocasión a los más viejos que si veía las luces de San Telmo se podía preparar...



Otra imagen de la *Virgen de la Bonanova* (Familia Marquès)

—Pero a pesar de todo tuvimos suerte. En pleno chubasco tuve que parar el motor y aguantarme con los remos. Procuraba no perder el sonido que hacían las aguas del mar al romper pues a causa de la densidad de la cortina de agua me resultaba imposible alcanzar a ver la costa. Era una hora antes del alba. En un momento determinado alcancé a oír el mar que rompía contra las rocas más claramente con lo que ya pude orientarme. Había quedado con mi hermano que nos encontraríamos en *Cala en Turqueta* y allí lo encontré. Pero él no había terminado de calar su aparejo pensando que yo tampoco lo haría.

Finalizaron el trabajo estando establecido el *gregal*. De pronto se estableció una encalmada tras la cual entraba violentamente el *ponent*. Pensaron en el lago pero resultaba un contratiempo puesto que tendrían que venir desde Ciutadella a buscar el pescado o tendrían que esperar ellos a que encalmara y poder regresar a puerto. Se decidieron por navegar hacia Ciutadella y cuando se encontraban al través de Cala Blanca los *cops de mar* eran terroríficos. Marquès vio que le venía una ola gigantesca y pensó '*ara si qu'estic llest*' y le dio la popa...

—Me pasó por encima y los palangres, con la fuerte escora alcanzada por la barca fueron arrastrados hasta la proa en un tris de salir despedidos por la borda. Quien si fue a parar al mar fue todo el pescado que había capturado. La barca parecía querer hundirse por el agua embarcada así que desembragué el motor y, poco a poco, se fue recuperando. En esos momentos íbamos juntos y mi hermano esperó a que yo saliera de debajo del agua que había llenado la barca. Era curioso observarle pues el hombre no se preocupaba por nada de lo que estaba ocurriendo, llevaba la capucha puesta y sólomente miraba fijamente hacia Ciutadella...

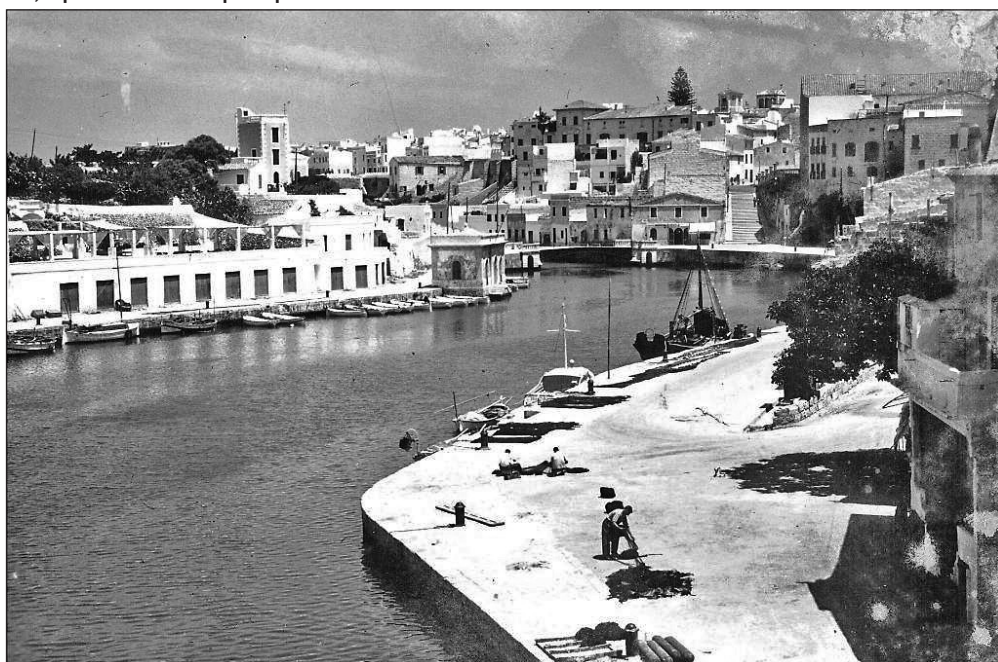
Marquès marchó solo en otra ocasión, navegando a bordo de su barca a calar los palangres *de surets* y pescar *variades* y *sargs*, hasta *Es Llosar* (extremo de levante del *Codolar de sa Torrenova*). Pronto se dio cuenta de que el cielo aparecía muy *serrat* por el *mestral*. Pensó entonces para sus adentros que había que darse prisa y tras calarlos se dirigió al extremo opuesto y comenzó a llevarlo. Todo finalizó bien pero en lugar de dirigirse a *Ses Fontanelles*, que le quedaba relativamente cerca y como mal menor hubiera navegado de aleta, decidió ir a Ciutadella. Entró primeramente a la *Cala des Morts* para rellenar su depósito, con capacidad para 6 litros de combustible. En el interior de la cala el agua estaba como un plato. Una vez rellenado se hizo nuevamente a la mar...

—Y ahí fue donde cometí mi fallo. Tenía que haber trabado con un trozo de esponja o trapo los cuarteles a la cubierta y no lo hice. Los golpes de mar me dieron los primeros avisos y cuando había doblado *sa Farola Nova* (faro de *Punta Nati*), comenzó a aumentar la intensidad a duro, aunque procuraba gobernarla de forma que la ola le viniera de *mig de ganya* (por la amura) para capearla. Aún así la barca se ponía casi en posición vertical con la proa hacia arriba, de forma que cuando caía nuevamente y no encontraba agua, se levantaban todos los cuarteles y se iban hacia atrás con un gran estrépito. Tenía que desembragar para ponerlos nuevamente en su sitio, claro está, que hasta la próxima tanda de olas.

Esta operación la repitió por lo menos en treinta ocasiones, pero continuó adelante doblando el *Cap de Menorca* y estaba a punto de hacerlo también con el *Cap de Banyos*. Pensó que ya lo había conseguido pero en una última uno de los cuarteles fue a parar al agua embarcando media barca de agua y Marquès pensó para sí '*ya estic llest...*', pero pudo llegar a puerto. En la misma tormenta, el pailebot *Cala Marsal*, que también navegaba en de-

manda del puerto de Ciutadella, perdió la chimenea con un golpe de mar.

Marquès vivió el naufragio del pailebot ***Cala Murta*** en la punta de *Na Peu de Porc*, en la banda de la playa de *Fil de Ferro*, cuando navegando cargado de sacos de cemento y por causa de una fuerte cerrazón por niebla no pudo ver la costa, colisionando con ella quedando embarrancado y semihundido. Aquel día les dijo a sus hijos que al día siguiente no irían al colegio porque pensaba llevarlos a ver el barco. Se los llevó consigo, caló los palangres a propósito cerca del lugar del suceso y les estuvo mostrando los restos del naufragio. Al día siguiente al ir a calar sus aparejos de nuevo vio que el pailebot no se encontraba ya en el lugar en el cual había quedado las jornadas precedentes. Se acercó intrigado y descubrió por doquier multitud de trozos de madera tanto flotando en el agua, como en la costa. Como el cargamento era cemento, con el agua había emulsionado y reventado el casco de madera, que terminó por partirse en mil astillas.



Port de Ciutadella (*Fotos Antiguas de Menorca*)

También fue testigo del naufragio del ***Francina*** muy cerca de la Punta de s'Escullar, en la costa norte:

—...un barco en el cual si su tripulación hubiera permanecido a bordo, sin duda se hubiera salvado, pero tuvieron miedo de una explosión a causa del incendio. Y no pasó nada. Estaban todos muertos, o en su mayoría, y el barco seguía permaneciendo a flote hasta que chocó contra el acantilado. En los días siguientes el barco sufrió un expolio de pronóstico reservado pues no le dejaron nada a bordo. Todo el mundo se llevaba lo que se encontraba...

Con respecto al acaecido al ***Malakoff***, Marquès tenía su apostadero en *Cala en Turqueta* cuando el pesquero ***Saldes***, de Mallorca, que había ganado la subasta para desguazarlo, estuvo trabajando sobre el pecio. Recuerda que los trabajadores volaban con dinamita las piezas del barco que pretendían recuperar y que posteriormente eran izadas y estibadas a bordo del pesquero para trasladarlas a Palma. Consecuencia de esas explosiones eran los peces que morían al reventársele la vejiga natatoria y que quedaban a flote. Los *surells* podían ser cogidos por ellos pero las *círvies* se las quedaban los trabajadores. En aquellos días, uno de los buzos de la Estación Naval de

Mahón que trabajaba en el pecio murió en accidente al cortársele el tubo del aire y el cabo que le sujetaba al pesquero. Cuando fue hallado, a pesar de los esfuerzos que se hicieron para reanimarlo ya no hubo ninguna posibilidad. Recuerda que igualmente fue utilizada la dinamita para desprender el plomo que como lastre llevaba en la bodega el vapor *Ioannis*, hundido en *Es Degotissos* (Son Angladó, costa norte).



Mostrando orgulloso un 'peix porc' (Familia Marquès)

Ellos también sufrieron un encontronazo a bordo de la *Vicenta* con la costa a causa de una niebla cerrada. Buscaban la costa y el patrón gobernaba la embarcación llevando una mano siempre sobre el "morse" dispuesto a actuar en el momento en que apareciera por la proa. La tripulación le advirtió que aparecía en aquellos momentos, pero no fue suficiente y colisionó en las playas de *Es Banyul* y de *Bellavista*. La barca quedó varada y tuvo que desplazarse un *mestre d'aixa* a valorar los daños y sus condiciones para ser reflatada decidiendo llevarla a Ciutadella para repararla con la ayuda de la grúa del Club Náutico puesto que no existía varadero. Una vez abarloada a la grúa, ésta la suspendió de proa lo suficiente para que el *mestre d'aixa* pudiera llevar a cabo su reparación, mientras el resto del casco permanecía en el agua. En una noche quedó solventada la avería.

—El operario me dijo que había resistido trabajando toda la noche porque mi hijo "*Fel*" le había estado llevando un café cada cuarto de hora... Recuerdo que en agradecimiento le regalamos, además, un televisor en color.

Marquès describe un tipo de pez que suele capturarse en raras ocasiones

y que es conocido como *peix porc*, un tipo de escualo que se caracteriza por tener un hígado de tamaño exagerado.

—Si el pez pesa un kilo, cuando lo abres y extraes su hígado, verás que este pesa unos 600 gramos. Al hígado lo exponemos al sol en la terraza, envuelto en un trozo de paño y tapado por un plástico de color blanco para evitar la humedad, con un cubo debajo. A los tres días ha destilado una gran cantidad de aceite que queda recogido en el mismo. Ese aceite hace milagros para curar los golpes a la gente.

El complicado y espinoso tema de la situación del puerto de Ciutadella es algo que preocupaba entonces a Xisco Marquès. Los peligros en los fallos de maniobra de los ferrys era algo que había sentido en sus propios intereses al estar a punto de perder sus barcos de arrastre.

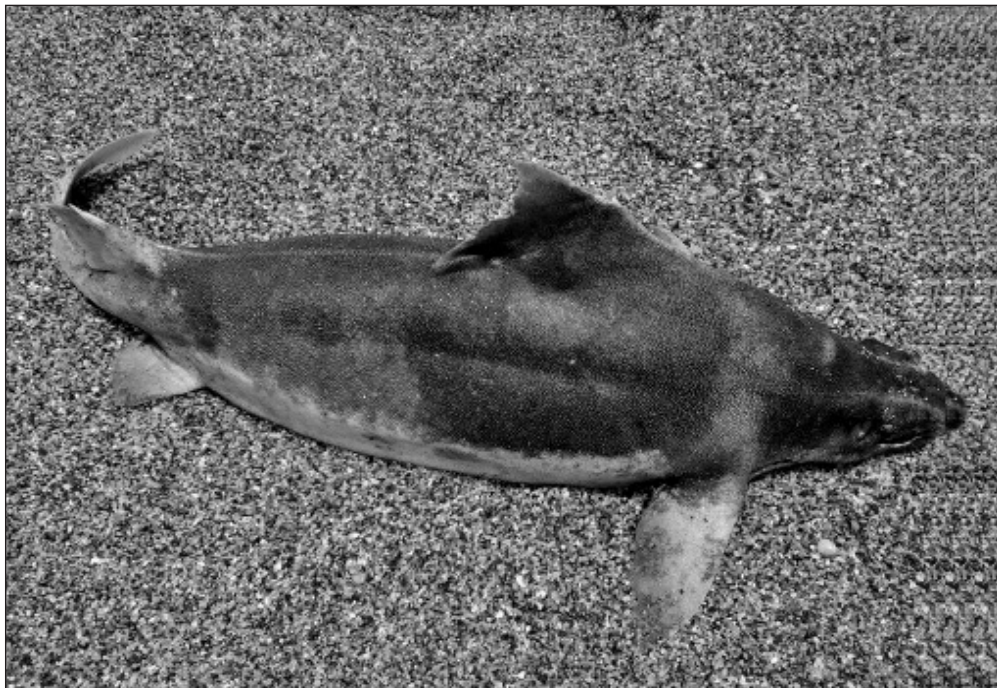
—Sabemos, porque nos lo han dicho personas perfectamente documentadas, que para hacer un nuevo puerto tienen que darse unas circunstancias del todo homologadas, entre las cuales destaca la distancia mínima en millas náuticas de otro puerto comercial. En la isla tenemos a Mahón y el puerto de Ciutadella no guarda esa distancia, pero si se construyera el brazo y se acertara en su concepción sería una gran mejora para la Isla...

Según se den las condiciones meteorológicas o el grado de confianza que lleve el capitán del ferry hace que Marquès esté en vilo con las maniobras de entrada y salida.

—Si todo va bien no pasa nada pero, cuidado si se da el menor fallo humano o mecánico. Además, está el peligro de que exista algo de *rissaga* o *sèca*, en que es muy fácil que el barco toque el fondo en según que puntos y a partir de ese momento pierda el control, que es lo que ha pasado cuando se ha llevado embarcaciones, yates o lo que se ha encontrado por delante. Estos sustos solían pasar más fácilmente con el **Rolón Plata**, puesto que era un barco de un solo motor, semidiesel, que para dar marcha atrás tenía que ser parado previamente. Además, la hélice de proa le fallaba a menudo. En cierta ocasión enganchó las barcas del Club Náutico y las arrastró hasta el restaurante Tritón. Menos mal que dejó caer las anclas y éstas lo detuvieron. En el año 1999 enganchó un catamarán y se lo llevó arrastrando. A éste se le rompió el palo que fue a caer sobre un vehículo de las inmediaciones y tuvo la gran suerte de que no se encontraba nadie delante y pudo lograr pasar. En otra ocasión, tras tocar el fondo, se vino directo a donde se encontraban amarrados mis dos barcos de arrastre. Suerte de unas grandes defensas que teníamos puestas que amortiguaron algo el impacto. Aún así, la **Virgen de la Bonanova** fue a parar casi sobre el mismo muelle, mientras que la **Vicenta**, que se encontraba en la banda de fuera, sufrió la rotura del puente que sostiene los *bous* y diversos daños en la obra muerta. Tuvimos que vararlas rápidamente para poder reparar los daños ocasionados.

Hace muchos años, “Xisco Felitus” iba de palangres con su padre para capturar las codiciadas *vaques*, *esparralls* y otras especies de pescado blanco. Llevaban a bordo una serie de estos aparejos, que estaban armados con una cantidad de entre 50 y 70 anzuelos del número 18, cada uno. Este es un tipo de anzuelo con el cual se podía capturar todo tipo de peces pequeños. Actualmente y de acuerdo con la legislación vigente, existen unas tallas mínimas y los anzuelos han tenido que sustituirse por otros de tamaño mayor, con el fin de impedir que los pequeños puedan quedar prendidos. De la pesca de calamares realizada por la tarde solían separar tres o cuatro ejemplares que, una vez limpiados y debidamente troceados, utilizaban para cebar estos aparejos, al igual que trozos de sepia o pulpo, que también solían pren-

derse habitualmente en las *calamareres* (poteras). Este cebo era ideal para los *esparralls* y las *variades*. Padre e hijo solían guardar los palangres en una caseta que tenían en la bajada del puerto de Ciutadella, donde también dejaban el cebo suficientemente aireado, puesto que no existían cámaras frigoríficas. Cuando llegaba la época de los *raors* su objetivo se desviaba hacia este tipo de pez, muy codiciado por sus carnes blanquísimas, que entonces era muy abundante. Hoy escasea, como todo, y se ha tenido que publicar recientemente un período de veda en un intento de evitar su desaparición definitiva. Para ellos el cebo utilizado era la *agulla* (aguja), que les gustaba más. Y si para los primeros se tenían que calar *d'aubes*, para los *raors*, cualquier hora del día resultaba buena.



Oxynotus centrina, o “*peix porc*”(Imagen de archivo)

—Hoy esto resulta impensable y ya no puedes coger ni *crancs peluts* porque no encuentras ni uno; las lapas (*pagellides*) han tenido que ser protegidas porque al paso que iba, tampoco tardarían mucho en desaparecer. Nosotros las usábamos para cebar los palangres y sus resultados eran magníficos. Si eran pequeñas ensartábamos hasta tres; de ser grandes, una sola era suficiente. Ellas constituían el cebo preferido de los *sargs*.

La constitución física del palangre para este tipo de pesca se componía de una línea madre que los pescadores guardaban almacenadas en las *cofes* dando vueltas (que ellos denominan *duyes*). De cada tres *duyes* (más o menos 1,5 metros) salía una línea (o *braçol*) que terminaba en un anzuelo. La línea *mara* consistía en un cordel, mientras que para las derivaciones se utilizaba el llamado *pèl de cuca*, cuya longitud era de unos 30-40 cm, por lo cual se tenían que unir unos a otros hasta conseguir la medida necesaria para el uso que fuera a dársele. No existían entonces ni el nylon ni las otras fibras sintéticas sin límites de longitud actuales.

—Si queríamos hacer una línea para una potera para ir de calamares, teníamos que unir muchos de esos *pèls de cuca* y, cada dos palmos aproximadamente, quedaba un nudo y por este motivo siempre teníamos los dedos de las manos lesionados.

La otra variedad de palangre, el *de surets* (*surant* en otras zonas de la Isla), tenía una constitución física diferente. Así, las derivaciones solían medir unas 2 brazas (unos 3,5 metros). De su punto de unión, en la línea *mara* y a la misma distancia de la medida de la derivación, se ensartaba un corcho; se volvía a dejar la misma distancia y salía otra derivación, y después otro corcho, y así hasta construir todo el aparejo que solía tener unas 100 brazas de longitud total. De cada uno de estos corchos salía otra derivación consistente en un cabito de 2,5 brazas, que iba ligada a un *pedralet* (una simple piedra pequeña) que estaba destinado a mantener entre aguas al aparejo pues de lo contrario, los corchos lo arrastrarían hasta la superficie. Cuando el palangre estaba colocado perfectamente dentro de su *cofa*, el *pedralet* permanecía enrollado directamente sobre si mismo por el cabito. Cuando se colocaba en el agua, esto es, se *calaba*, la piedrecita, por su propio peso, se desenrollaba de su cabito y se apoyaba en el fondo arrastrando el aparejo tras de si, que permanecía entre aguas aupado por los flotadores. Existía otra forma de trabajar consistente en ir ligando el *pedralet* con su cabito al flotador a medida que se fondeaba mediante una gaza de inserción rápida, pero el sistema habitual de la mayoría de los pescadores *ciutadellencs* era el primero.

—En aquellos años disfrutabas con este tipo de pesca puesto que cogías los *sargs* y *variades* que querías, llegando a sacar de setenta a ochenta peces. La profundidad máxima en que se calaban estos aparejos era la cota de 40 metros. Los *sargs*, *càntares* y *variades* aparecían hasta la sonda de los 15, aproximadamente; a partir de ahí y buscando lo que denominan los pescadores como *fort viu*, sacaban alguna *mòllera* y tampoco era raro que vinieran prendidas varias langostas y *rotges* (como denominan al popular *cap-roig* en Ciutadella). Los palangres *de suret* solían trabajar bastante bien; por esta causa los pescadores, por precaución, solían esperar más de una semana para volver a calarlos en el mismo lugar a fin de que se repusiera nuevamente.

“*Felitus*” decía que la perteneciente a la familia era la única embarcación que se dedicaba a utilizarlos y está totalmente de acuerdo, igualmente, en la teoría de que el *tel de morena mansa*, otro de los empleados, es el mejor cebo que hay para los palangres que tienen que trabajar cerca de la orilla, por su dureza y consistencia. Cuando se calaban alejados de la costa preferían el cefalópodo o la lapa. Para coger estas últimas, los pescadores eran perfectamente conocedores de los mejores lugares para encontrarlas que estuvieran cercanos a cada pesquera, de tal forma que, antes de calar, se acercaban a la costa y en pocos minutos obtenían las necesarias con la ayuda de un destornillador o la punta de un cuchillo. Las más grandes solían cogerlas en *Ses Fontanellas*, en la costa norte. Además, hay que decir que el pez tiene sus manías. Por ello, “*Felitus*” sabía que si utilizaban pulpo fresco o lapas, del día, encontrarían mayoría entre los *sargs* y las *variades*. Si era del día anterior, el palangre sería portador de más *càntares*, en detrimento de los primeros.

—Y eso sucedía porque la *variada* siempre ha tenido el paladar más fino. Recuerdo incluso el caso curioso de que, en una ocasión, capturamos un mero que dio en el pesaje 8 kilos, el cual había querido tragarse un sargo que se había quedado prendido y que le quedó atravesado en la garganta hasta el punto de morir asfixiado en la aventura.

Otra de las modalidades de pesca que puso en práctica, porque siempre fue propenso a utilizar y experimentar aparejos nuevos, fue la de utilizar redes (no *tresmall*s, porque eran de una sola capa y tampoco eran *soltes*, sino un tipo al que los pescadores que iban de *gerret* denominaban *bogue-res*). Al principio aparejó a la barca con cuatro de 25 metros cada una (en la

actualidad las redes suelen tener por término medio los 100 metros)

—Puede que parezcan cortos, pero solíamos pescar muy a menudo entre 50 y 70 *molls*, además de otra variedad de capturas. Y si calábamos *de prima*, era muy corriente la presencia de *rascles* y entre 5 y 7 kilos de *rotges* (*cap-rotjos*)



‘Cranca’ o ‘cabra’, especie actualmente en vías de desaparición (*Imagen de archivo*)

Una costumbre que tenía con su consuegro era la de capturar los salmónetes (*molls*) con red simple, que muchos otros profesionales realizan con *tresmall*. “*Felitus*” defiende su sistema, al que califica con una eficacia de diez contra uno, con respecto al *tresmall*...

—La tela es igual a la del centro del *tresmall*, igual de fina, pero en lugar de tener un metro y medio de altura, en este caso tiene tres. Recuerdo que solíamos coger bastantes. A mi hijo “*Fel*”, de esto hace ya muchos años, solía darle veinticinco pesetas por cada caja de salmónetes obtenida. Uno de tantos días apareció el agua de color verdoso debido a un tipo de plancton que se encontraba en abundancia. Se ve que a los salmónetes les encantaba porque durante tres días hicimos las capturas más cuantiosas de las que habíamos realizado nunca. El primer día salieron unos 800, mientras que los dos siguientes fueron más de 600 en cada ocasión. Fue entonces cuando tuvimos que dejar de pescarlos puesto que los delfines se habían percatado del tema y comenzaron a destrozarnos los aparejos para comerse las capturas en un santiamén. Los últimos días tan solo llegábamos a calar las redes en el agua durante una hora escasa y aún así, no nos bastaba el tiempo. Actualmente los pescadores las calan por la mañana, se van a capturar langostas, las vuelven a sacar al atardecer y los delfines no aparecen, ni dan señales de vida. Estoy convencido de que toda la culpa viene de la gran cantidad de porquerías que tiramos al mar hoy en día, con lo cual contaminamos las aguas y la supervivencia de los peces se hace de cada vez más difícil. En los dos últimos años antes

de retirarnos decidimos de común acuerdo con mi consuegro dejar las barcas de arrastre para los hijos, mientras que nosotros haríamos durante ese tiempo la pesca con nuestras barcas pequeñas. Pero tuvimos que dejarlo, porque en el momento en que dábamos arranque al motor con la llave, los delfines se hacían presentes. Se conoce que ya conocían el particular sonido de nuestro motor. De todos es conocido que son muy inteligentes...



Regresando a puerto con mar alborotada (*Familia Marquès*)

Incluso probaron a despistarlos y un día, desde la zona de la *Cala de Santandria* navegaron hasta *Sa Cigonya*. En principio parecía que todo había ido bien y comenzaron a calar sus redes (tenían entonces veinticuatro). Cuando tenían en el agua cerca de la mitad, descubrieron consternados que por debajo de la barca estaban sus leales enemigos...

—No llegaba la red al fondo y ya nos la habían roto. Metían la cabeza en el agua y sacaban la cola fuera de ella; entonces daban varios coletazos, al igual que las ballenas (nosotros lo denominamos *batre*) para asustar a los peces, con lo que les obligaban a huir hacia la red, donde quedaban prendidos. Entonces simplemente se limitaban a arrancarlos, rompiendo nuestros aparejos. Aquello resultaba increíble.

Cuando su hijo comenzó a probar con él el oficio de pescador, Xisco Marquès comenzó a utilizar las *soltes*, para lo cual se trasladaban a la costa cercana a su vivienda y las fue probando entre *Es Clot de sa Cera*, a escasos diez minutos andando y *Cala en Bastó*. Se trataba de una *solta* con malla bastante grande (*clara*), de dos pasadas por palmo y una longitud de 300 metros. El sistema de calado era fondearla con tres *cantons* (de los usados para la construcción), comenzando por el centro e ir desplegándola en *caragol* (en espiral), dejando un paso de unos 5 metros, distancia suficiente para que pudiera entrar la embarcación y dejar caer el ancla en su interior. Seguidamente se valían del gancho para subir el aparejo por los flotadores, sin desarmarlo, y comprobar el pescado que había quedado enganchado y que ya estuviera muerto. De ser así, lo desenganchaban y lo dejaban sobre la cubierta, pero si era bastante grande y continuaba aún vivo, actuaban de diferente forma y era no tocarlo hasta que se sacara del todo el aparejo

puesto que existía la posibilidad de que se soltara con dos coletazos y en consecuencia, escapar. Desde el principio hasta las ocho o nueve brazas lo denominaban *frontera* porque era el punto donde el pez topaba y quedaba enganchado. En cierta ocasión capturaron una cantidad exorbitada de pescado. Iba con su hijo y le sugirió ir hasta *Cala en Turqueta* (la barca tenía 30 palmos y equipaba un motor de 9 CV. Se trataba de la *Juanita* pequeña) para, desde allí, cruzar hasta Cala Ratjada, en Mallorca, y darle salida. Así lo hicieron, tardando cinco horas en lograr su objetivo.

En sus inicios con las redes comenzó por utilizar unos trasmallos (*tres-malls*) como si fueran *soltes* y al final se decantó por estas últimas. Además, en aquellos años el material era cáñamo o algodón, que con el tiempo llegaba a pudrirse, de tal forma, que era fácil que el pez rompiera el aparejo, puesto que ya era de buen tamaño. Las *soltes* las define como aparejos aptos para la captura de peces de entre 8 y 9 kilos, hasta sobrepasar incluso el centenar, prueba de ello fue el *escat* (angelote) capturado en la costa sur. Pero existía un inconveniente con estos aparejos, puesto que los calaban muy cerca de la costa y era que se enrocaban con las piedras y *barbades* del fondo, así como con anclas y todo lo que tuviera puntas, de tal forma que las roturas eran algo muy habitual. Así que decidió cortarlas y hacer unos aparejos más pequeños, como si fueran trasmallos pero de una sola capa y probar su rendimiento a mayor profundidad.

—En éstas, vino a verme un amigo de Mahón llamado Felipe Reynés, que también era pescador y, al verme, me preguntó a ver qué estaba haciendo y yo le contesté que unas redes a partir de las *soltes*... ¿resultados? Que no habíamos cogido tanto pescado anteriormente entre meros, *círvies* y *rotges*. Servían para todo, incluso para las langostas, y ello era debido a que no había ido a esa zona nadie y no se encontraba muy castigada. Antes llevábamos a bordo una veintena de redes; en la actualidad se encuentran pescadores que llevan un centenar, y sin embargo no cogen casi nada. En la actualidad estas redes no podrían utilizarse por muy diversos motivos, entre los que se encuentran la gran intensidad de tráfico de lanchas y embarcaciones deportivas que existe constantemente alrededor de todo el litoral; el hostigamiento a que ha sido sometido el medio marino y su fauna y que ha motivado que ésta haya buscado su protección a mayor profundidad y también a los desagües de las diferentes urbanizaciones. Todo esto, lógicamente, antes no ocurría.

La sobre explotación ha producido grandes daños en el mundo de la pesca. Los Marquès de Ciutadella, como se ha citado, han sido siempre muy respetuosos tanto con la pesca, como por el entorno. Precisamente recordaba que, en cierta ocasión y tras unos días de muy mal tiempo, habían podido ir a recoger las redes que tenían caladas. Mientras las subían comprobaron que venían enredadas unas diez langostas bastante pequeñas, con el marinero iba poniendo dentro de la *cofa* para taparlas. Marqués le preguntó qué hacía, a lo que el otro respondió que guardarlas para hacer un buen arroz... Marqués les respondió,

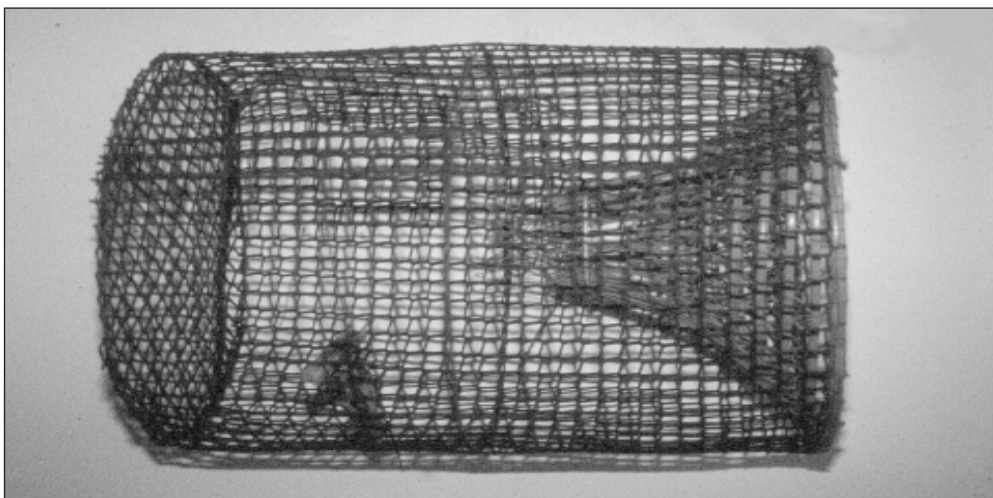
—No. De estas langostas no probaréis ninguna. Tíralas todas otra vez al agua.

Las langostas estaban aún vivas, porque parece ser se habían enganchado no hacía mucho tiempo...

—Ello no quiere decir que en alguna ocasión, si no se había llegado a la medida reglamentaria se hubiera aprovechado. Pero aquella vez eran muchas y muy pequeñas, y nosotros éramos los principales interesados en apoyar su supervivencia y protección. Hoy existe una ley de tallas mínimas y son muchas las especies protegidas, pero igualmente, de cada vez se coge menos de todo.

Con referencia a las redes, otra de las técnicas que se refieren a ellas es el sistema de calado: a favor o en contra de la corriente:

—Hay mucha gente que no se fija en el sentido de la corriente y eso es un disparate. Recuerdo algo que me pasó en cierta ocasión con mi hermano, el cual falleció en la mar, precisamente. Los dos íbamos a pescar juntos, aunque en barcas diferentes. Tenían las dos unos 28 palmos, más o menos. Cuando llegábamos a una zona que nos parecía perfecta nos preguntábamos el uno al otro en qué sentido queríamos calar, yendo cada uno por su lado. No nos mirábamos la corriente *ni un llamp*. Desde entonces ya la comprobábamos cada vez. Estábamos al través del *Cap de Mal Passar*, cerca del *Cap d'Artrutx*. Yo tuve la suerte de calar en el sentido de la corriente y cuando terminé y me giré comprobé sorprendido que tenía todos los *capcers* junto a la barca. Por su parte, mi hermano me decía que no encontraba los suyos. Al final los encontramos, pero la corriente había roto las redes en dos lugares diferentes. Las comenzamos a recuperar nuevamente, a mano porque no habían maquinillas, y por un extremo sacamos parte del *tom* con cuatro, y del otro otras tres... el tramo central había desaparecido. Al día siguiente nos ayudaron otros pescadores soltando sus *ganxos* para localizarlo y no hubo forma. Al cabo de unos cuatro años, nuestra primera barca de arrastre *Vicenta*, la más pequeña, las sacó con el bou en una zona situada a una hora de la costa que conocemos como *es Plaer*, con un fondo de unos 60 metros, en el cual se suelen capturar serranos, sepias, pulpos y *gatons* y pude reconocerlas. La corriente las había arrastrado hasta allí, parecía imposible.



Un 'morenell' (Artefoto)

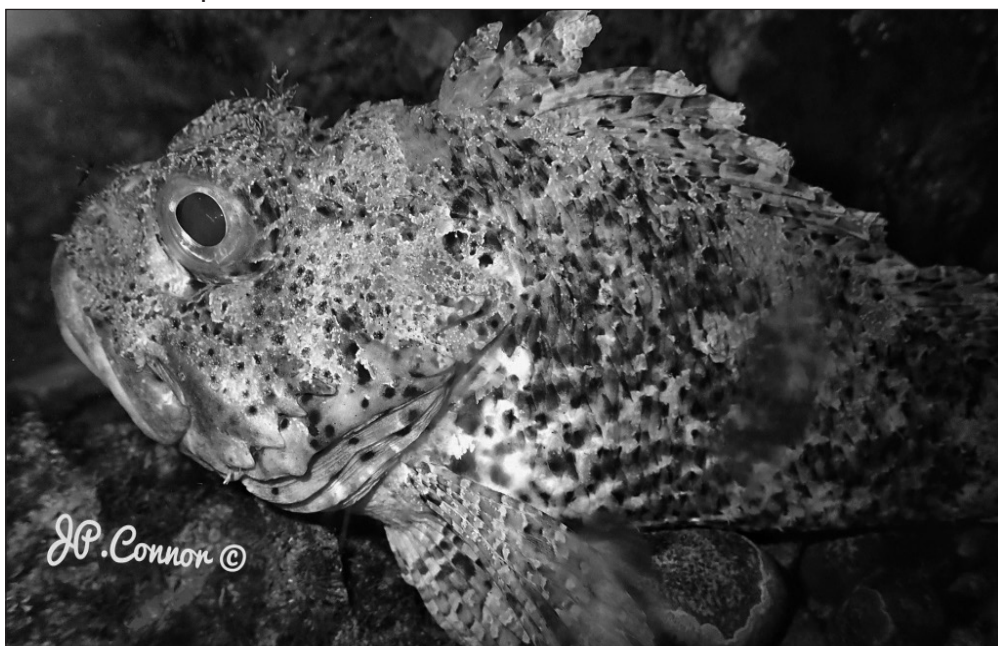
El fondo de *es Plaer* está cubierto de los que los pescadores llaman *herba torta*, un tipo de vegetación que tiene sus hojas en forma helicoidal. En él estuvieron trabajando con los palangres que les servían para los *esparralls* y *vaques* durante unos tres meses con unos resultados excelentes. Después vino ya el retiro. *Es Plaer* difiere de otra zona pesquera muy popular en Ciutadella, que se conoce como *Sa Barra*, cuyo fondo está constituido mayoritariamente por roca.

También hubo un tiempo en que los “*Felitus*” se dedicaron a capturar *morenes* en la zona de Cala Morell, utilizando para ello los *morenells*. Corría por aquel entonces el año 36, Xisco tenía diez años de edad y la comida escaseaba. Su padre había decidido construir una serie de *morenells* para ello y les regaló uno a cada uno de los dos hijos que le acompañaban para que también ellos

fueran realizando sus propias capturas y, cuando fuera necesario, podrían venderlas conjuntamente y obtendrían de este modo un dinero para sus gastos.

—Cuando teníamos bastantes nos vino un día nuestro padre con dos cuchillos, uno para cada uno y nos dijo que como hacía muy mal tiempo y no podíamos pescar, nos había comprado el cuchillo a cambio de las *morenes* y el resto del dinero pasaría a la caja común de la familia para comer... En la barca llevábamos una *filera* compuesta de 12 *morenells* y habían jornadas en que lográbamos capturar entre 20 y 40 ejemplares porque abundaban como la langosta. Para cebar los *morenells* solíamos ir a las *barques del bou* a comprar una caja de pulpos que después asábamos al fuego directo mezclados con gran cantidad de *romaní* con dos finalidades. La primera de ellas era que, tostado, el cebo olía más por lo que su reclamo era mucho más efectivo; y el hacerlo con *romaní* servía para que, poco después de habérselo tragado, les actuara de vomitivo, con lo cual expulsaban todo lo que llevaban dentro. De esta forma, de ser necesario tenerlas expuestas, no olían tanto, porque todo el mundo sabe que tanto las *morenes* como los *congres* huelen bastante. Al principio yo no sabía para qué servía el *romaní*, y por otra parte tampoco quería hacer preguntas indiscretas porque era pequeño y no quería que me llamaran la atención, así que un día se lo pregunté a un hermano de mi abuela, un gran experto en la construcción de *morenells* quien me dio las razones.

57



Un rasclot o cap-tinyós (John Paul Connor)

El remedio era muy efectivo. Xisco vaciaba los aparejos en tierra y en el preciso momento que las *morenes* tocaban el suelo, vaciaban invariablemente sus estómagos. El preparado del cebo en sí tenía su protocolo especial: se preparaba un buen montón de rama y madera para hacer una hoguera generosa; encima se situaba una gruesa capa de ramas de *romaní* y, encima de ésta, los pulpos perfectamente colocados. Seguidamente se vaciaba medio litro de gasolina sobre la rama y se prendía fuego. Hasta que no quedaban más que rescoldos no se retiraban los pulpos, los cuales quedaban con sus carnes completamente agrietadas por las cuales había penetrado el fuerte sabor del *romaní*. El pulpo, solo entonces, quedaba perfectamente

preparado para el uso, siendo introducido en el interior de los *morenells*. En el centro de Cala Morell existe un *alguer* frente a la caseta más antigua, emplazada en su margen de poniente en el cual solían abundar las *morenes* y en donde solían calar sus aparejos. Esta casita la había hecho construir el mismo buzo mallorquín que se encontraba recuperando los restos del *Malakoff* al través de Cala en Turqueta, con objeto de poder recuperar el plomo existente en las bodegas del *Ioannis*, el viejo mercante que se había hundido en *Es Degotissos*, a pocos metros de la cala, tras doblar la *Punta de s'Escullar*. Sobre el comportamiento de las *morenes* Marquès opina que no son tan fieras como las pintan aunque, eso sí, hay que saber manejarlas con cuidado, cogerlas por la cabeza —nunca por la cola— y con suavidad...

—Nuestra primera barca tenía tan solo 21 palmos. Era muy pequeña y para poder colocarlo todo solía levantar los *pols* y colocaba en su interior lo que no cabía sobre cubierta. Pero un día nos quedó olvidada una *morena* en la proa. Yo tomé la esponja para limpiar y se me tiró a la mano. Si no hubiera hecho nada, probablemente me hubiera soltado, pero yo reaccioné bruscamente y más fuerte me prendió. Y aún tuve suerte porque la primera reacción de una *morena* al prender en algo es hacerse un nudo, lo que le permite ejercer una fuerza mucho mayor al contraer todo su cuerpo. Si se encuentra cogida a un palangre, hace lo mismo y con ello consigue romper el sedal. Todo lo contrario que el congrio, que comienza a dar vueltas sobre sí mismo para poder liberarse y al enrollar tanto el sedal éste termina por partirse. Cada uno tiene su sistema. Lo que suele suceder también con las primeras es que la estrategia no acabe de resultarles bien, sino todo lo contrario, y el sedal queda enganchado alrededor de su cuello y como cada vez tira con mayor fuerza, termina por morir asfixiada. Las dos son especies muy peligrosas.

58



Una *variada* (John Paul Connor)

También le tocó vivir una desagradable experiencia con un congrio capturado con el palangre,

—Cierta día mi padre me mandó a casa de un cliente para entregarle un congrio. Lo llevaba dentro de una cesta, todavía vivo y estaba enganchado por la boca con el propio *braçol* del palangre. No se qué pasó, pero aquel pez me enganchó por el dedo y por suerte se encontraba cerca un señor que llevaba en sus manos las llaves de su casa, llaves que no son como las actuales, sino que eran muy grandes y podían hacer de palanca. Se la metió por la boca y le obligó a abrirla, con lo que dejó de moverse y yo pude liberar mi dedo. Pasé un mal rato...



Ormejos de una barca del bou (Artefoto)

Xisco era el encargado de matar las *morenes* capturadas en cuanto desembarcaban a tierra, mientras otro tripulante que iba con ellos se dedicaba a limpiarlas debidamente.

—Yo le entregué varias diciéndole que ya estaban muertas. Por ello él las tomó sin ningún tipo de precaución, pero resultó que entre ellas había una que aún continuaba con vida. El hombre la había cogido por la *ventresca* (más o menos por su parte central) y ésta, ni corta ni perezosa le había prendido en una mano. Cuando aquel hombre vio su sangre comenzó a tambalearse. Yo pensé que iba a desmayarse y así fue. Tuve que sujetarlo y ayudarlo a quedar estirado sobre el suelo ¡vaya susto!. Y es que en la mar no existe ningún pez que no resulte peligroso. Por ejemplo el *espet*, que tiene unos dientes afiladísimos como si de un lobo se tratase. Hace un par de años tuve que ir a urgencias por un encuentro de mi mano con la boca de uno de ellos. La enfermera del centro cuando me vio, me dijo que tenía que pincharme contra el tétanos. Yo le respondí que si me negaba, qué pasaba y entonces ella me respondió que era obligado. Me pinchó y, además, me dio nueve puntos de sutura. Cuando vi a mi mujer le quise gastar una broma, diciéndole que aquel día había cogido más *espets* que ningún otro porque había metido la mano con sangre en el agua y ellos habían venido como lo-

cos. La broma vino bien porque aquel día había pescado catorce y todas de buen tamaño. La verdad es que le di un buen susto. Ahora nos han limitado la pesca deportiva porque para las *cirvioles* nos han puesto una talla mínima y para los *raors* una época de veda. Todo eso está muy bien porque así se respeta la reproducción y el mantenimiento de la especie, pero igualmente existe quien se salta las normas y continúa pescando igual. Las multas son importantes pero para poder aplicarlas hay que coger al infractor y eso resulta más difícil.

Marqués recuerda la anécdota sucedida a un zapatero jubilado que solía ir a pescar con caña:

—Pescó poco pues en el tiempo en que estuvo haciéndolo tan solo cogió una *donzella*. Al poco tiempo le sorprendió la vigilancia y le solicitó el permiso de pesca. El hombre no tenía ninguno, aunque hubiera podido tenerlo perfectamente puesto que a los jubilados se lo conceden gratuitamente. Parece ser que le pusieron cincuenta pesetas de multa, más otras mil porque la *donzella* de marras no daba el tamaño mínimo.

Con respecto a otras anécdotas sobre la pesca, recuerda que los congrios son más difíciles de atrapar que las *morenes*, por lo cual decidió construir unos *morenells* especiales para conseguirlo, y lo logró construyendo unos aparejos que tenían el *enfàs* más largo y ancho, ofreciendo mejor resultado. Sobre los peces armados de espinas venenosas como puedan serlo *aranyes*, *rotges*, *rascles*, etc. recuerda que tras un pinchazo solía absorber con fuerza el veneno y de este modo el proceso no resultaba tan doloroso.

—Hace años existía en Ciutadella una mujer a la que llamábamos “*sa Xineta*” que se dedicaba a absorber el veneno a quienes habían resultado picados. La gente solía decir que era muy efectiva con el remedio porque en el paladar de su boca tenía una “*Mare de Deu*” dibujada. La verdad es que yo no pude comprobarlo nunca. Si se habían pinchado, todos los pescadores solían ir a verla rápidamente. Otro sistema que solía emplear yo era que, tras recibir un pinchazo, le daba un fuerte golpe en la cabeza del pez responsable para matarlo, seguidamente lo abría en canal y me comía su hígado directamente en crudo. Los resultados eran bastante aceptables. Y es que en aquellos años no había casi nada para evitar en dolor. Hoy se encuentran infinidad de productos en las farmacias...

“*Felitus*” conoce perfectamente la *boira* (niebla) en la mar, un fenómeno que asusta las primeras veces, aunque con el paso del tiempo uno termina por acostumbrarse al igual que sucede con otros fenómenos similares. Una gran cerrazón que él no vivió por no encontrarse en aquella jornada a bordo, tuvo como protagonista a la *Vicenta*, su primera embarcación de arrastre. La embarcación, de 13 toneladas, 12,5 metros de eslora y 3,8 de manga, estaba gobernada por su consuegro y socio, y la tripulación era bastante joven. Cuando se encontraron aislados, tras la súbita formación de la niebla, el patrón dijo a los muchachos que se situaran en la proa, vigilaran la aparición de la costa y que no se preocuparan.

—Ellos sabían dónde se encontraban. El lugar era frente al *Escull des Governador*, un punto contra el cual colisionó muchos años antes el vapor francés *Malakoff* con el resultado de un rápido hundimiento y desaparición de la mayor parte de su tripulación. Continuaron navegando, muy lentamente y, en un momento dado, uno de los chicos advirtió la costa y gritó ¡atrás!, pero ya era demasiado tarde. La *Vicenta* pegó contra la *seca* y el resultado es que rompió su pie de roda. En otra ocasión salió a pescar *d’aubes* junto con su esposa y uno de sus nietos. Cuando doblaban el *Cap*

de Menorca (o Bajolí) observaron que avanzaba hacia ellos una densísima niebla, teniendo que volver al remo y muy pegados a la costa, hasta lograr entrar nuevamente en puerto. Actualmente, la torre del semáforo se utiliza como punto perfectamente marcable para los navegantes.

—Otra vez que me sorprendió en la costa sur, volví a tierra poco a poco, convencido de que entraría en *Son Saura* si mantenía el rumbo. Y entré. Lo que sucedió es que estuve bastante tiempo sin obtener la completa seguridad de que así era, ya que debido a la escasa visibilidad se me hacía irreconocible...



Antiguo semáforo de Bajolí, actualmente torre marcable (*Artefoto*)

Hace muchos años, estando próximo a salir de puerto, se le acercó un amigo ofreciéndose para ir a pescar con él. Se llamaba Toni Caules y había sido *nostramo* (contramaestre) de un mercante de los que hacían la línea de Barcelona-Canarias.

—Yo tenía las redes caladas frente a la bocana del puerto, en la *bar-*

bada que está situada en el veril de los 35 metros. Se cerró bastante en niebla, así que le dije a mi compañero que teníamos que localizar el *capcer* cuanto antes. Aquella niebla de cada vez era más densa. De pronto, Toni me dijo “Xisco, tenemos suerte porque allí se ve la catedral...” ¿la catedral...?. Lo que estaba viendo era exactamente el *capcer* de nuestra red, que al tener forma cónica y aparentar unas medidas mucho mayores entre la niebla, lo había despistado completamente. Algo muy similar a lo que me ocurrió en otra ocasión cerca del *Cap de Menorca*, cuando con densa niebla me encontraba buscando otro *capcer*. Vi una sombra y le dije a mi tripulante que se trataba de otra barca, por lo cual le preguntaríamos si había localizado nuestro *capcer*, puesto que se encontraba por donde estábamos. ¿Dije barca?, pues se trataba del *capcer* que estábamos buscando. Ésto permite hacerse una idea de lo complicado que puede suponer navegar con niebla, un fenómeno que deforma la realidad de las cosas. Lo mismo sucede por la noche, en que una pequeña luz puede engañarte perfectamente dando la impresión de ser un gran faro...

La última ocasión en que se encontró cerrado en niebla ocurrió frente a la bocana del puerto de Ciutadella mientras se encontraba pescando *espets* a la *fluixa*. El hombre se encontraba inseguro y bastante preocupado debido al tráfico de embarcaciones que entraban y salían del mismo, lo que le hacía temer por una colisión e ir a parar a pique. Decidió entrar en la caleta de *Sa Farola*, donde existe una escala para acceder a tierra. Una vez en su interior dejó caer el ancla y amarró en la propia escala. En aquellos momentos estaba rompiendo el alba y Xisco no tenía otra cosa que hacer, de modo que decidió soltar el aparejo allí mismo y aún capturó tres calamares. En otra ocasión en que tenía sus redes caladas al través del *Pont de n'Aleix* (costa sur) y la niebla se había hecho una vez más presente, Felitus sabía que desde donde se encontraba hasta el punto en que se hallaban sus aparejos distaban entre 75 y 90 minutos de navegación. Para salvar la distancia y evitar los bajos que podría encontrar si navegaba pegado a la costa, decidió realizar un gran bordo, tomando rumbo *llebeig* durante unos 45 minutos, para posteriormente corregir a *gregal*...

—Salí en las inmediaciones de la cala de *Santa Galdana*. Y recuerdo aún otra ocasión en que me encontraba pescando calamares frente a *Cala en Turqueta*, cuando la niebla nos llegó desde *llebeig*, del sudoeste. Por aquel entonces todavía nos desplazábamos al remo. Resolvimos volver a tierra vista la situación, dando popa al *llebeig* pero tuvimos la mala suerte de que el viento rolara a *tramontana*. Nosotros no nos dimos cuenta y cuando consideré que hacía demasiado rato que nos encontrábamos bogando le dije a mi compañero que aquello era muy raro, puesto que continuábamos cerrados en niebla y aún no tocábamos fondo. Solo entonces nos dimos cuenta de que estábamos navegando con rumbo opuesto a tierra, nuestro destino...

La barca en la cual Xisco “*Felitus*” pasó gran parte de sus anécdotas y que les había costado 4.000 pesetas, iba al remo (como se ha explicado en numerosas ocasiones), hasta que llegó el día en que pudieron instalarle un motor, lo cual supondría un notable avance para la familia. Cierta día un amigo común, con el cual solían compartir plaza para vender el pescado, le preguntó por la causa de que aún fueran al remo, contestó nuestro hombre:

—Pues porque no puedo comprarle un motor...

El otro, llamado Jaime “*Barraxet*” le invitó a que encargaran uno, puesto que él lo pagaría y ya le devolverían el dinero cuando pudieran. Así lo hicieron y aquel motor costó 2.500 pesetas, importe que devolvieron a su amigo más adelante.

CIUTADELLA: HERMANOS CANALS ("CURNIOLA")

El *llaüt* de pesca con base en el puerto de Ciutadella *Curniola*, navega tripulado por los tres hermanos Canals, Joan, Xisco y Bep, quienes comienzan la campaña de la langosta cada año por el mes de marzo. Sus raíces habría que buscarlas, en parte, en el puerto mallorquín de Pollença, de donde era natural su padre quien, durante los inviernos trabajaba en la matanza de cerdos y, cuando llegaba el verano, armaba el *llaüt* y se hacía a la mar para dedicarse a la pesca profesional. En una de tantas campañas llegó hasta las costas de Menorca junto con otros parientes suyos que se dedicaban igualmente al mismo oficio, los "*Niu*", y se dedicaron a trabajar en estas aguas, en cuyo transcurso conoció a la mujer que con el paso del tiempo iba a convertirse en esposa y madre de sus tres hijos. A la siguiente temporada volvió a repetir la experiencia y se casaron. Fijada con ello su residencia habitual en Ciutadella, en un principio embarcó como marinero en barcas de pesca pertenecientes a otros profesionales locales, al tiempo que durante los inviernos también se dedicaba a la matanza en la fábrica del señor Montaner, tal y como hubiera hecho anteriormente en su Mallorca natal. Más adelante, al asociarse con un industrial de Barcelona, armaron conjuntamente una barca de pesca que se denominaría *Macarena*, que con el paso de los años sería vendida para ser sustituida por la actual *Curniola*.

63



Los hermanos Canals, en su almacén del puerto de Ciutadella (*Artefoto*)

Esta preciosa barca de pesca fue construida en Alcúdia por un astillero que dirigía el popular *mestre d'aixa* mallorquín conocido como "*es Curret*" y que, al haberse retirado, dirigiría posteriormente un hijo suyo. Allí tuvo que volver nuevamente aquel inicio de verano en que hubo una *rissaga* muy fuerte en el puerto de Ciutadella, ya que por su causa se le quebraron un total de 21 cuadernas. Las nuevas piezas serían talladas aún por el veterano artesano mallorquín, aunque montadas por su hijo.

Como características principales cabrían citar 11 metros de eslora, 4 de manga y un calado máximo de 1,20 (en la popa); la construcción es de madera y guarda un estilo muy común en la isla vecina, cual es su apariencia de medio barco de pesca-medio yate. Como propulsores incorpora un motor principal central diesel Ditter de 96 CV. y un auxiliar de montaje lateral,

también Ditter, de 50 CV. Como equipamiento electrónico se le han instalado dos sondas, un radar, dos GPS, un SMSSM y dos plotters. Además posee equipo de comunicaciones VHF y teléfono móvil. En un principio formaron tripulación el padre y los dos hijos mayores, puesto que el menor estaba estudiando. Con el paso de los años, éste dejó de estudiar y embarcó con sus otros dos hermanos, momento que aprovechó el padre para jubilarse de la profesión activa. También y en un momento dado, el socio catalán les vendió su parte, pasando a ser la embarcación totalmente de la familia.

En cada campaña los hermanos comienzan por trabajar cerca de su puerto base, Ciutadella y, a medida que avanza la temporada van remontando hacia el norte y al mismo tiempo hacia levante hasta llegar a los límites donde faenan los pescadores pertenecientes a la Cofradía de Fornells, y a partir de ahí, comienzan a hacerlo a la inversa, de modo que al término de la temporada se encuentran nuevamente trabajando cerca de su puerto base. El tiempo se ha vuelto más variable y ellos, con toda lógica, prefieren encontrarse cerca de casa.

64

En cierta ocasión, cuando se encontraban trabajando al noroeste del *Cap de Cavalleria*, mientras estaban calando las redes al tiempo que vigilaban las imágenes que les iba ofreciendo la sonda, les apareció de improviso en la pantalla una imagen muy contrastada que señalaba la presencia indiscutible de una gran masa metálica en el fondo, en el punto en que en aquellos momentos se encontraban.

—Como en ese momento nos encontrábamos calando, no pudimos dar la vuelta puesto que ya era demasiado tarde y las redes nos habían quedado ya cruzadas sobre aquel objeto. Al día siguiente, cuando fuimos a levar, nos encontramos con lo que ya nos habíamos temido: las redes estaban fuertemente enganchadas en ese punto que no podía ser otra cosa que los restos de un naufragio.

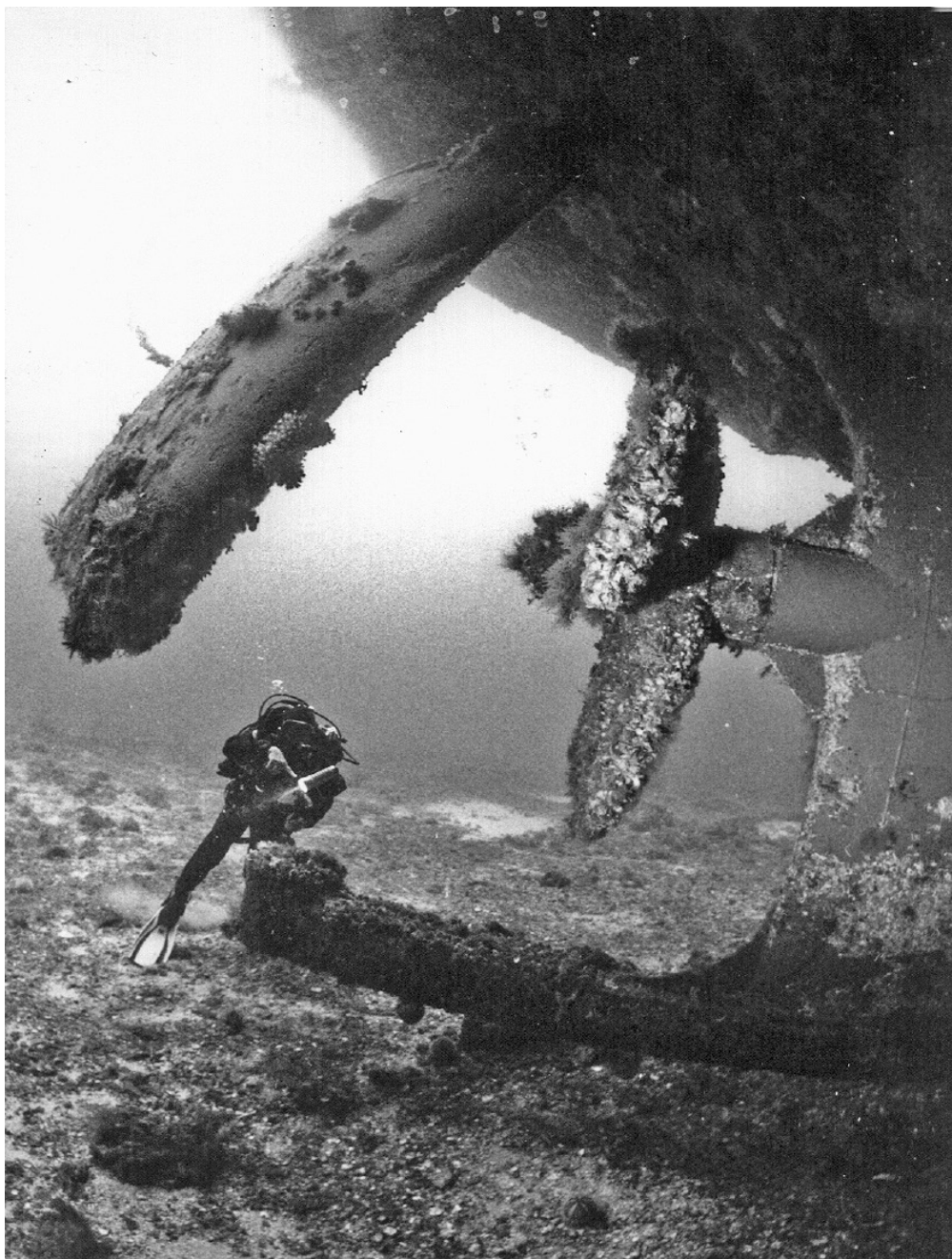
Estuvieron largo tiempo intentando desengancharlas con el mayor cuidado a fin de poder recuperarlas en lo posible. No hubo forma, por lo que finalmente tuvieron que decidirse por dar marcha al motor y romperlas.

—Cuando observamos cuidadosamente el extremo recuperado pudimos comprobar que el corte estaba producido por hierro, lo cual significaba que aquello eran los restos de un barco hundido.

Los hermanos, en principio, no tenían la seguridad de qué podía haber ahí abajo, aunque recordaban de que no hacía mucho tiempo un barco mercante se había ido a pique en la costa norte de la Isla, más o menos por la zona en la que se encontraban. Regresaron a puerto y comentándolo con otros pescadores y gentes del mundillo de *baixamar* se llegó a la conclusión de que lo que habían encontrado era con toda seguridad el pecio del carguero *Georgia K*. Uno de los hermanos había leído la obra de este mismo autor "*Naufragios y siniestros en la costa de Menorca*", a través de la cual conocía parte de la historia del naufragio, que en su momento estuvo rodeado de una fuerte polémica puesto que se comentó, parece ser que con bastantes posibilidades de que así fuera, que había sido un hundimiento provocado por cuestiones del cobro del seguro. Con todos estos datos, se comenzó a comentar en firme que ellos habían encontrado el pecio.

Poco tiempo después, Guido Pfeiffer, el conocido y prestigioso fotógrafo submarino de nacionalidad italiana, y muy experto en este tipo de investigaciones, contactó con ellos a través de otro pescador local conocido como "*Papi*", solicitando a los hermanos Canals las coordenadas geográficas del hallazgo para, una vez localizado, poder bajar personalmente hasta él junto con otro submarinista, acostumbrados a realizar inmersiones de este tipo

de gran profundidad utilizando la mezcla de gases denominada “trimix”, e investigar y fotografiar el estado y situación del pecio. Y así sucedería. El barco era realmente el *Georgia K* y fue fotografiado con lo cual se obtuvieron las imágenes de cómo estaba en esos momentos apareciendo en diversas publicaciones tanto nacionales como extranjeras. La zona era muy buena para la langosta, pero con la presencia del pecio se ha convertido en peligrosa por la posibilidad de que muy fácilmente se puedan perder los aparejos en caso de querer faenar en ella. Uno de los hermanos así lo confirmaba.



65

Visitando el pecio del carguero *Georgia K* (Imagen de Guido Pfeiffer)

—El barco se mantiene muy bien conservado y desde el puente sobresalen muchas puntas con lo cual es muy fácil quedar enredado en ellas, lo que desaconseja totalmente trabajar en esa zona, diría uno de los hermanos.

Comentaron, así mismo, que mientras estuvieron aprendiendo y nave-

gando todos juntos, el padre les estuvo aleccionando para que se hicieran a la mar tomando las necesarias garantías de seguridad porque siempre tuvo presente en su recuerdo el naufragio en el cual perdió la vida un pescador local, “*en Chedu*”. Aquel trágico día él también había estado en la mar, a bordo de una embarcación bastante pequeña, pero pudo regresar a puerto con suficiente antelación. Cuando llegó al muelle pronto se dio cuenta de que todo el mundo se encontraba muy preocupado porque no se sabía nada del otro pescador, mientras en la mar se había formado un temporal con una violencia sobrecogedora.

—A nosotros siempre nos estuvo contando que aquel suceso le marcó mucho. Siempre ha sido muy respetuoso con el tiempo y ha buscado inmediatamente resguardo ante la presencia de cualquier indicio de chubasco, principalmente en los que se dan durante el mes de agosto. Y es que siempre nos solía decir que aquellos eran los peores, por lo que deberíamos de guardarnos mucho ante cualquier síntoma. Él lo pasó muy mal hasta que por fin pudo lograr entrar en puerto aquel día.

66

En cuanto a las capturas que habían llevado a cabo durante el tiempo en que se dedicaban a la profesión, coincidirían en que peces de gran tamaño también habían sido capturados por ellos. Explicaban la anécdota que les había ocurrido haría unos dos años, un día en que estaban levando sus aparejos que se encontraban fondeados en el veril de los 100 metros y, al tiempo, iban desenganchando las diferentes piezas que se habían quedado prendidas. De repente observaron que uno de los grandes flotadores se iba hacia abajo, se sumergía. Existía viento establecido que les cogía a contra corriente y no pudieron recuperar el resto del aparejo decidiendo dejarlo en el agua. Al día siguiente volvieron, estando el viento ya encalmado, dispuestos a recuperar el *tom* desde el extremo contrario al cual habían estado trabajando en la jornada precedente. Cuando llegaron a la zona el flotador no había vuelto a la superficie, continuaba sumergido, lo cual les causó bastante extrañeza. Recuperaron el resto del aparejo y cuando comenzaron a cobrar la guía que ligaba la boya pudieron contemplar que la causa de que se mantuviera sumergida estaba producida por encontrarse cogida a ella una “manta-diablo” (*Mobula mobular*) que al parecer se había quedado enredada simplemente con el cabo. Sin anzuelos. Pero entonces ya estaba muerta y entre los que se encontraban a bordo se veían incapaces de aproximarla a la barca. Comenzaron a cobrarla con la maquinita pero luego no pudieron izarla a bordo o cuando menos de amarrarla en condiciones. Al final cortaron y el pez se fue a pique.

—No sabemos cuánto debió de pesar pero, en su máxima anchura, entre extremos de alas, debía de llegar a los seis metros. Son ejemplares raros en estas aguas, pero otros pescadores también las han visto en alguna ocasión, y aquellos días había más de una porque otra barca vio volar a una de ellas sobre la superficie del agua a la mañana siguiente. Estos ejemplares se impulsan fuera del agua y vuelan tocando con la cola la superficie bastantes metros hasta volver a caer, como los *xòrics* o *varats voladors*. Suelen ir en parejas y el que vio la otra barca debió de ser su compañera. Nosotros queríamos remolcarla hasta Ciutadella para cuando menos obtener alguna foto, pero resultó totalmente imposible. Era de piel muy rasposa, azul oscuro en el dorso (como las tintoreras) y bastante más clara en el vientre. Al final lo que conseguimos con ello fue perder casi dos horas de trabajo para nada. En cambio somos de las pocas barcas que no han capturado nunca ni un atún, ni un tiburón y eso que somos los que más horas hacemos en la mar...



El llaüt de pesca *Curniola*, de los hermanos Canals (Artefoto)

Hubo una temporada en la cual se capturaba muy poca langosta y se les ocurrió calar los *capcers* armados con cuatro grandes anzuelos cebados, con la intención de capturar algún pez espada, lo cual les ayudaría a redondear las cuentas. De este modo improvisaron un sistema de pesca al que colocaron 16 anzuelos, que fondeaban cada día resultando una especie de aparejo parecido al utilizado por los italianos, con la particularidad de sustituir las brazolas de nylon de 200 con un anzuelo, por dos de 100, armadas con sendos anzuelos. El padre que los observaba no vislumbraba como muy claras aquellas innovaciones.

—‘*No enredeu més la voga que tot aixó no serveix per res...*’— (“No perdáis el tiempo que todo esto no sirve para nada...”), solía decirles.

Pero ellos siguieron adelante y el primer día capturaron una pieza que dio en la balanza entre 35 y 40 kilos de peso, al siguiente día exactamente lo mismo y, el tercero tras recuperar todas las redes que tenían caladas, se fueron a inspeccionar el aparejo observando que todos los flotadores estaban agrupados. Con el convencimiento de que alguna embarcación lo había enganchado y liado, se dispusieron a recuperarlo. Tiraban con fuerza pero aquello no venía. Cuando por fin lo lograron, observaron sorprendidos que lo que allí había pasado es que se había enganchado un gran ejemplar, que posiblemente se defendió en cuanto se sintió clavado, atrayendo hacia sí todo el aparejo hasta el punto de que, cuando más se movía, más se enredaba. La pieza resultó ser un pez espada de 190 kilos. Tampoco pudieron izarlo a bordo de la barca, pero esta vez lo llevaron embragado al costado durante todo el día hasta regresar a puerto. Aún hoy, los marrajeros que vienen cada año a faenar por estas aguas lo continúan teniendo calificado como el mayor capturado en esta zona del Mediterráneo.

Los hermanos Canals fueron de los primeros armadores con base en Ciutadella en utilizar los modernos palangres de nylon, con lo que calaban 150 ó 200 anzuelos. Con ellos las capturas de *dèntols* y *pagres* eran muy abundantes. Los primeros años calaban tan sólo una vez por semana para poder

dar salida a la abundante pesca conseguida pero no tardaron en acercarse a estas aguas las barcas de Mallorca y aquella abundancia, por desgracia, se acabó muy pronto.

—Actualmente hemos ido a muchísimo menos. Los mallorquines poseen una lonja y con ello tienen toda la pesca colocada en el mercado. Aquí salíamos un día y ya no podíamos volver hasta el cabo de una semana pues dejábamos los cuatro restaurantes saturados. Los mallorquines se enteraron que los meros abundaban en estas aguas y comenzaron a venir a trabajar en ellas portando cebo vivo (*alatxa*) consiguiendo en los primeros años hacer una auténtica limpieza tal fue la barbaridad de capturas que realizaron.

Recuerdo que venían a *Sa Barra* y en una sola jornada llenaban completamente la nevera de la barca y tenían que regresar. Con la lonja y teniéndolo todo vendido, llegaron incluso a tirar los precios por tierra. Esto se ha terminado y para capturar un *pagre* grande tienes que batallar todo el día y muchas veces ni siquiera lo coges. Y de *dèntols* no hablemos. Nosotros trabajamos con cebos de baja calidad y ellos se encargan de que sus mujeres o algún marinero se acerquen a la lonja para hacerse con cajas de alacha todavía viva pues ha sido recién capturada y la posible presa se tira como loca a este cebo fresco. Y así, por uno que capturamos nosotros ellos cogen diez”.

68

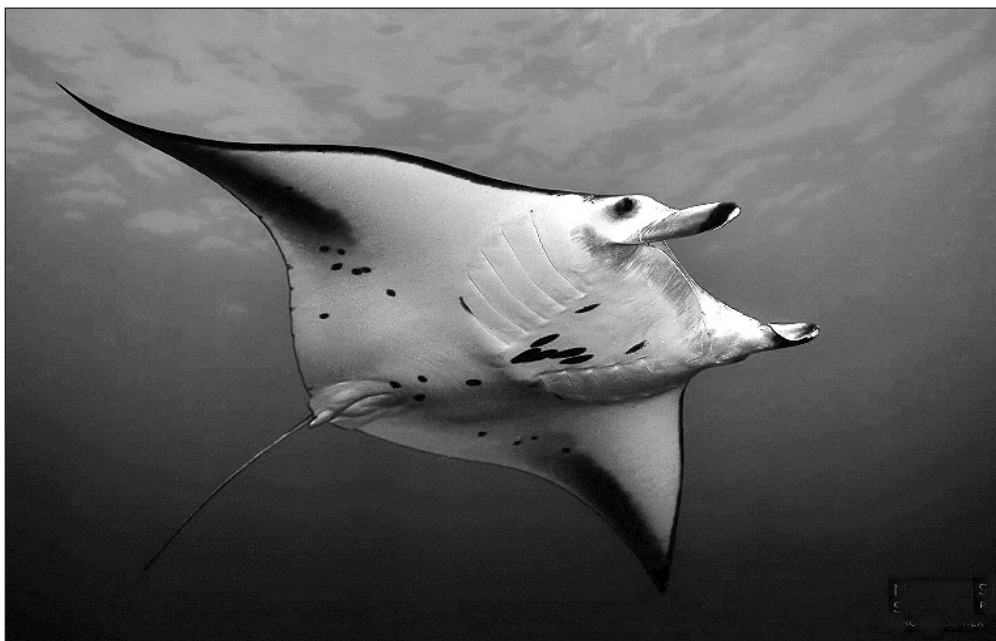


Magnífica captura (M. A. P. y A.)

La temporada de la langosta, ciñéndonos a Ciutadella, durante el año 2000 fue mejor que la campaña de 1999, porque supuso un aumento en algo más de 1.000 kilos sus resultados. Los precios también subieron un veinte por ciento al haber aumentado sensiblemente la demanda tanto a nivel de mayorista como de venta directa. Se captura mucha en el canal de Menorca, bastante en la costa norte, por ser rica en roca, y sensiblemente inferior en la sur pues en ella dominan los bancos de arena. La langosta del canal se distingue también por ser de mayor tamaño que la del norte. Sobre el color, estos pescadores lo atañen a la incidencia de la luz en sus habitats normales: hasta los 50 metros de profundidad son bastante oscuras. De los 50 hasta los 100 es más rojiza y, a partir de los 100, se vuelve más rosada.

Es decir, que cuanto menos luz, más clara. Hay también quien defiende que la langosta hasta los 60 metros es más sabrosa al paladar que la que vive en los 100 metros de profundidad. Además le rodean circunstancias bastante curiosas: se ha dado el caso de haber actuado en una zona determinada y no haber capturado ningún ejemplar y, en cambio, al cabo de tres días haberlas encontrado en abundancia. Otro tanto han manifestado en diversas ocasiones submarinistas que se dedicaban a la recolección de coral, en que iban a trabajar a una roca y no había nada, o muy pocas, y al día siguiente tener que apartarlas con la mano para poder trabajar. Estas raras coincidencias se atribuyen en parte a la existencia de abundancia de plancton o cualquier otro tipo de comida que atrae a estos crustáceos, de forma que se van desplazando al mismo tiempo que los bancos de cardúmen. Algo que también puede observarse en las modernas sondas con pantalla.

—Nosotros nos hemos dado cuenta de este detalle pues solemos ir observando las condiciones de las zonas en las que vamos a trabajar. Si aparece la marca de la presencia de cardúmenes sabemos que con toda probabilidad sacaremos langostas. Si no aparece, pues pensamos que no será una buena jornada. Y no suele fallar. Son observaciones resultado de muchos años de trabajo. Para nosotros los fondos mejores se sitúan entre los 62-75 metros. En el norte encontramos rocas en un fondo de 120-150 metros que también tienen años en que son muy buenas. El verano de 2000 no fue una buena zona, pero el de 1999 resultó excelente. La langosta allí es más rosada.



Manta Diablo (*Mobula mobular*) (*Dive Together*)

Cuando no trabajan con las redes los Canals se dedican a la pesca del palangre, a la par que emplean la ingrata estación del invierno para poner nuevamente a punto todos los aparejos que han sido utilizados en la campaña de la langosta de cara a la siguiente temporada. Otros pescadores se dedican a calar las redes para capturar *molls* (salmonetes) y otras variedades de pescado, y ha habido quien ha armado una embarcación con sus aparejos para dedicarse a la pesca de la *llampuga*, o quien con un *sardinal* se dedica a la captura de las agujas (*agulles*), que también son muy buscadas por los pescadores de *fluixa* estando cotizadas a un buen precio en el mercado. Regularmente, una vez finalizada la campaña de la langosta, el palangre no

resulta muy efectivo, porque el pez quiere frío y no es hasta bien entrado noviembre cuando comienza a dar su rendimiento.



Trabajo nocturno (M A. P. y A.)

—El pescado de palangre quiere frío, que salten temporales en la mar y con ello que los fondos sean removidos, lo que origina la aparición de comida para él. 1999 resultó un año muy bueno para *cànteres*, puesto que se capturaban bastantes que sobrepasaban el kilo de peso y, sin embargo, durante 2000 se cogieron muy pocas, pero sería en beneficio de la aparición de las *mòlleres* con bastante asiduidad. Sin embargo, este último es un pez que aguanta muy poco. Es pescado del día, blanco y blando, que tiene que venderse con rapidez pues posee muy poco aguante. Mejor, si es fresco del día que si ya tiene dos.

De siniestros marítimos no han conocido muchos. Pero el verano de 2000 se encontraban trabajando en la costa norte cuando acaeció el incendio y posterior hundimiento de un yate de recreo. Sucedió a finales de junio, cuando de madrugada se encontraban al través de Ets Alocs. Hasta allí se habían trasladado para faenar puesto que era una de sus zonas habituales de pesca. De pronto escucharon una comunicación a través del VHF entre dos pescadores de Fornells quienes comentaban la aparición de unas luces y la presencia de bengalas de socorro de algún barco por la zona de *mestral* de donde ellos se hallaban en esos momentos. Eran Bià Sans, un pescador local y Aleix Riera, presidente del Pósito de Pescadores de Fornells. Bià advertía de la presencia de bengalas y tras comentarlo con su compañero anunciaba que ponía rumbo al punto donde habían aparecido. Por su parte, la *Curniola*, que había seguido con toda atención la conversación de sus dos compañeros, decidió hacer lo mismo y partió para ayudar en lo posible, aunque se encontraban sensiblemente más lejos del punto en cuestión que los fornellers. Se pusieron en comunicación con ellos y Bià les precisó que las bengalas no salían del barco, que ya podía ver a causa del fuego y que se trataba de un velero, sino que eran lanzadas desde un punto algo separado del mismo. Posiblemente los tripulantes habían hecho acto de abandono y se encontraban a bordo de una balsa o zodiac. Desde la *Curniola* se avisaba

entonces a la lancha de Salvamento Marítimo con base en Mahón, *Salvamar Antares* a través del teléfono móvil dando cuenta de la situación. Cuando ésta llegó ya había terminado todo y el trimarán, tal era el tipo de barco con problemas, se había hundido, dedicándose a recoger diversos pertrechos que habían quedado flotando por la zona. Los tripulantes de la *Curniola* pudieron llegar a distinguir el barco cuando se encontraba todavía a flote y en llamas. Le siguió una explosión y poco después se caía el palo. Otra nueva explosión y el humo desaparecía, señal de que la embarcación había sido tragada por las aguas, yéndose al fondo. Bià recogió a los dos naufragos que se encontraban en la zodiac y los trasladó a tierra.



Reparando redes en su almacén del puerto de Ciutadella (M A P y A.)

En referencia a la Reserva marina de la costa norte, creada hacía muy poco tiempo, los pescadores de la zona de poniente ya se habían forjado una opinión como consecuencia lógica de la desorbitada dilatación en su implantación real, cuyo punto de partida más razonable debería de haber sido el fondeo inicial de una señalización física perfectamente visible (que tardó varios meses en ser instalada y que no mucho después, desgraciadamente y merced a la nula conservación de la misma se hallaba tirada en una rotonda de la población de Fornells, inútil y fuera de servicio) que diera perfecta cuenta a todo navegante de su presencia, y de que aquella zona se encontraba acotada y con una finalidad establecida. Poco después de haber sido dado a conocer públicamente Xisco Canals afirmaba:

—Yo no sé si la reserva fue un gol que quiso meter el anterior gobierno autonómico. Somos varios los profesionales del sector que nos sentimos algo molestos por el curso de los acontecimientos. No ha existido vigilancia y la persona que han puesto últimamente es más bien un informador que un vigilante puesto que no puede imponer ningún tipo de sanción. Y nos parece que el tema no ha sido enfocado como debiera de haberlo sido un asunto tan trascendental como sin duda lo es para el sector.



2. CIUTADELLA — Vista general del Puerto

L. F. 102 - B. 102

Panorama de época del puerto de Ciutadella (*Fotos del passat de l'Illa de Menorca*)

Y es que los pescadores eran de la opinión que tenía que haberse realizado un estudio previo más exhaustivo físicamente sobre el terreno y haber balizado la zona correctamente, en lugar de hacerlo posteriormente cuando ya se ha decidido su ubicación y aún así continuaba sin balizar. Con estos criterios la reserva hubiera comenzado desde un punto cero.

—De este modo, los que han tenido más cara, puesto que no se les podía decir nada, se han aprovechado de una zona en la que los demás han respetado y en consecuencia no han podido hacer nada. Se sabe que han habido buceadores que han campado a sus anchas, pescadores de *raors*, e incluso algún pescador profesional... Nosotros estamos convencidos que puede ser un gran logro, y que puede reportar muchos beneficios, pero también lo es-

tamos en que se ha enfocado mal desde el principio. Lo primero era realizar el estudio y seguidamente balizar la zona y a partir de ese momento hacer cumplir todas las normas. Lo que no puede hacerse es hacerlas cumplir sin un mínimo balizamiento, sin unas indicaciones mínimas, de forma que las embarcaciones que vienen de fuera de la Isla puedan saber a qué atenerse. Ellos no saben ni tienen por qué saber que aquello es una reserva, que ni saben que existe y, si existe, dónde empieza y dónde termina. Han venido biólogos y lo primero que se han encontrado son submarinistas practicando libremente la inmersión. Resumiendo: que creemos que una reserva en Menorca será muy beneficiosa en el futuro, aunque rechazamos totalmente el sistema que se está siguiendo para crearla. También creemos que mientras existan tantas embarcaciones deportivas en las calas que quedan comprendidas en su zona de influencia la reserva no funcionará como tal.

Estas afirmaciones las hacían a finales del año 2000. Hoy la reserva marina de la costa norte de Menorca es un hecho y está vigilada. La zona se ha recuperado y la gente la respeta. Pero no existen en la mar las boyas obtenidas en su día con fondos europeos. Una nula conservación las ha conducido, como se ha citado, a la inutilidad por abandono. Posiblemente, si la reserva estuviera en la vecina Mallorca, las boyas permanecerían fondeadas y en perfecto estado de uso cumpliendo su cometido.



Coste norte. Zona de la Reserva marina (*Artefoto*)

CIUTADELLA: JAUME PÉREZ

Innumerables fueron también las vicisitudes por las cuales ha pasado el protagonista de esta historia, Jaume Pérez Reynés, otro pescador jubilado de Ciutadella. Con la inestimable ayuda de Francisco Pons, ex secretario de la Cofradía de Pescadores de Ciutadella, se reconstruyeron en su día bastantes aspectos de la vida de este veterano pescador que, a la temprana edad de seis años pasó a fijar su residencia en Ciutadella junto con sus padres y hermanos.



Jaume Pérez, el día de al entrevista (Artefoto)

74

Nacido en el “poble” de Pollença, nuestro hombre marchó al poco tiempo a residir a “Port” de Pollença (en Mallorca se repite el hecho de existir dos poblaciones con el mismo nombre, la propiamente dicha y situada hacia el interior de la Isla y la que forman el núcleo de casas existentes junto al puerto que le pertenece), lugar en el que nacerían sus otros hermanos. Su abuelo, de profesión carabinero, era natural de Elche y ganaba por aquel entonces catorce duros al mes. Como en aquellos años no existía en el mercado el material necesario para la construcción artesanal de aparejos, el abuelo se dedicaba a cortar *càrritx* en las laderas de las montañas, a partir de cuyas hojas confeccionaba cabos con lo que se complementaba los ingresos necesarios para poder alimentar a su familia.

—Una vez secadas, las ponía en remojo a fin de poder picarlas y volverlas dóciles como si fueran esparto. El resultado era un buen producto. Yo las utilicé en los primeros años y tenían la gran ventaja de que, en el supuesto de enrocar el aparejo, siempre se te rompía abajo. Entonces podías recuperar el resto tirando por el otro extremo.

Su padre había nacido en Cartagena y desde muy joven se había distinguido en la familia por apuntar muy buenas dotes como pescador. Capaz de asimilar fácilmente todo lo que le enseñaban, memorizaba igualmente y con suma facilidad las señas donde dejaba cada uno de los *capcers* que indicaban la situación de sus aparejos y se puso a trabajar como patrón de una barca a la vela que faenaba conjuntamente con otra arrastrando un *bou*, como lo hacen actualmente las embarcaciones de arrastre: las *Jaime I* y *Jaime II*, propiedad del industrial pollensino Jaume Seguí, de unos 55 palmos de eslora y 10 toneladas de desplazamiento. En sus diversas jornadas de pesca se fue acercando con bastante asiduidad a pescar en las aguas de Menorca, en la zona comprendida entre el puerto, costa sur y *Sa Barra* en la cual, al no existir rocas podía batir el fondo sin mayores problemas.

En 1906 decidió fijar su residencia en Menorca, trayendo consigo a su familia: esposa y cuatro hijos, de los cuales Jaume era el segundo. Nuestro protagonista tenía entonces la edad de seis años.

—La verdad es que mi padre se defendía muy bien en la mar. Mi hermano mayor también haría lo mismo con el paso de los años, aunque en una embarcación de mayor eslora igualmente a la vela. El hecho es que sacaban un buen jornal, eso sí, siempre que el tiempo fuera bueno y no hubiera exceso de viento. Era el eterno problema de las barcas que trabajaban con la vela.



Antiguo atraque de las barcas del bou en el puerto de Ciutadella (F. A. de Menorca)

Jaume fue matriculado en el colegio del Seminario, teniendo como maestro al señor Miquel Villalonga. En cierta ocasión en que su hermano mayor, Manuel, trabajaba junto a su padre, fue requerido por éste en un momento determinado para que le acercara un poco de café y así no tener que abandonar el timón. Mientras el joven evolucionaba sobre la cubierta, un golpe de escota estuvo muy próximo a hacerle caer al mar, con el grave peligro que ello hubiera reportado. El padre, que era bastante religioso y no le dolián prendas, al llegar a puerto decidió subir a pie hasta Monte Toro en señal de agradecimiento, y es que aún tenía grabado en su cabeza el accidente de un joven grumete que iba embarcado en otra barca y le sucedió algo por el estilo. Aquel joven cayó al mar mientras estaban pescando y no pudo ser recuperado. No sabía nadar, aunque mucha culpa la tuvo la escasa maniobrabilidad y capacidad de reacción de aquellas pesadas embarcaciones cuyo único medio de propulsión era el viento.

Viendo que los resultados eran bastante buenos, el patrono Jaume Seguí decidió adquirir otra pareja de embarcaciones de mayor eslora, la **Antonia** y la **Ramis**, las cuales ya navegaban a motor, y en 1921 era vendida la pareja **Jaime I** y **Jaime II** a la familia Melsión de Mahón, que quería implantar ese sistema de pesca en la costa de levante. Jaume y su padre fueron entonces varios días a trabajar con ellos para mostrarles su manejo.

—Recuerdo que en la primera ocasión pasamos por el freu de la isla del Aire y navegamos una milla por fuera decidiendo entonces soltar el aparejo. Estuvimos faenando unas dos horas y media hasta que nos dispusimos a recuperarlo de nuevo. Pero la corriente nos había gastado una mala jugada porque nos era contraria y el aparejo no había pescado nada. Decidimos

entonces repetir la operación navegando al revés y en esa ocasión salió tantísimo pescado que no sabíamos donde estibarlos a bordo.

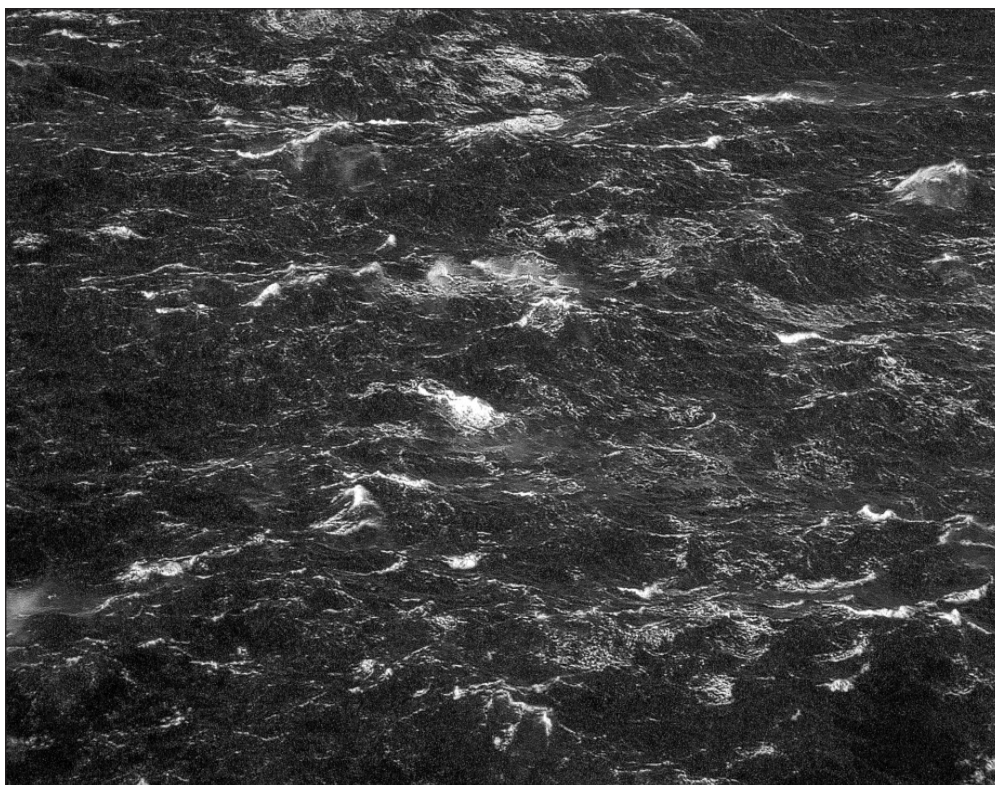
Jaume recuerda también que durante los años 1922-1924 comenzaron a instalarse los motores en las embarcaciones, lo que suponía un gran y grato avance. Los Pérez tuvieron dos barcas de pesca en propiedad, a las que el padre sacó un excelente rendimiento gracias a sus magníficas dotes como pescador. La primera tenía prácticamente 23 palmos, y estaba equipada con una pequeña vela trinqueta y un par de remos. Se denominaba *Santa Rosa*, y la utilizaba para calar los palangres sobre las *barbades* los días en que no podía salir a pescar de pareja con la de su patrono por falta de viento.

—Aquella barca la compramos a un *fadrí vell* de Pollença que se llamaba Jaume Plomer. Mi hermano Manuel había pescado más de una vez con ella en la bahía de Pollença. Cuando por causa de la edad su propietario dejó de navegar la puso en venta. Recuerdo que nos costó 60 duros. Aquella barca *tenia banda*, es decir, tenía un lado desigual al otro.

Los fondos de Menorca en aquellos tiempos podían considerarse vírgenes y en consecuencia las pescadas solían resultar excelentes:

—Mientras otros pescadores sacaban 8 ó 10 kilos de salmonetes mediante el concurso de varios *toms* de redes, mi padre, con sus 12 palangres, obtenía 25 ó 30 cada vez.

76



La vida del pescador es dura y sacrificada. Fuerte marejada (Artefoto)

Pasando los años, las barcas que utilizaban el aparejo de *bou* regresaron a Mallorca definitivamente al haber surgido, al parecer, algunas desavenencias y los Pérez se quedaron definitivamente en Menorca pescando con su propia embarcación. Más adelante encargaron la construcción de un nuevo bote de pesca, el *M. Pérez*, al *mestre d'aixa* Gabriel Cerdá "*Blanco*", de Port de Pollença. Tenía 35 palmos de eslora y estaba totalmente remachado en cobre.

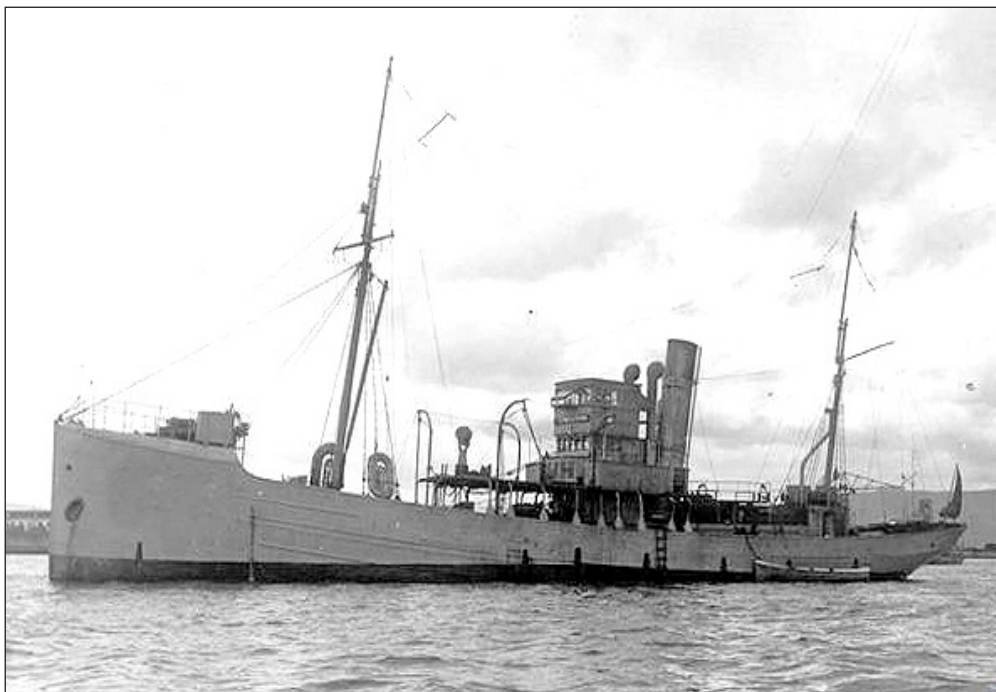
—Aquella barca era muy fuerte y valiente, costándonos 350 duros. Ésta

sería reforzada en Ciutadella por el *mestre d'aixa* Jaume, que tenía su taller montado donde actualmente se encuentra emplazado el restaurante “Mare Nostrum”, y seguidamente le hicimos instalar un motor, un Skandia de 4 CV. Aquél era un buen motor y nos supuso un gran avance. La instalación nos costó 100 duros. Gastaba un litro de gasolina por hora, que por aquellos años costaba 10 céntimos el litro.

A partir de entonces armaron varias *fileres de nanses* y comenzaron a trabajar la langosta desde primeros de febrero hasta finales de septiembre utilizando este aparejo. Calaban mayoritariamente en la zona de *tramontana* en un área de unas 12-14 millas. Llevaban a bordo 5 *fileres* de 40 unidades, es decir, que calaban 200 nanses.

—Salíamos de puerto y navegábamos hacia *mestral*, para después enmendar hacia *tramontana* y *gregal*. Llegábamos hasta Ses Fontanelles y si así nos convenía, no nos movíamos de aquella zona, que era muy buena. Cuando terminábamos regresábamos a puerto cada día, porque teniendo motor éramos ya unos señores. Las langostas las vendíamos a dos mayoristas: Carretero y “Botilla”. Este último tenía el velero *Apolonia* en el cual eran finalmente embarcadas con destino a Barcelona. Y así durante 7 u 8 años tras los cuales marché a cumplir el servicio militar a Cartagena, a bordo del *Tetuán*, un guardacostas.

77



Guardacostas *Tetuán*, de la clase *Xauen* (Armada Española. M. de D.)

Sin embargo, antes de marcharse el padre le había asegurado que cuando volviera de cumplir el servicio militar encontraría otra barca nueva. Y así fue. Durante el tiempo en que el joven cumplía la “mili”, el padre hacía construir una embarcación de 33 palmos, la *Pérez Segundo*, a la cual instaló el motor de 4 CV Skandia que hasta entonces había tenido la de mayor eslora, la *M. Pérez*, a la cual se lo sustituyó por otro de 8 CV. Tenían contratados marineros ajenos para poder hacer funcionar las dos embarcaciones, encontrándose su zona operativa en el Canal, en la costa sur y en la de *tramontana*. Trabajaban mucho y pescaban más. Y llegó la Guerra Civil, de la que recuerda que a su familia la querían encerrar porque tenían dos casas y

habían comprado dos barcas. Jaume pasó la mitad de la guerra en Mallorca, a donde había logrado huir junto con otros jóvenes, instalándose en su pueblo natal, Pollença.

Finalizada la contienda el padre, que no gozaba ya de buena salud, le cedió la embarcación pequeña, **Pérez Segundo**, quedándose la mayor **M. Pérez** su hermano Manuel.

—Yo navegaba con dos marineros a bordo, Tomeu Bisquerra y Bep Caulles “**Barrabás**”. Por esta época embalábamos las langostas en unas cajas especiales que el transportista Tomeu Bagur trasladaba hasta Mahón para ser también embarcadas con destino a Barcelona, porque nos las pagaban mejor. En cada caja iban unos 120 kilos de langostas colocadas entre hielo picado, que las mantenía perfectamente vivas, aunque siempre había algún pícaro que nos decía que habían llegado algunas mal, a ver si les rebajábamos el precio. Las mandábamos los martes al mayorista Navarro y Compañía y los sábados estaban a la venta en el mercado catalán.

En invierno zarpaban a *mitjan auba* o a *rompuda d’auba* mientras que en verano lo hacían a las tres de la madrugada, navegando una hora y media de motor. Si no había embarque regresaban a las once o a las doce del mediodía. Por aquellos años pescaban también “**Bep Fitora**”, Joanet Pulido, Mas, Caulles y los “**Pomes**”. Y más adelante llegaron otros pescadores de Mallorca que también se quedaron aquí, como los “**Nius**” con las barcas **Luz y Vida** y **8 Hermanos**.

Jaume también pescó en las aguas de Fornells, de Addaia y Macaret, así como en las de Mahón en diversas ocasiones. Recuerda la zona conocida como *Es Còdols Vermells*, donde los resultados solían ser excelentes. Según dice se trata de un fondo en el que no existe roca pero que resultaba igualmente muy *llagoster*. El lugar se encuentra situado a unas 4-5 millas mar adentro desde la misma bocana del puerto mahonés.

—Supongo que hoy ya debe de estar limpio, como todo...

Sobre temporales también tiene varios en su historial profesional. El peor lo corrió junto con su padre en plena época de la langosta. Aquel día era domingo de Ramos y se encontraban a una hora y media del puerto, rumbo a *mestral*.

—El cielo estaba fuertemente nublado y había un ‘*poc de mareta de llebeig*’ (SW). Mi padre ya lo había observado desde que salimos de puerto pero continuamos adelante. Tras navegar dos millas perdimos de vista la tierra. Teníamos 8 *fileres de nanses* caladas y las encontramos sin mayores dificultades. Cuando teníamos cuatro ya levadas mi padre me espetó diciendo: ‘Jaume, coge el timón rápidamente y amárralo’. Mientras tanto, él se encargaba de colocar un encerado sobre los cuarteles para tapar todas las juntas y de este modo evitar en lo posible cualquier filtración de agua.

Se trataba de una labor complicada que había que llevar a cabo en el mínimo espacio de tiempo (un “encerado” es una lona impermeable que se utiliza para ser colocada sobre los cuarteles para evitar que el agua entre en el interior de la barca que se fija a la cubierta de la embarcación pasando unos cabitos que lleva cosidos a través de los imbornales. De este modo, las rachas que suelen acompañar a los chubascos tampoco pueden levantar los cuarteles, lo que facilitaría el embarque del agua de las olas con rompiente que vacían en cubierta).

—Nosotros llevábamos puestos los chubasqueros. Teníamos mar de *llebeig* y los golpes de mar eran de cada vez mayores. Aquel día tenía que salir a las diez de la mañana hacia Alcudia el vapor **Ciudadela**, suspendiéndola por el estado de la mar. En el puerto mi madre y todos los que nos conocían estaban muy preocupados pues no sabían nada de nosotros. Mientras, el tiempo seguía empeorando. Hubo quien dijo: ‘adiós Pérez, ya no los volveremos a

ver...'. Mi padre había amarrado un cabo entre dos de los imbornales atravesando la cubierta para podernos agarrar. Ambos estábamos tumbados sobre la cubierta fuertemente sujetos y mi padre a cada momento me repetía que no me soltara por nada en el mundo.

Mientras tanto, la madre, había decidido ir andando hasta la bocana para poder mirar al mar desde las inmediaciones del castillo. Cuando iba avanzando por el caminito que discurre junto al agua, no tardó en quedar completamente empapada debido a la violencia con que rompían las olas contra la costa y que levantaban nubes de espuma y descargaban fuertes rociones.

—Recuerdo haber observado que mi padre de tanto en tanto se santiguaba y es que lo estábamos pasando realmente mal. Si por cualquier causa saltaba uno de aquellos cuarteles nos encontraríamos irremisiblemente perdidos. Tal era la situación crítica en que nos encontrábamos que nuestro objetivo en aquellos momentos era intentar llegar a las inmediaciones de la bocana del puerto para que por lo menos pudieran encontrar alguna astilla de la barca si ocurría lo peor, con lo cual nuestra familia podría saber que no habíamos podido salvarnos. Afortunadamente logramos entrar y hoy puedo contarlo.

Un trágico suceso que recuerda perfectamente tuvo lugar en *Ets Calons*, muy cerca de las playas de *Es Banyul* y *Bellavista*, en la costa sur *ciutadellenca*. Aquella noche se encontraban durmiendo a bordo de su barca dos pescadores de Ciutadella amarrados a tierra con un cabo. En la madrugada se levantó un fortísimo temporal del sur, de tanta envergadura que partió por el roce contra la roca la frágil amarra que sujetaba la embarcación a tierra, siendo arrastrada mar adentro sin que nunca más fueran encontrados. Los dos pescadores eran hermanos, Juan y Mateo Cánovas. Era el 10 de enero de 1942. Aquella embarcación se denominaba ***Dos Hermanos***.

Jaume navegó también durante seis años embarcado en la lancha de recreo con base en Ciutadella ***Kafar II***, propiedad de Francisco Vivó Amengual.

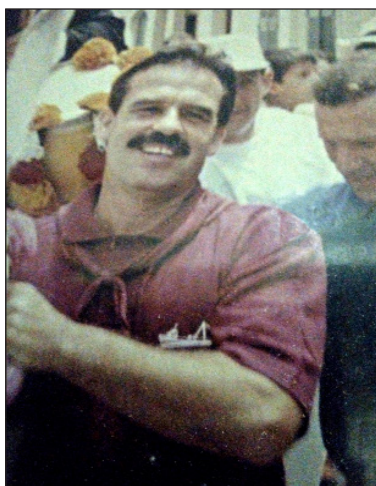


Temporal de gregal (Artefoto)

CIUTADELLA: RAFAEL MARQUÈS “FEL FELITUS”

Rafael Marquès, “*Felitus*”, nació en Ciutadella el 20 de abril de 1954. Sus primeros años no se distinguirían precisamente por la atracción por las cosas de la mar. De hecho, cuando su padre regresaba a tierra tras su jornada de pesca, resultaba difícil poder encontrarle por el muelle. Tal circunstancia preocupaba a su primogénito, Francisco Marquès, pero en modo alguno quería atosigar a “*Fel*”, como era familiarmente conocido, puesto que, lo que tuviera que acontecer, el tiempo se encargaría de manifestarlo en su momento.

Toda esta historia nos la contó su padre, “*Xisco Felitus*”, puesto que “*Fel*” no se encontraba desgraciadamente, ya, entre nosotros.



Rafael Marquès, “*Fel Felitus*” (*Familia Marquès*)

Ya, en su juventud, había tenido algunas experiencias. Una de ellas aconteció en Cala en Turqueta. Los “*Felitus*” tenían hace muchos años su base en aquel hermoso paraje de la costa sur, hasta que un día decidieron abandonarla a causa de un fortísimo temporal que irrumpió sin aviso alguno y que estuvo a punto de costarles a todos la vida. Aquella noche se encontraban padre, madre e hijo en la cueva que les servía de almacén de la barca y, a su vez, como pequeña posada para pasar la noche. Se habían despertado porque estaban oyendo como, de cada vez más, la mar rugía furiosamente tras la puerta. Tenían un *llaüt* de 24 palmos, adquirido en Pollensa, que llevaba por nombre *Araceli* y un botecito pequeño. En un momento dado la mujer advirtió de que el agua estaba pasando por debajo de la puerta y llegaba ya hasta sus propias literas. El padre, Francisco, saltó de la cama exclamando un ‘*no fotis!*’ como esperando fuera una exageración de su esposa. Abrió la puerta de la cueva y sintió como su alma se le encogía por momentos: las olas, gigantescas, aparentaban la altura del acantilado e iban avanzando amenazadoramente hacia ellos. Con toda la serenidad de que fueron capaces ante tal amenaza, se pusieron a trabajar rápidamente para salvar sus embarcaciones que, para complicar aún más las cosas, tenían que ser botadas obligatoriamente al agua puesto que por tierra no había paso. Para ello se valieron de un pino que tenían reforzado con estacas para aguantar un toldo, que hizo de apoyo seguro para poder maniobrar con ellas.

—De pronto vi aproximarse un golpe de mar enorme que a mí me pareció tan alto como *es mirador d’Es Born*. Le dije a mi mujer que se agarrara con el chico fuertemente al pino para que el agua no nos arrastrara y yo me aga-

rré a ella. Cuando llegó creo que existieron unos momentos en que tuvimos tres metros de agua por encima de nosotros. Nos limpió todo lo que había dentro de la cueva e incluso una “mobilette” que teníamos aparcada junto a la *sinia* que queda cerca de la playa. Para poder llegar hasta ella tuve que bucear por debajo del agua y allí fueron a parar igualmente los restos de muchas embarcaciones que se encontraban en la arena antes del temporal, excepto las nuestras que, por estar nosotros allí, habíamos puesto a tiempo en lugar seguro.

Más adelante y cuando “*Fel*” se encontraba próximo a terminar sus estudios en “*Calós*”, el padre le dijo al muchacho:

—Si quieres podrás venir a pescar conmigo y continuar con el negocio familiar, pero como la barca es pequeña, lo harás durante un año y si te gusta, haremos construir otra más grande. De lo contrario, si lo que prefieres es ir a trabajar a otro sitio, lo entenderé perfectamente.



Foto de *Fel* para el recuerdo de la captura de un gran escualo (*Familia Marquès*)

Y así pasaron un año de prueba. Un día calaron unas *soltes* grandes para capturar *círvies* con su compañero Diego Domingo. Cuando fueron a sacarlas, “*Fel*”, que era la primera vez que iba a pescar con ellos cogió la *ullera* de a bordo para poder mirar qué tipo de peces habían cogido. De pronto se quedó sin voz. Su padre le preguntaba qué pasaba pero el chico no conseguía hilvanar ni una sola frase. Cuando el pez salió a la superficie, resultó ser un gran ejemplar de escualo que se encontraba con su enorme boca totalmente abierta y mirando hacia arriba, hecho que había ocasionado una grave impresión al muchacho. Era tan grande que para poder transportarlo, como no podían izarlo a bordo, tuvieron que improvisar lo que se conoce como una *tiravira*, con la cual pudieron adosarlo al casco longitudinalmente, mientras que todas las redes eran estibadas en la banda contraria a fin de garantizar la estabilidad de la embarcación. Al llegar a puerto y tras consultar diferentes libros, sería el señor Sancho, ex presidente de la Cruz Roja local, quien definiría el enorme escualo como un ejemplar de angelote (*escat*) de casi 4 metros de longitud, el cual dio en la balanza el bonito peso de 150 kg.

Se trataba de una especie que es totalmente inofensiva para el hombre y que se alimenta de lenguados y *escopinyes*. A la mañana siguiente pescaron a su pareja, que pasaba un poco más de los 100 kg. Y así fue que pasó el año, la experiencia resultó exitosa, el padre —todo hay que decirlo— respiró tranquilo y pronto se ponía la quilla de la nueva embarcación familiar, de 45 palmos de eslora, que sería equipada con tres motores, dos auxiliares montados a cada banda, de 12 CV cada uno, y otro central, Perkins, de 48 CV, en la cual trabajarían juntos a partir de entonces, siendo bautizada con el nombre de *Juanita*.

La botadura resultó una gran fiesta y tuvo incluso madrina de honor que rompió la correspondiente botella de cava contra el codaste de la barca. Aquella madrina, Mari Medina, sería la mujer destinada a convertirse más adelante en esposa y madre de los dos hijos de “Fel”, Francisco Javier y Lorenzo.



El antiguo aljibe de la Estación Naval AB-1, hoy desguazado (*Domingo Natta*)

Pasaron los años, llegó la hora de cumplir con el servicio militar, que lo haría en la Armada a bordo del aljibe **AB-1** en Mahón y poco después de terminarlo se casó con Mari. Al propio tiempo era un gran aficionado al fútbol

ya desde su época de estudiante, siendo jugador profesional y militando en varios equipos de la Isla, llegando a disputar con el Atlético Ciudadela el partido eliminatorio de la Copa de S.M. El Rey, en el año 80, contra el R.C.D. Español de Barcelona. Era igualmente viajero incansable y aficionado a la fotografía. En 1987 sería nombrado presidente de la Cofradía de Pescadores de Ciutadella que prorrogaría hasta 1994 y tras unos meses sería nuevamente reelegido desde 1995 hasta 1999 en que fue sorprendido por una cruel y rápida enfermedad que terminó con su dinámica trayectoria.

Volviendo al pasado, cuando ya se encontraba trabajando como pescador, su padre, junto con su futuro suegro Sito Medina, decidieron comprar una embarcación de arrastre que se encontraba amarrada en el puerto y se estaba deteriorando con el paso de los años. Tenía por nombre **Vicenta**. Francisco Marqués, tras consultarlo con su hijo, aceptó llevar a cabo la operación con la condición de que él se quedaría en tierra para reparar las redes y vender el pescado, al cual la pensaban dedicar, puesto que él —según reconoce— se mareaba sin remedio en cuanto se levantaba temporal. Pasó, entonces, a ser el patrón Sito Medina, mientras “*Fel*” tomaba el rol de marinero. Por su parte, Francisco Marqués sería el motorista mientras tuviera que navegar obligado por tener que suplir ausencias a bordo. Durante los primeros años continuaron manteniendo la **Juanita** para cruzar a la isla vecina a adquirir el material necesario para conservar tanto a las embarcaciones como sus aparejos.

Más adelante decidieron dedicarse también a la captura de la gamba, un crustáceo que comenzaba a cotizarse y marcharon a Barcelona a adquirir la **Virgen de la Bonanova**. “*Fel*” se encargó de trasladarla hasta Menorca encontrándose en plena travesía con una densa niebla. El padre estaba preocupado y decidió salir a esperarle acortando camino y con una emisora de 27 MHz. lograron comunicarse tras separarse lo suficiente de la costa. Pasaron los años y decidieron construir su primera embarcación de arrastre, la **Vicenta Primera**, completamente nueva. El padre no podía con el trabajo en tierra y “*Fel*” desembarcó para ayudarle en la reparación de los aparejos. A partir de ese momento alternó esta labor, como un día hiciera su padre, con la de sustituir al personal de a bordo de la flota, hasta que se retiraron padre y suegro, los cuales decidieron darle suficientes poderes notariales para que manejara la empresa como mejor le pareciera.

Tras haber construido una amplia nave en Dalt sa Quintana para evitar las inclemencias atmosféricas, hacía un año que “*Fel*” había comenzado a decorarla como museo de pesca, con gran cantidad de fotografías de todos los tiempos sobre el puerto de Ciutadella, la navegación, equipos marinos de radio, sondas y radares y, cómo no, la pesca, presente con *nanses* y diversos *ormetjos* en miniatura contruidos por él mismo, para continuar cubriendo las paredes. También recogió fotografías de sus equipos de fútbol y diversas menciones a las *Festes de Sant Joan*, de las cuales y como buen *ciutadellenc* fue un gran entusiasta pero, cuando más entusiasmado estaba con el proyecto y, sin previo aviso, le sobrevino la enfermedad que en poco tiempo acabaría con su vida y sus proyectos.

En su labor de presidente de la cofradía, nunca puso reparos a asistir a las reuniones que, con carácter nacional, se celebraban en Madrid, donde defendía los proyectos y su concepción de una mar cuidada y respetada por todos quienes tienen acceso a ella de una u otra forma. Fue impulsor de la instalación de los tristemente famosos “arrecifes artificiales” en la costa de Menorca y con ello pudo darse perfecta cuenta de lo que era pelear con una adminis-

tración fría y distante que no veía con su mismo sentimiento y corazón lo que representaba la mar tanto para él, como para Ciutadella y para Menorca.

Cuando acaeció una de las *rissagues* más dura de las que se recuerdan, “*Fel*” era vicepresidente de la cofradía y estuvo valorando junto con un *mestre d’aixa* los daños ocasionados en las diferentes embarcaciones cuyos costos deberían ser tratados en el transcurso de una reunión presidida por el alcalde de la ciudad. En dicha reunión se tenía que repartir el importe de las ayudas y subvenciones recibidas tanto del gobierno como de otras fuentes diversas entre los damnificados. Nunca quiso tratar aspectos económicos que no hubiera autoridad o responsable oficial presente para evitar posteriores suspicacias.

En otra ocasión, en que el buque de pasajeros *Rolón Plata* arrambló con un gran número de cadenas de fondeo en una de sus maniobras de entrada, se pasó una noche cortándolas para ayudar a paliar el grave problema creado en el puerto. En otra ocasión se organizó una travesía a nado Menorca-Mallorca que tenía que llevar a cabo la nadadora catalana Montserrat Tresseras. Francisco Marqués, su padre, la tuvo que acompañar con un bote a remos hasta la mitad del recorrido, mientras otro colaborador se hacía cargo de la otra mitad, desde Cala Ratjada. Cuando la nadadora llegó a la meta, no se le ocurrió otra cosa que decidirse a realizar el recorrido inverso, volviendo a Menorca. Lo comenzaron y cuando faltaban entre 4 y 5 millas se levantó la mar como consecuencia de la irrupción de una borrasca, con lo cual se tuvo que suspender esta segunda manga. “*Fel*” Marqués también se encontraba presente a bordo de un bote perteneciente a la familia, concretamente a “*s’avia Felitus*”. Cuando llegaron a tierra la autoridad de Marina le conminó a saltar a tierra por mor de la mala mar que se había establecido. Mientras tiraban del cabo, éste se soltó del caperol y, como estaba asegurado a uno de los bancos, con el golpe de mar, la embarcación se atravesó a la ola y volcó. “*Fel*” cayó al mar, pero tuvo tiempo de aferrarse al cabo, mediante el cual pudo ser izado a tierra. Al final, el cabo fue cortado y el bote arrastrado por el temporal, apareciendo al cabo de un año en Mallorca. Lo extraño es que había permanecido la mayor parte de ese tiempo en tierra, en un varadero y, a pesar de llevar el folio pintado en las amuras, nadie sería capaz de notificar su aparición.

Tras el fallecimiento de “*Fel*”, su hijo Javier sería nombrado vicepresidente de la cofradía, siendo el presidente Miguel Sans. El hijo ya había asistido en Madrid a las reuniones del sector puesto que los compañeros de su padre querían conocerle personalmente, tal fue el grado de estima que alcanzó más allá de Menorca. Javier en principio no quería el cargo debido a su temprana edad pero tanto insistieron sus compañeros que acabó por aceptar. Sin ningún género de dudas el joven, hijo de “*Fel*” y nieto de Francisco había heredado las cualidades marineras de sus predecesores.

—Cuando tenía tan solo dos años ya solía llevármelo en la barca, —indicaba lleno de orgullo su abuelo Francisco, que añadiría— e incluso le dejaba que arrancara el motor. El muchacho tiene una gran afición y lleva el negocio y el trabajo que realizaba su padre en tierra perfectamente y con gran profesionalidad. Es un magnífico navegante y hace tiempo que lleva en la cabeza dar la vuelta al mundo. Para ello se ha comprado un velero que espera ir a buscar a Barcelona en el transcurso de estos días. Y dentro de poco comenzará en esta labor familiar su hermano pequeño Lorenzo.

Javier “*Felitus*” manifestaba que estaba convencido de que gracias a unos pocos, entre los cuales se encontraba su padre, todavía quedaba pesca en esta zona de Menorca, porque supo respetarla y hacerla respetar.

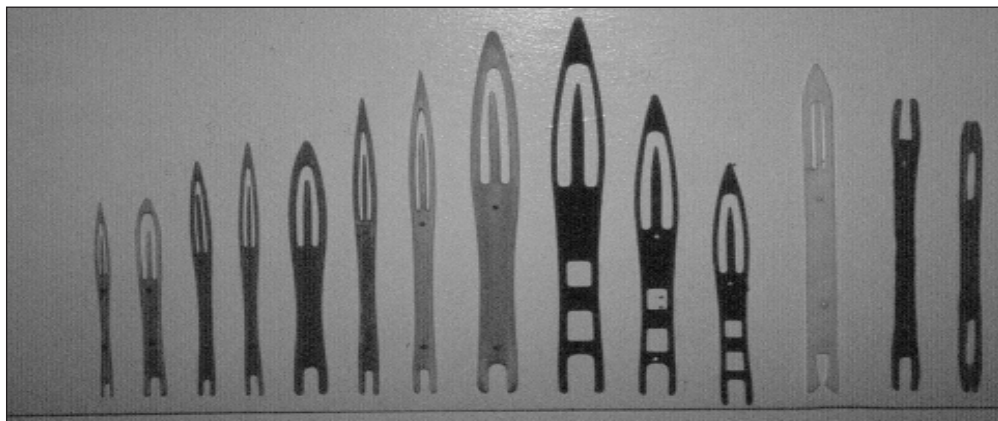
—Nunca se movió por motivos económicos, sino que lo hizo guiado por su

gran amor tanto a la mar, como a la naturaleza. Existen pescadores —y no me estoy refiriendo a los menorquines— que trabajan egoístamente por dinero y arrasan con todo por allá donde pasan sin pensar en sus consecuencias posteriores, en dejar trabajo para sus propios hijos en el futuro. Puedo decir que gracias a la generación de mi padre y a las que le precedieron, nosotros podemos trabajar todavía. Pero ya veremos qué sucederá mañana. Yo, por lo menos, pienso continuar en su misma línea, la que él me enseñó. Desde la cofradía he podido observar que siempre estuvo luchando por y para todos y por ello todo el mundo lo apreciaba.

El muchacho sabe lo mucho que se dedicaba su padre a los deberes del cargo y las innumerables gestiones a todos los niveles que llevaba a cabo incansablemente, una labor oculta que ahora se está descubriendo, al propio tiempo que se comienzan a ver los resultados. Es algo que viene perfectamente definido con una simple palabra: humildad. Recordaba que hacía ya siete años comenzaron tanto “*Fel*” Marqués como Josep Coll, que era su vicepresidente, las gestiones para crear una *reserva marina* en Menorca

—Ha sido como una batalla administrativa el poder conseguirlo y sus fines siguen la línea que siempre defendió: el mantenimiento de la verdadera fuente de nuestro trabajo, que no es otro que la pesca. Actualmente me ha tocado a mi representar a nuestra cofradía en la Reserva y espero saber continuar dignamente la labor de mi padre...

El día de las exequias Ciutadella fue un clamor y más de cuarenta coronas acompañaron el féretro, mientras infinidad de mensajes de condolencia de todo el país llegaban al domicilio familiar. En poco tiempo las calles que conducen desde la Plaça d’es Born hasta la Catedral quedaron completamente abarrotadas de público, un público que admiraba a una persona sencilla y respetable a la cual quería acompañar en aquellos últimos momentos.



A “*Fel*” le encantaba construir cuadros con motivos de su profesión (*Artefoto*)

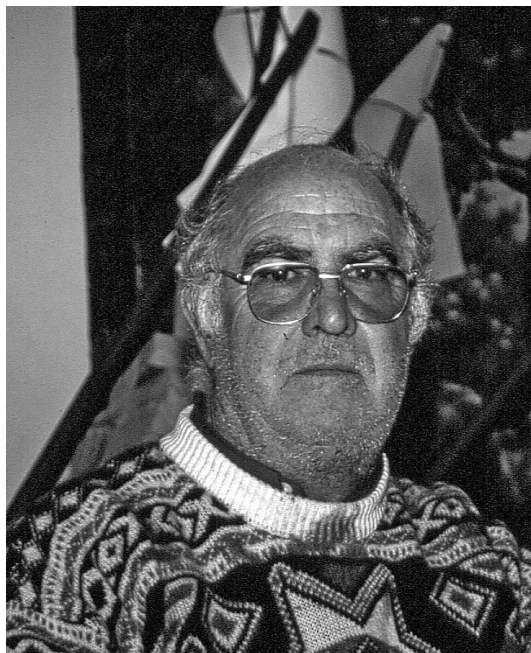
CIUTADELLA: SISCO DOMINGO

Sisco Domingo Serra es otro de los pescadores profesionales de la zona de Ciutadella. Sus abuelos, oriundos de Granada, vinieron a establecerse en Menorca cuando su padre tenía tan solo cuatro meses de edad, estableciendo su domicilio al principio en Es Migjorn Gran aunque pasando el tiempo fijarían su residencia definitiva en Ciutadella, donde nacería él.

En su familia cuenta con antecedentes de pescadores, en su padre y su hermano mayor, así como el pequeño, que todavía continuaba en el oficio. Lo curioso es que su familia estaba dedicada enteramente a la industria del calzado y, al igual que sucediera con otros hogares de Ciutadella que se dedicaban a lo mismo, se hicieron pescadores profesionales. Sobre este punto habría que hallar una explicación, puesto que ambos oficios nada tienen que ver entre sí:

—Supongo que estábamos hartos de trabajar entre cuatro paredes. Por mi parte estaba bastante estresado entre ruidos, prisas y siempre enmarcado bajo una misma monotonía... hasta que quise respirar aire puro, libertad. Y la pesca es sin duda un escape. Aunque de todas formas, como toda actividad que se comience no resultó fácil. El principal problema con el que me topé es que era muy proclive al mareo. Me mareaba una barbaridad, pero a fuerza de voluntad me llegué a acostumbrar. Y accedimos a ello teniendo en cuenta que el oficio de pescador no es nada seguro pues estás condicionado por muchos factores. Pero una cosa tenía clara y es que cada *braçada* representaba una ilusión.

86



El pescador Sisco Domingo (Artefoto)

Y tenía toda la razón, porque la temporada de invierno de 2002, cuando se mantenía esta conversación, afectó bastante a los pescadores de la zona de Ciutadella al haber dominado mayoritariamente los temporales de *migjorn*, *llebeig*, *ponent* y *mestral*. En vista de ello, días antes de la entrevista Sisco había decidido coger su barca en un momento de encalmada, cambiar de apostadero e irse hacia Cala Morell, tomando aquel singular enclave como base provisional puesto que en la costa norte, si se trabaja cerca de

tierra, por lo menos se pueden calar los aparejos y llevar a cabo su trabajo.

—Y no es que el lugar sea precisamente muy seguro ya que la zona está totalmente abierta a la tramontana, pero los pescadores estamos hoy muy pendientes de los partes que dan por la televisión y otros medios de comunicación. Estos días están anunciando los vientos de esta zona. En cambio, *Ses Fontanelles* sí es mucho más seguro, aunque de todos modos si vemos que va a cambiar la cosa nos iremos de allí y volveremos a puerto. Si hemos de pasar una hora de mala mar, la pasaremos y punto.

Y ahí está, cerca de donde se encuentran los restos -los pocos que quedan- del *Francina*, el pequeño mercante que se hundió tras estrellarse contra la costa en el transcurso de un temporal, encontrándose con fuego a bordo. Su tripulante en la barca es su propio hijo, Ricardo,

—Estoy completamente seguro que si le dijera que se pusiera a trabajar en una fábrica, en tierra, me respondería que no. Y es que nosotros consideramos que la pesca viene a ser como una droga. Nos atrae muchísimo, y ello a pesar de que actualmente existen pocos jóvenes dedicados al oficio. En estos días yo cumpliré treinta y un años dedicados a ello y puedo afirmar con orgullo que jamás me he arrepentido.

Durante este espacio de tiempo ha tenido tres embarcaciones de pesca, las tres del tipo *llaüt*. El primero llevaba por nombre *María Kati*, de treinta y cinco palmos de eslora, nombre que hacía honor a su mujer y a su hija mayor. Esta barca fue vendida a un pescador de la cala de Santa Galdana, que el 27 de enero de 1996 tuvo la desgracia de naufragar e irse a pique, perdiendo con ello la vida, aunque lograría salvarla su hija. Más adelante fue localizada y recuperada por el cuerpo de bomberos del Consell Insular, permaneciendo desde entonces y durante mucho tiempo depositada sobre la arena en la playa, junto al torrente.



La barca *Maria Kati* tras ser recuperada del fondo del mar (Artefoto)

La segunda, que fue la que tenía mayor eslora, cuarenta y tres palmos y medio y también más preparada para el trabajo a realizar, llevó por nombre *Deseo*. Adquirida en principio a medias con su hermano Toni, éste pasaría un tiempo después a pescar como tripulante a bordo del arrastrero *Vicenta Primera*. Sisco pasó más adelante a adquirir su parte haciéndola entera-

mente de su propiedad, pero la vendió posteriormente en Eivissa y todavía navegaba por aquellas aguas. La última tiene cuarenta palmos y lleva por nombre *Nilo*. Está equipada con un motor Perkins de 70 CV. y está construida en Mallorca siendo de casco de madera. La adquirió hacía seis años en el puerto del Molinar. Como pescador prefiere la madera:

—La embarcación de fibra necesita menos cuidados y su mantenimiento resulta más económico. Yo nunca he pescado con fibra y quizás el día que lo pruebe quede desengañado, pero me da la impresión que son demasiado ligeras en el mar. Personalmente me gustan más pesadas. Pero esa es la orden del día y si no te modernizas, malo. De hecho, las embarcaciones de madera son de cada vez más raras.

Lógicamente, Sisco Domingo pertenece a la Cofradía de Pescadores de Ciutadella, habiendo sido incluso miembro de su junta directiva. Durante bastantes años hubo en el seno de la misma mayoría de embarcaciones de arrastre, aunque en la actualidad lo sea de embarcaciones menores. En su día, Sisco manifestaba:

—En el seno de la Cofradía hay mucho trabajo por realizar. Se va haciendo, pero siempre suele surgir algún problema que tratamos de solventar lo mejor posible. El pertenecer a la junta de la Cofradía supone la misma problemática que pueda suponerlo estando en cualquier otra, puesto que, por mucho empeño que se ponga, nunca se hará bien para todos los asociados. Pero, en fin, se hace lo mejor que se puede.

Con respecto a la reserva marina de la costa norte de la isla, recientemente creada en aquellas fechas, era más consecuente:

—Cuando vinieron a planificar lo que iba a ser la reserva marina recuerdo que yo les dije a los técnicos que nos parecía muy bien que la crearan porque si no éramos capaces de respetarla nosotros mismos, menos lo haría el vecino. Pero que no tendría que ser una reserva para los pícaros, porque si se creaba como tenía que ser, todo el mundo tendría sus obligaciones con ella. Actualmente está ahí, pero no se encuentra balizada de ninguna forma. O sea, que está funcionando para la picaresca y ésta es una opinión que compartimos muchos profesionales. Desde que se creó asistimos dos miembros de la junta a una reunión que se celebró en Mahón con el entonces conseller del Govern, Enric Massutí, y lo que se habló sobre ella fue en un plan meramente secundario y no se profundizó mucho. Nos dijo que estaba aprobado el proyecto de balizamiento... pero hoy todavía no se ha hecho nada. Ni existe control, ni seguimiento, ni vigilancia. Cambió el conseller y todo sigue igual.

Afortunadamente hoy está vigilada por personal cualificado y provistos, en parte, de medios adecuados, aunque las boyas de señalización, tras ser montadas y funcionando durante un tiempo relativamente corto, están actualmente inoperativas, desmontadas y prácticamente abandonadas en un almacén de intemperie de Autoritat Portuària de Balears, responsable de toda la señalización marítima de Baleares. Una lástima, ciertamente. De la reserva hay quien dice que es demasiado extensa, sin embargo, los pescadores de Ciutadella querrían que se hubiera prolongado hasta *Punta Nati*. Sisco:

—Mi opinión personal sobre la reserva marina es que se trata de un tema del cual se habla poco, demasiado poco, y debería de hablarse mucho más porque de lo contrario ni se balizará, ni se hará un seguimiento. Estos días pude ver por la televisión un reportaje sobre la reserva de las islas Columbretes. Vimos sargos, vimos langostas, meros... y nosotros nos preguntamos: si las reservas funcionan tan bien en esos lugares ¿por qué no tiene que fun-

cionar exactamente igual la nuestra?. Es algo que no se explica. Hace un año y medio que se creó y no hay ni una baliza. ¿Acaso no existe presupuesto?. Este es un tema que la cofradía deseamos debatir con los responsables e intentar solucionarlo lo antes posible. Lo que está claro es que el balizamiento debería de estar fondeado antes de que comience la próxima temporada, que ya está en puertas, con suficientes carteles y folletos informativos repartidos en todos los puntos estratégicos a fin de que ningún navegante que visite Menorca pueda llamarse a engaño.

(Años después, en tierra, se habían colocado paneles informativos pero en la mar, tras haberse puesto con ayuda de fondos europeos cuatro boyas, tan sólo la del interior de la bahía de Fornells permanecía en su emplazamiento. Es muy probable que de estar la reserva en la vecina isla de Mallorca, todo funcionaría correctamente. Actualmente tampoco se encuentra fondeada la del interior de la bahía de Fornells).



Vista parcial de la costa de la Reserva marina del Norte de Menorca (Artefoto)

Sisco recordaba que fue testigo del hundimiento del carguero **Francisquita**, el cual se halla a 1,6 millas al noroeste de *Punta Nati*.

—Por aquel entonces era yo un chiquillo y fui a verlo junto con mi hermano, sentado sobre el cuadrante de su *velo*. Al llegar a *Punta Nati* vimos el barco hundiéndose y, junto a él, el **Ciudadela** que era el vapor correo y la **Valldemosa**, la barca de pesca del *bou*, que también se hundió hace poco y se encuentra ahora sobre el muelle comercial. Esta última fue la que rescató a los hombres y la mujer que formaban la tripulación. Después volvimos rápidamente a Ciutadella para ver como desembarcaban todos del pesquero. Trabajando, lo he marcado varias veces con la sonda. Por ello sé perfectamente dónde se encuentra.

También estuvo participando en el salvamento del **Francina**, el barco cuyos restos reposan en *Es Degotissos*, junto al *Racó de sa Cova*, acantilados inmediatos a la *Punta de s'Escullar*.

—Aquello desde luego resultó una auténtica masacre. Era un mes de febrero. Cuando nos dijeron lo que estaba sucediendo fuimos varios los pescadores que marchamos rápidamente hacia Cala Morell. Ya se encontraba allí la Guardia Civil. El tiempo era de *mestral* (NW). Cuando a los náufragos, porque todos habían abandonado el barco mientras se encontraba en mar

abierta, habían alcanzado la ensenada del *Cul de sa Ferrada*, desde tierra les comenzaron a orientar para que continuaran hasta la playa de *Cala Morell*. Aquello fue un error, porque cuando llegaban a la entrada de la cala, al punto que se conoce como *Coll de Cala Morell*, la mar los arrastraba y estrellaba contra las rocas de éste. Nosotros embarcamos en Cala Morell en un botecito que tenía un motor que solamente podía hacer avante. Lo arrancamos como pudimos, yendo a bordo un tal Sito “Xedu”, otro tripulante y yo, comenzando a navegar hacia la bocana. De salida rescatamos a uno y tras dar la vuelta, de entrada, a otro y ya no pudimos hacer nada más puesto que la mar resultaba para nosotros imponente y ya nos engullía...



La *Valldemosa*, testigo de numerosos naufragios de la época (F. A. Menorca)

Sisco está convencido de que si los tripulantes se hubieran quedado en la ensenada, poco a poco los hubieran rescatado a todos, o a casi todos.

—De este modo tan sólo se salvaron cuatro hombres del total de la tripulación. Recuerdo que venía una neumática a la deriva con un tripulante de color asido a ella. Formamos una cadena entre varios siguiendo las indicaciones del contra maestre para poder ayudarlo. Lo hubiéramos podido salvar pero una mala ola lo sorprendió y en cuestión de segundos, había golpeado la roca con la cabeza y había muerto instantáneamente. Había otros cinco o seis a los que no había forma humana de llegar debido al temporal. A la mañana siguiente recuperamos sus cadáveres, excepto el de uno de ellos que apareció días más tarde. Aquella era gente joven que había perdido la vida absurdamente. A nosotros nos marcó mucho. Al cabo de cuatro días llevé al ayudante de Marina a reconocer el barco que se encontraba todavía entero, amorrado al acantilado. La mar se encontraba aquella mañana completamente encalmada y el puente sobresalía del agua. Saltamos desde mi barca, que era la *María Kati*, arriba perfectamente. Pues aquella noche se formó un nuevo temporal, de tal intensidad, que logró partir el barco. Si los tripulantes nos hubieran esperado a bordo se hubieran salvado todos. Su error fue abandonarlo. Pero

todos estaban asustados por el fuego existente en el interior de una bodega que, sin duda, no fueron capaces de valorar en su justa medida.

La desaparición de, prácticamente, todo el barco es todavía hoy un misterio. Nadie sabe nada. El lugar es frecuentemente castigado por los fuertes temporales de *mestral* y *tramontana*, y existen grandes masas de roca en el fondo que actúan como una potentísima machacadora empujadas por las olas cuando hay temporal duro. Pero de ahí, a desaparecer todo un barco sin dejar rastro alguno salvo el motor, las cadenas y un ancla, resulta la mar de extraño. Se dice que hubo varios submarinistas que se encargaron de recuperar todo lo que se pudo. Hasta la hélice, gracias a los globos de aire. Pero no hubo subasta, ni se montó un equipo como se hizo para el desguace del *Benil*. Sin duda habrá que pensar en los milagros...

Sobre el anecdotario de su vida profesional, recuerda que hubo un año que resultó muy malo para la captura de la langosta y, al mismo tiempo que se colocaban las *nanses*, se calaban diez o doce palangres.

—En la actualidad esto ya no es posible, puesto que ha sido prohibido. Las embarcaciones de pesca se despachan en la actualidad para un solo tipo de aparejo, algo que hace unos años no sucedía. Pues aquel año no había langostas, pero abundaban los *pagres* y los *dèntols* y siempre sacábamos algunos que nos solventaban la papeleta. Cuando terminó la temporada, como había observado que había un aficionado local que solía ir a pescar *xernes* con un volantín, se me ocurrió hacer lo mismo y en un mismo día cogí diez, cuyo peso total pasó de los 400 kilos. Esto en la actualidad sería un sueño. Es fácil suponer que para mí representó un auténtico regalo. Mi hijo era aún pequeño y en aquella ocasión había venido conmigo. En dos *volantinades* saqué una de 48'5 kilos y otra de 46,5 una detrás de la otra. Por aquí las encontrabas en un fondo de 135-140 metros, más o menos. Aquel año fue muy bueno para muchos, porque se ve que hacía bastante tiempo que no se habían pescado y eran abundantes. Navegando rumbo a Alcudia existe una pesquera y por *Ses Fontanelles* existen varias. Se encuentran muy repartidas aunque el norte resulta mejor. Prácticamente circunnavegando la Isla sobre este veril podías encontrarlas por todos los sitios. Hoy, por supuesto, resultaría mucho más difícil.

El aparejo habitual es el *tresmall*, aunque desde sus inicios y durante muchos años, pescó utilizando la *nansa*, un sistema que consideraba mucho más bonito y ecológico.

—Hoy no se puede ir con este tipo de aparejo. No encuentras las langostas que había entonces y además necesitas cebarlas. Has de buscar el cebo para poder utilizarlas y eso cuesta mucho dinero. Para las redes no necesitas nada y si no salen langostas, siempre encontrarás un cajón de pescado surtido que te salvará la jornada. Además la red le ha tomado el terreno a la *nansa* porque antes, con una red para langosta ir a calarla a 50 metros no era normal, era demasiada profundidad. Actualmente las calan a 100 y a 150 metros. La *nansa* supone un arte a la cual la langosta va para poder comer y entra para comer, algo muy diferente de una red, en que si una langosta se le ocurre pasar por allí, queda enganchada. La *nansa* es más selectiva.

Al final hacía una comparación:

—Si tenemos un primer piso y una planta baja y tienes ratones en el piso, no pongas la trampa en la planta baja que no cogerás ninguno. Quizás un día uno, por casualidad. Arriba sí los capturarás. La red les ha ido tomando el terreno, de cada vez más y, actualmente somos muchos quienes practicamos este tipo de pesca que al cabo de la temporada suponen muchos kilos.



La costa de la cala de Santa Galdana (Artefoto)

Sin embargo, todavía quedaban en Ciutadella dos embarcaciones que se dedicaban a *anar de nanses* y eran la **Mari Toni**, de Jaume Cerdà y la **Sant Rafel**, de Pedro Marquès. Sisco capturó tiempo atrás un par de *romagueres*, que son como las *ferrasses* aunque tienen la cola más larga.

—Es un tipo de raya que más vale cortar y que se vaya, puesto que te lo rompe todo y encima corres el peligro de hacerte daño. Recuerdo que una de ellas debía tener casi cuatro metros de envergadura medida de través. Hace dos años encontramos también prendido un delfín bastante grande aunque ya estaba muerto. Me supo mal porque es una especie que no la utilizas, pero ya estaba muerto. A veces en los *capcers* poníamos un par de grandes anzuelos cebados para ver si se enganchaba algo y cogimos algún tiburón, pero poca cosa más. Algunas de estas especies se encuentran actualmente protegidas o se recomienda que sean respetadas. Antes había bastantes ejemplares pero el mundo moderno y los avances tecnológicos han acabado casi con ello.

Se lamentaba de los estragos causados por las barcas italianas que dejaban sus redes de deriva.

—Por cierto, que este año estamos viendo bastantes tortugas y ello nos alegra puesto que es una evidencia de que el medio se quiere recuperar.

También sentía tristeza por el hecho de que, lo que se dice “suerte”, no había tenido mucha, al contrario que otros, pero pescadas bonitas sí había hecho varias a lo largo de su vida profesional, como hacía unos tres años en que cambió de zona huyendo de los mallorquines que dejaban caer sus palangres sobre los aparejos de los pescadores locales con lo cual prácticamente los destrozaban. Gracias a ello se encontró una pequeña zona en que las langostas abundaban generosamente.

—Era como si me las regalasen. En dos semanas capturamos doscientos cincuenta kilos. En dos semanas, he dicho bien. En otra ocasión cogimos una buena pescada de *galls* (Gallo de San Pedro). Con ello vas haciendo...

También coincidía con los demás profesionales en que otra especie otrora abundante y que hoy se puede decir que ha desaparecido es la *cranca* (en Ciutadella *cabra*), la especie de crustáceo que llegó a molestar en tiempos

pasados a los pescadores porque si se enganchaba les rompía los aparejos en una época en que éstos eran bastante caros a la par que sencillos. Por otro lado no tenía la cotización alcanzada últimamente en el mercado, lo que para ellos suponía una pesadilla. En los últimos años se pagó a precio de oro.

—Pues hace años que no veo ni una. He oído decir que quizás fueron víctimas de algún tipo de epidemia, porque se encontraban muchos caparazones vacíos. En lo que se refiere a la costa sur yo no sé qué ocurría, pero allí te salían que era una barbaridad. Aquel fondo les era muy propicio, pues está formado mayoritariamente de alga y arena. Sin embargo hoy no se ve ni una. *Saltabardisses* también salen pocas y precisamente hoy he capturado una de tamaño bastante apreciable. No es que salgan muchas, no, pero siempre suele caer alguna.

La zona de pesca de Sisco ha llegado a ser muy extensa, sobre todo cuando iba de *nanses*, en que llegó a calarlas hasta las inmediaciones del mismo cap de Favàritx.

—Claro que aquel año tenía como puerto base a Fornells. Mi mujer estuvo trabajando en el restaurante “Es Cranc” y yo alquilé una cochera, pasando allí todo el verano. Desde el cap de Favàritx, pasando por Fornells y Ciutadella, hasta llegar al Cap d’Artrutx lo conozco todo. El GPS es un buen ayudante hoy día pero yo podría navegar perfectamente sin necesidad de tenerlo a bordo.

Conociendo como conoce toda la costa, hoy se quedaría con el norte y, navegando en dirección a Alcudia, con una zona conocida como *Es Clapissar*, debido al material que compone su lecho, que en la época favorable se encuentra en ella la langosta. Su situación es próxima a otra también popular, *Sa Barra*, existiendo incluso puntos de contacto entre ambas. No suele gustar mucho puesto que los aparejos salen muy sucios, suben muchísima porquería, y actualmente son dos o tres los profesionales tan solo quienes trabajan en ella.

—Precisamente *Sa Barra* era en sus tiempos una auténtica mina a la que todos estuvimos dando caña. De todos modos, quien ha hecho muchísimo daño han sido las barcas mallorquinas hasta el punto de dejarla esquilma. Venían con unos aparejos que aquí se puede decir que eran completamente desconocidos, con cebo vivo del día al cual el pez se tiraba con locura, disponiendo además de una lonja que se quedaba con todo lo que capturaran. Yo siempre digo que donde existe un tipo de vida, lo existe igualmente de otro y sin embargo aquello ha quedado casi limpio. En su momento y en vista de las consecuencias tan negativas para nosotros hubo muchas quejas y a raíz de ello parece que su presencia ha disminuido bastante. De todos modos se siguen manteniendo contactos para que cada isla trabaje en sus aguas, que es lo realmente lógico.

Esta opinión también ha sido manifestada por otros pescadores en diferentes ocasiones, así como que se utilizan motores de potencias superiores a las legales, de modo que trabajan desde primeras horas de la mañana hasta casi las diez de la noche, con lo que la intervención de la administración e inspección se hace de todo el punto necesaria. La zona de Menorca es buena, pero no se puede abusar de ella.

Como anécdota muy especial, a Sisco le ocurrió en una ocasión algo sumamente extraño que, aunque pueda parecer fantástico, a él y a su tripulante les dejó completamente intrigados. Aquel año navegaba con su tripulante Miguel Román, quien también fuera tripulante del *Menorca Express*, el barco de línea que unía Ciutadella con Cala Ratjada hasta que fue retirado. Habían salido muy de mañana, todavía noche cerrada, el tripulante dormía sobre la cubierta y, al encontrarse frente al hotel “Farragut”, Sisco lo des-

pertó preguntándole si estaba viendo exactamente lo mismo que él.

—Yo no puedo decir exactamente lo que era pero se trataba de cuatro focos grandes que giraban sobre nosotros. Él me describió lo que veía y era exactamente lo que veía yo, luego no estaba viendo visiones. Inmediatamente lo perdimos de vista. Cuando estuvimos frente a Punta Nati volvimos a tenerlo encima, pero fue de forma muy fugaz porque en pocos segundos desapareció y ya nunca más volvimos a observarlo.



Nilo regresando al puerto de Mahón al finalizar su faena (Artefoto)

Ante la posibilidad de que fuera un helicóptero, que precisamente tenía su punto de aterrizaje muy cerca del hotel y que pertenecía a un industrial de la península, Sisco cree que no se trataba del mismo, y más siendo las cuatro de la madrugada.

—No pude saber de qué se trataba, pero para mí siempre será una anécdota más....

Pescando ha recorrido todo el perfil de la Isla, algo que sin embargo no ha hecho nunca en plan de *romandre*. Cuando adquirió con su hermano la *Deseo* estuvieron durante medio verano trabajando teniendo como puerto base la cala de Santa Galdana y la otra mitad, Es Canutells, desde donde llegaban hasta donde les convenía. Cuando se llevó a cabo esta entrevista había cumplido los cincuenta y cuatro años y esperaba poder retirarse a los sesenta.

—Llevo trabajando desde los siete. Se dice que los años pesan y realmente es algo muy cierto. Si a los sesenta puedo traspasar *ets ormetjos* a mi hijo Ricardo me daré por muy satisfecho pues él quiere seguir con el oficio.

Sisco ha dejado para el último momento el peor recuerdo que guarda de toda su etapa de pescador: la pérdida de un compañero en la mar e intervenir en la recuperación de su cadáver.

—Recuerdo que habíamos salido a hacer la *prima* de los *molls* a la costa sur, a *migjorn*. Cuando llegamos al sitio que habíamos previsto encontramos una barca de pesca sin tripulante, *María del Pilar* se llamaba, que tenía sus redes en el agua por la popa. Vimos que estaba pasando bastante apartado de nosotros a la patrullera de la Armada y decidimos avisarla por radio. Se acercaron y cuando estuvimos las tres embarcaciones juntas no sabíamos qué hacer. El comandante de la patrullera me preguntó qué hacíamos. Yo

le contesté que el sol se estaba retirando por poniente y que lo mejor era recuperar las redes y meterlas dentro de la embarcación. Comenzamos a recuperarlas y pronto vimos un claro que subía con ellas desde las aguas: el cadáver del desgraciado patrón. Parece ser que se enganchó con las mismas y con su peso le arrastraron bajo las aguas. Remolcamos la barca hasta el lago de *Cala en Bosc* y nos pasamos la noche entre juzgados, papeleos y el dolor familiar. Aquél fue realmente un mal trago para nosotros del cual nos acordaríamos durante muchísimo tiempo. Siempre tenía la escena ante mis ojos y me hizo muy presente que no todo es salir a la mar y capturar alguna que otra *xerna*; que la realidad del oficio de pescador es otra muy distinta y que te estás jugando la vida en la mar, que no tiene amigos de ninguna clase.

Cuando, por fin, la reserva quedó balizada este veterano pescador mostraba su satisfacción:

—Ahora hace falta que funcione de verdad la vigilancia y se puedan combatir la picardía y los furtivos. Los pescadores estamos muy contentos de que ello sea un hecho porque sin duda será un beneficio para todos, para la pesca profesional e incluso para las escuelas de buceo que podrán realizar sus expediciones para mostrar la vida submarina como había sido siempre. Porque si sucede que en Tabarca, Cabrera y tantos otros sitios funciona, ¿por qué no tenía que ocurrir exactamente lo mismo en nuestras costas?. Y si la administración tiene que realizar inversiones para que esto funcione, pues que las haga...

Parece ser que existe la posibilidad de llevar a cabo una inyección económica en su consolidación con dineros del fondo europeo. Otros pescadores pertenecientes a la cofradía de Ciutadella manifestaban igualmente su satisfacción por el gran paso dado por los órganos gestores de la reserva y coincidían plenamente en lo manifestado por Sisco sobre el particular de que la vigilancia será muy necesaria. Se pensaba entonces que:

—Ahora ya no existirán excusas basadas en el desconocimiento: las boyas existen y además con un cartel que lo especifica perfectamente.

La pena es que duraron poco, demasiado poco.



Barcas de pescador amarradas en *Es Canutells* (J. M. Borrull, Fotos A. de Menorca)

ES CASTELL: DELIO PRETO TORRES (“EN DELIO”)

Nació en Es Castell en el año 1924, por lo que en el momento de realizarle esta entrevista iba ya a por los setenta y seis años. Por su nombre fue protagonista de una anécdota tras la Guerra Española, y fue que al tener que darle la tarjeta de racionamiento, el oficial que se encontraba al frente de la oficina correspondiente le dijo que el nombre de “Delio” no le servía, que no era un nombre como los demás y desde entonces el hombre pasó a llamarse “Domingo”. Cuando no hace todavía muchos años se autorizaron los cambios de los nombres y apellidos por aquello de la normalización lingüística y demás, pensó que si en su casa había sido siempre “*en Delio*” ¿por qué no iba a ponérselo correctamente también en su documentación?. Y así lo hizo, manifestando al tiempo que sonreía:

—Yo he sido una persona que ha tenido dos nombres diferentes...



Delio Preto (Artefoto)

Reconocía que se hizo pescador profesional por las circunstancias de la vida. Tenía antecesores en la profesión de pescador en sus tíos, abuelo y, parece ser, también su bisabuelo, así como de *mestres d'aixa* muy reconocidos. Había terminado la guerra, no había dinero, el padre había sido detenido por los nacionales y el abuelo, “*en Domingo Penxu*” como era conocido en Es Castell, tenía una barca en la que pescaban dos de sus hijos, Miquel y Ramiro, a la sazón tíos de Delio, un *bot culé* que llevaba por nombre **Francisco** y que medía 28 palmos de eslora. Una embarcación que pasaría con los años a ser propiedad de uno de sus tíos, Ramiro, otro tiempo muy popular en Calesfonts.

—Pero un día “*es conco Ramiro*” lo acortó porque lo encontraba excesivamente grande y cuando hubo hecho su “obra” le dijo a mi padre que le hiciera una popa nueva. Mi padre quedó consternado y le dijo que cómo iba a hacerle una popa si las tablas de los costados habían quedado todas descompensadas...

Delio, por causa de encontrarse detenido su padre, tuvo que tomar a su cargo tanto a su madre como a sus dos hermanos menores, por lo cual, se enroló en la barca para dedicarse a la pesca y así poder sostener a su familia. En sus primeros años no encontró dura la profesión de pescador, de la cual se jubiló al cumplir los sesenta y dos años.

—Y éso había que achacarlo a la edad. Yo era muy joven, la pesca era

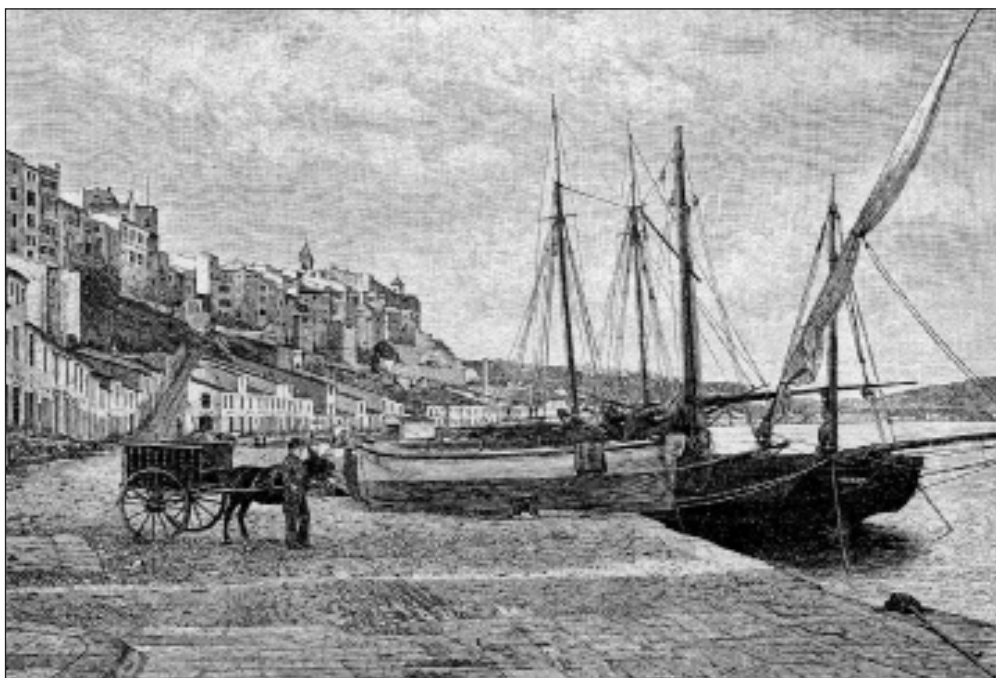
abundante —no como sucede actualmente— y no me cansaba nunca. Como todos los de Es Castell, nuestros aparejos eran los *palangres*, aunque los inviernos echábamos mano del volantín, puesto que sentíamos cierta aversión por los temporales que se levantaban muy fácilmente en esa estación del año, los cuales podían deteriorar fácilmente los aparejos profesionales debido a la precariedad de los materiales empleados para su confección.

Aquel bote llevaba incorporado un pequeño motor de construcción mallorquina, un “Cañellas”, de un solo cilindro, y que sería el primero de Calesfonts en adoptar tal avance tecnológico y de este modo poder hacerse a la mar con mayor tranquilidad y seguridad.

La campaña anual de pesca se encontraba dividida en cuatro épocas claramente diferenciadas, tanto por las pesqueras como por los aparejos a utilizar. Iban de *raors* desde septiembre hasta rozar casi la Navidad. Le seguía una temporada de *volantí* o de palangre muy cerca de la costa puesto que coincidía con los meses más propensos a los temporales. A continuación venía la temporada *d’aubes*, saliendo al atardecer a capturar el cebo, normalmente calamar, para cebar los palangres que tenían que colocarse a la madrugada siguiente.

—Recuerdo que un día estábamos preparando el calamar que habíamos salido a pescar para utilizarlo como cebo, en la *Punta de Calesfonts*. Se nos acercó una señora y nos preguntó qué hacíamos a aquellas horas. Yo le contesté en broma que aquellas *mòlles* que iba ella a comprar a primera hora de la mañana a *sa plaça*, nosotros las comenzábamos a capturar a aquellas horas de la tarde. La señora se quedó admirada puesto que se pensó que nos pasábamos toda la noche trabajando en la mar...

Y cuando comenzaban los fuertes calores del verano, en que *es brut* perdía sus cualidades, comenzaban a emplear los *palangres grosos* (en realidad, *d’anfós*). Por aquellos años no iban de langostas, aunque pescando *d’aubes* siempre solían capturar alguna puesto que por aquellos años era un crustáceo que existía en abundancia, mucho más que en la actualidad, y en lo que cerca de la costa se refiere (entre los 25 y 50 metros de profundidad).



“Cas Corder” se encuentra al pie de la Cuesta del General (fondo, izqda) (“Die Balearen”)

—Cogíamos alguna, aunque había días en que salían cuatro o cinco, pues éstas eran las diferentes temporadas en que dividíamos nuestras jornadas de pesca cada año. Nosotros llevábamos muy pocos palangres puesto que durante la época en que yo fui a pescar con mis tíos no había dinero para adquirirlos y, también, existía escasez de materiales para poder confeccionarlos. El conocido '*es corder de Baixamar*' era pariente nuestro y solía hacernos alguno pero, como teníamos poco dinero para pagarle, la verdad es que fueron más bien pocos. Llevábamos a bordo siete u ocho de los grandes, que por aquel entonces se elaboraban utilizando *cànem* (cáñamo).

Hay que señalar que un palangre tenía 5 *fil*s (hilos) unidos y cada *fil* suponían 25 brazas, es decir, que el aparejo completo tenía unos 200 metros de longitud. La labor del *corder* era la de fabricar los *fil*s empleando hebras de cáñamo, con la holgura suficiente para que aunque se mojara no llegara a quedar completamente duro, como un alambre, una característica muy habitual en este material.

—Hubo una época en que los tuvimos completos, que fue precisamente cuando eran completamente nuevos. Cuando íbamos de meros los calábamos entre las rocas porque aquel era su hábitat natural y, claro, con el roce se rompían muy fácilmente, y si empezabas con un palangre de 14 ó 15 anzuelos, llegaba un momento en que solo te quedaban 7.

98



Delio a bordo del *Cala Fons II* (*Delio Preto*)

Pero como había bastantes meros, siempre pudieron ir defendiéndose ya que ellos mismos se encargaban de proceder a su venta en la pescadería de Mahón. A partir de septiembre, en que comenzaban a pescar los codiciados *raors*, la venta se realizaba por las tardes y por las calles de la población. Este sistema estaba motivado porque ellos calaban sus aparejos en la costa sur, la cual ha sido siempre la más propicia para esta especie de pescado. Si el tiempo era bueno regresaban a puerto a tiempo pero, si irrumpía la *tramontana*, dejaban la barca en *Binibèquer*, *Es Canutells* o *Binisafúller*, donde les quedara más cerca. Saltaban a tierra y, a pie y sobre los hombros, traían el producto de la pesca hasta la ciudad para inmediatamente proceder a venderlo. Se trataba de un trabajo que, según él, no les resultaba muy cansado puesto que se encontraban perfectamente acostumbrados



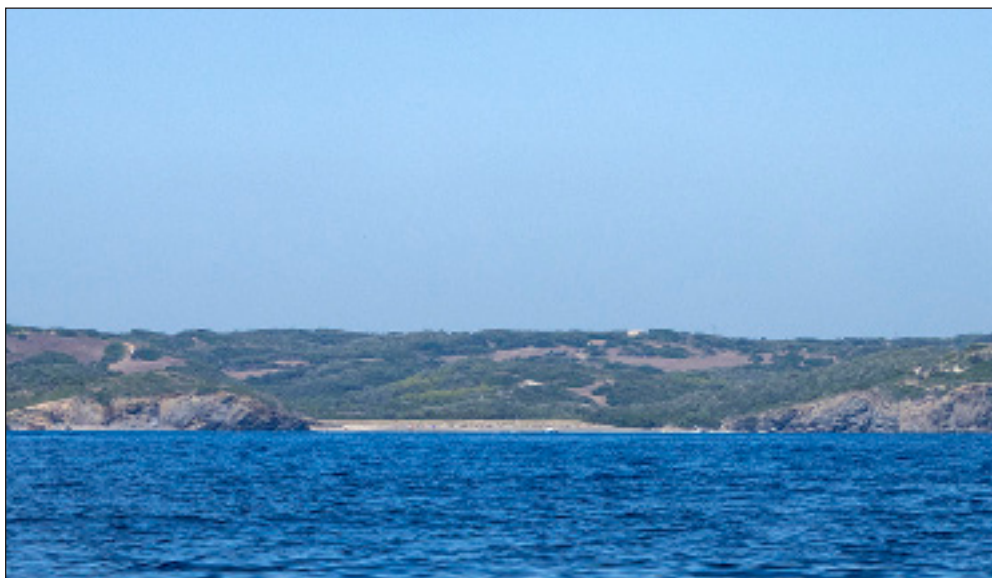
Calesfont. Botes palangreros , de Col. Roca Várez (Fotos Antiguas de Menorca)

—Aquél era un pescado muy bueno pero que resultaba difícil de vender precisamente por su precio, porque era caro y el dinero escaseaba en todos los bolsillos.

El volantín, como todo el mundo conoce, no está considerado como un aparejo profesional, sino más bien de aficionado aunque, raro es el pescador que no lo ha utilizado en más de una ocasión. Delio lo solía emplear bastante, como en la época en que iban de *quissones*, que eran bastante abundantes y solían acercarse muy a tierra. Recuerda una zona en que el fondo es *blanc*, es decir, de arena, el cual se encuentra situado junto al Cap Negre, en donde este escualo solía reunirse en grandes grupos, llegando a nadar prácticamente en la superficie. Uno de sus tíos ideó un sistema para poder pescarlas mediante un volantín que no llegase hasta el fondo porque la forma habitual era la misma de los serranos: soltar un sedal con varios anzuelos y un plomo que lo arrastraba hasta el fondo. Los anzuelos salían de unos mimbres contruidos utilizando *vidauba*, que se montaban transversalmente al bajo de la línea. Esta variedad de volantín se conoce como *xirenbec*, aunque su uso actualmente se ha restringido a las grandes profundidades. Se explican estos detalles puesto que las *quissones* eran muy astutas y había

que encontrar siempre la forma de estimularles a picar los cebos puesto que si detectaban el hilo ya no había nada que hacer. El sistema empleado por el pariente de Delio consistía en impedir que el plomo llegara hasta el fondo y, de éste, salía una *cameta* (hijuela) con otro anzuelo cebado el cual resultaba ser el más solicitado por los ávidos escualos. Existían otros pescadores que también solían capturarlas aunque no con la facilidad de ellos, precisamente, por la habilidad que llegaron a conseguir sobre todo frente a los ejemplares más grandes y por tanto, más astutos. En la actualidad se sigue fabricando comercialmente este tipo de aparejo, aunque el mimbre ha sido sustituido por el acero inoxidable trenzado y su uso se limita más a los grandes fondos en los que hay que asegurarse de que las carnadas lleguen perfectamente presentadas a su destino y no se hayan enganchado en la línea madre o desintegrado por el camino. Además de esta circunstancia, permitía que el número de anzuelos (6, más 1 situado en el plomo) quedara en un tramo de línea fácilmente abarcable con ambos brazos del pescador. El volantín con las *cametes* montadas sobre la misma línea se utiliza para fondos de menor importancia (hasta unos 60 m. en que no está tan dominado por las corrientes). Delio, al contrario que muchos de los pescadores entrevistados, nunca actuó de *bolitxer*, aunque sí se sirvió de ellos para poder tener siempre a mano, cebo fresco.

Continuando con el historial de sus embarcaciones, el padre tenía comenzada la construcción de otra de nueva cuando sobrevino la guerra, trabajos que quedaron interrumpidos por espacio de siete largos años ya que, como se ha mencionado, estuvo retenido por los nacionales. La barca se encontraba depositada dentro de una *cova* de Calesfont's propiedad de la familia, hasta que un día pudieron reanudarse los trabajos y quedó totalmente terminada, recibiendo el nombre de **Cales Font's**.



La costa de Capifort y Favàritx, muy batida por Delio (*Artefoto*)

—Esta barca se vendió a una familia catalana apellidada Rahola, por mediación de un mariscador local, que había hecho la gestión y se la llevaron hasta la Costa Brava. No hace mucho estuve intentando seguirle la pista pero supongo que ya fue desguazada porque no pude llegar a encontrarla. Llevaba incorporado —cuando se vendió— un motor de la marca Bellot que funcionaba cuando quería...

El padre también le construyó un pequeño bote de 20 palmos parecido a un *gussi* con el cual iba a pescar en compañía de otro pariente al que denominaban cariñosamente como “*es conco*” por las aguas cercanas a la bocana. Lo estuvieron utilizando mientras el padre llevaba a cabo la construcción de otro mayor, que volvería a llevar el nombre de ***Cales Fonts***, de 24 palmos de eslora, al que instalaron un motor Joyca, de fabricación mahonesa, obra de la empresa Jover y Carreras. A uno de los propietarios, el señor Jover, Delio le había comentado un día la posibilidad de que llegara a fiarle uno de sus motores, el cual irían pagando poco a poco. Al hombre, que conocía a la familia desde siempre, le pareció perfecto, pero le puso como condición que, mientras se celebraban las fiestas patronales de Es Castell, *Sant Jaume*, lo tuvieran expuesto sobre un banco o mesa a disposición del público para que pudieran observarlo plenamente.

—Aquel motor costaba quince mil pesetas y era bastante bueno. Se lo dije a mi padre, la idea le pareció igualmente perfecta y lo compramos de esta forma. Estuve trabajando con el nuevo bote durante bastante tiempo, navegando con “*es conco*” durante mucho tiempo y, además, con la gran suerte de que pescábamos mucho porque en él encontré un magnífico maestro. Aquel hombre sabía mucho sobre la mar, la pesca y, de tener que poner en marcha cualquier tipo de proyecto, se pensaba mucho las cosas antes de llevarlo a cabo. Nuestra zona de trabajo estaba comprendida entre la *Punta de na Rabiosa*, por el sur, y las *Illes d’Addaia* por el norte y no sobrepasábamos nunca esos límites puesto que significaba entrar en las zonas naturales de trabajo de los pescadores de Fornells (por el norte) o de Ciutadella (por el sur). No es que nos estuviera prohibido, puesto que las relaciones eran muy buenas, pero lo respetábamos con toda su lógica. Aquella barca todavía navega, aunque ha cambiado de nombre y se amarra en *Calacorb*.

101



Cala Fons II, la última barca de pesca de Delio (*Delio Preto*)

Delio manifiesta que la vuelta a Menorca pescando no llegó a darla nunca, aunque en plan familiar y *romandre* la completó a la edad de siete años. No hace mucho tuvo en sus manos una fotografía tomada durante aquellos días, precisamente en la Cala de Santa Galdana. La mayoría de los que salen en

ella ya no están, puesto que Delio era mucho más joven que todos ellos. A aquel bote le siguió otro, el definitivo, un palangrero de nueve metros de eslora, el *Cala Fons II*, actualmente de baja y que permanece expuesto en el museo de *Amics de la Mar-Port de Maó*, del que él era uno de sus más firmes puntales, *Robadones*. Cada vez que se construía una embarcación mayor, la familia excavaba el interior de la cueva adaptándola, para que pudiera albergarla perfectamente durante todo el período de construcción. Esto se llevó a cabo con las dos últimas, porque el *Menorquín*, la embarcación que estuvo dedicada al tráfico de turistas por el interior del puerto, se construyó al aire libre, al fondo de *Calesfonts*.



Cala Fons II (en primer plano) y *Menorquín* (Joan Bagur Truyol)

Sobre los aparejos más habituales, la familia de Delio utilizaba cuatro tipos diferentes de palangre según fuera la época, en que se dedicaban a una captura específica y la zona a trabajar. Así estaban los palangres grandes

—Nosotros casi siempre pescábamos dentro del alga puesto que la costa tiene a su alrededor una línea de roca; le sigue otra de alga, tras la cual viene *es fort* y nosotros solíamos trabajar tocando desde estas rocas hacia tierra, quedando sobre la franja de los *alguers* (algueros), porque teníamos pocos palangres y también mucho miedo a perderlos. Tampoco calábamos muy próximos a tierra puesto que la experiencia nos había enseñado que si había mar, los meros salían de sus *caus* (generalmente cuevas) en busca de comida y por ello solíamos calar sin entrar en la zona rocosa.

A finales de septiembre o, según como se presentara la meteorología, cogían los palangres de *raor*, armados con anzuelos del nº 18. Desde poco antes de Navidad hasta que llegaba la temporada de *ses aubes* utilizaban los llamados *de serrà*, con anzuelos del nº 16 hasta el 19. Y durante la época de *s'auga* los anzuelos eran del nº 13, un poco más grandes porque les permitían coger tanto una *mòllera*, como una *càntera* o un *pagret*, es decir, que utilizaban cuatro tipos de palangre diferentes: *d'auga*, *de serrà*, *de raor* y *es d'anfós* o *gran*.

Delio ha conocido también la época en la cual existían aún por nuestras costas los *vells marins* y no hace mucho mostró a un biólogo marino llegado

desde la isla de Formentera, los diferentes puntos de la costa en que éstos tenían sus lugares de hábitat y caza. Parece ser que existe la idea de repoblar por lo menos una zona, la cual sería convenientemente acotada para estos mamíferos marinos. Sin duda una idea que no agradaría en absoluto a los pescadores, de llevarse a la realidad, por las luchas ancestrales que mantuvieron con ellos por la facilidad con la cual rompían sus redes. Y además se encontrarían con el denso tráfico marítimo que se produce durante los veranos en las proximidades de la costa por lo que se refiere a las embarcaciones de recreo que, por otro lado, no creemos que este sector aceptara de buen grado que les acotaran una nueva zona de aguas próximas a la costa tras la implantación de las reservas marinas en la isla.

—Recuerdo que en *Cala Teulera* y en *S'Aigo Dolça* (junto al castillo de *Sant Felip*), cerca de *Ets Barrancons* y en *Es Sòtil*, habitaban los *vells marins*. Precisamente se dijo que en *Es Sòtil* había unos pescadores (los Reynés) que tenían calada una *madrava*, a la que solían vigilar y si encontraban algún pez dentro no lo asustaban a fin de que se terminara de enganchar sólo. Una tarde observaron un buen ejemplar de *círvia* y, a la mañana siguiente, al ir a comprobar si se había cogido, ni estaba dentro ni fuera, lo cual les causó sorpresa. De pronto observaron la presencia de un *vell marí* en aquellos contornos y le siguieron hasta su cueva, pudiendo comprobar que, en su interior y dentro del agua, mantenía a 7 servias que se supone había arrancado de la almadraba una vez habían quedado prendidas. Nosotros también tuvimos una anécdota con otro ejemplar. Era una época que íbamos de *anfossos* grandes los cuales, y según costumbre de la época, solíamos amarrar vivos en el agua pasándole un cabo por la boca y sacándoselo por las branquias el cual amarrábamos a la barca o al muelle. Ellos, de esta forma, se mantenían perfectamente vivos y no podían escapar. Pues en más de una ocasión, el pez que habíamos dejado amarrado había desaparecido quedando tan solo un trozo del cabo.

103



Pescadores de Es Castell preparando sus '*palangres*' (Fotos Antiguas de Menorca)

También, no hacía muchos días, Delio había sido visitado por varios miembros del consorcio de la Reserva marina de la costa norte, quienes deseaban conocer detalles históricos sobre la presencia de tiburones en estas aguas. Y es que desde siempre han habido tiburones que suelen acercarse a las costas de la isla:

—Aunque yo no recuerdo haber oído en ninguna ocasión que éstos hayan atacado al hombre. Hay quien dice que ello se debe a que estas aguas no son lo suficientemente cálidas como para estimularlos al igual que sucede,

por ejemplo, en el mar Caribe...

También está reconocida la presencia del tiburón blanco en el Mediterráneo, el que resulta más temido de todos, aunque suele encontrarse más cerca de las costas italianas.



‘*Sal-roig*’ o tiburón blanco (Wikipedia)

—Recuerdo que durante los veranos nosotros solíamos capturar los tiburones que en Menorca conocemos como *sal-roig* de noche, hasta la madrugada, rozando prácticamente las playas. En *Son Bou*, junto a *Sa Galèra*, existe una mancha de arena que se une a tierra firme. En ese punto nosotros calábamos un aparejo a propósito para poder capturarlos, y caían bastantes. Había días en que capturábamos siete u ocho y no eran más porque ellos mismos nos cortaban las *braçolades*. Y, sin embargo, al cabo de dos horas la gente se estaba bañando perfectamente en el mismo lugar y no pasaba absolutamente nada. También solíamos calar para capturar *mussòlas* en la *Platja de Capifort*, junto a la *Cala d'en Tortuga*, en las noches de luna, y había veces en que nos cortaban a lo mejor diez anzuelos. Cogíamos cuatro o cinco y si teníamos la suerte de que enganchara lateralmente por la boca, de forma que los dientes no pudieran actuar sobre el cáñamo de la *braçola*, podía quedar alguna de las más grandes. Pero tampoco podías dejar el aparejo mucho tiempo en el agua puesto que estos animales tenían mucha picardía. Al sentirse enganchados comenzaban a forzar el aparejo, tirando de él de forma que rozara contra su cuerpo que, como es sabido es como una lija. Como el cáñamo era débil, no les costaba mucho deshilarlo y, de un fuerte tirón, soltarse y huir. Hoy tenemos el nylon, mucho más fuerte y no necesitas preocuparte.

Y es que en aquellos tiempos, al cabo de una hora como máximo, los pescadores tenían que levar el palangre.

—Como he dicho, nuestra especialidad eran los *sal-roig*. De *llunades* vi bastantes, pero nunca llegamos a capturar ninguna, ni tampoco *tintoreres*.

Las *mussòlas*, que también eran abundantes, tienen una boca que carece de dientes, los cuales han sido sustituidos por unas placas dentarias. Los *ballestrius*, que también figuraban en el listado de capturas tan sólo tenían una línea de dientes, siendo de un parecido semejante al de las *quissones*, de las que se diferenciaban precisamente por la presencia de esos dientes.

—En las últimas, los dientes están sustituidos por una especie de sierra que era el terror de los pescadores porque nos cortaba y destrozaba los aparejos confeccionados con cáñamo. Cuando detectábamos su presencia solíamos marchar a otro lugar porque era un pez poco apreciado y que encima nos producía unas pérdidas económicas bastante importantes en materia de aparejos, que no salían a cuenta.



105

‘En Domingo Penxu’ abuelo de Delio (Delio Preto)

Buena parte de la culpa del descenso de los tiburones en la zona de les Illes Balears ha sido achacada por algunos biólogos a la desaparición de los *vells marins* puesto que, por lo visto, las crías de ese mamífero marino constituían una de las principales fuentes de su alimentación. Sin embargo es algo que cuesta creer, puesto que no debía de haber tantas crías como para poder mantener a tantos voraces escualos.

El proceso de izado a bordo de un tiburón una vez capturado era harto complicado, por el motivo de que casi siempre los encontraban perfectamente vivos, resultaban peligrosos y su recuperación se realizaba de noche, a oscuras. Cuando comprobaban que existía uno se ponían de rodillas junto a la borda, lo acercaban hacia la barca muy suavemente —porque el pez sin violencias se dejaba manejar dócilmente— sin hacer ruido alguno y, cuando

se encontraba adosado al casco de la barca, uno de los hombres de a bordo los atenazaba por la aleta dorsal mientras el otro lo hacía cerca de la cola y, al unísono, le pegaban un fuerte tirón y lo colocaban sobre cubierta

—No se podía actuar con el gancho, con el cual podían cogerlo por la boca, puesto que eran animales bastante grandes, muy fuertes y largos que, al sentirse heridos, podrían revolverse con toda probabilidad muy furiosamente, convirtiéndose en un auténtico riesgo para quien manejara la herramienta. Todo ello iba bien, excepto el día en que te tocaba alguno que estaba ya nervioso y no cabía otra forma para hacerse con él. En ese caso había que acercarlo lo más cuidadosamente posible pero rápidamente, clavarle el gancho y subirlo como fuera y sin contemplaciones.

En cierta ocasión en que Delio había calado los palangres y no pudo ir a sacarlos yendo en su lugar dos primos suyos, engancharon un gran mero y cuatro *sal-rotjos* en el mismo aparejo, en unas rocas *banda fòra* a la *Punta de Rafalet (S'Algar)*, a las cuales los pescadores conocen como *Ses Roquetes* y que solían ser excelentes para el mero.

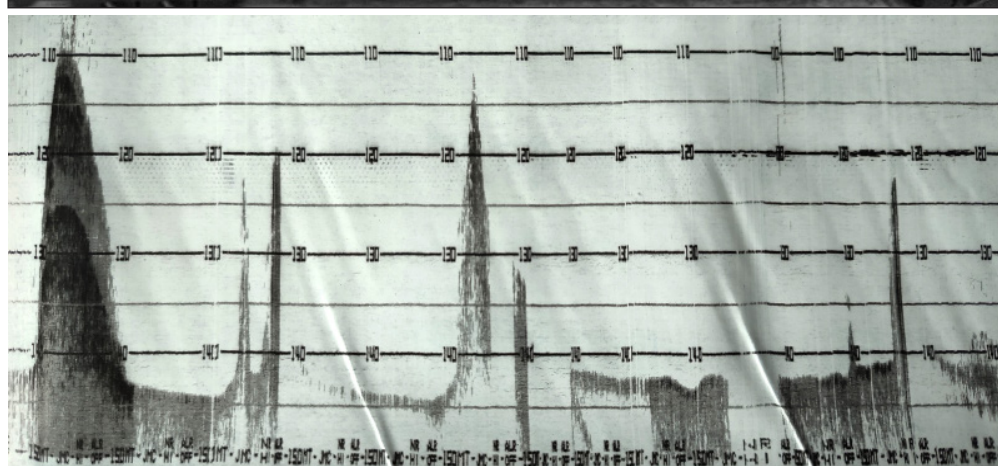
106



'Nanses' y 'xerxes' secándose, (Joan Bagur Truyol, Fotos Antiguas de Menorca)



La popular 'xerna', buscada por los pescadores en las 'fonéres' (Artefoto)



Antigua sonda de papel y estilete, previa a la digital (*Artefoto*)

La jornada de pesca más importante realizada por Delio en el transcurso de su vida profesional, que tuvo lugar, además, encontrándose sólo a bordo —recuerda que aquel día era sábado—, fue de nada menos que 325 kilos de *xernes*, de cuya proeza guarda una fotografía enmarcada. Sucedió en una roca que existe frente a la Punta de s'Esperó. Un día en que navegaba en el *Cala Fons II*, y se había comprado una sonda, puso ésta en marcha y proa hacia levante en busca del canto. Iba navegando tranquilamente y siempre pendiente de la imagen que iba apareciendo en el papel de la misma que iba quemando el estilete y, de pronto, observó que el fondo subía inesperadamente, es decir, disminuía la profundidad. Al principio se imaginó que la embarcación habría dado la vuelta sin que se apercibiera de ello, pero no: ante sus ojos estaba apareciendo perfectamente reflejado el perfil de una roca sumergida en la cual podría existir, sin duda, una excelente pesquera de no haber sido descubierta anteriormente por otros pescadores. Como había bastante mar de *llevant*, tomó las señas de su situación muy meticulosamente y regresó a tierra. Un sábado en que la mar se encontraba perfecta y el tiempo se mantenía totalmente bonancible, decidió ir a comprobar la misteriosa roca aislada que había descubierto unos días antes. Cuando solía

hacerse a la mar con la idea de descubrir nuevos caladeros, solía llevar a bordo un volantín y tres o cuatro palangres de modo que, cuando llegó al lugar, caló primero los palangres *banda terra* para evitar que los *pedrals* quedaran enrocados y después atravesó la roca, continuando con el resto *banda fòra* tras lo cual, se abrió aun más todavía hacia afuera, poniéndose a pescar un par de horas con el volantín. Por supuesto se encontraba sobre el veril de los 180 metros, lo que quería decir nylon del 110 ó 120 y plomo de un kilo de peso.



Menorquín (en primer plano) y Cala Fons II, (Fotos Antiguas de Menorca)

—Aquél era mucho fondo pero nosotros estamos acostumbrados. Por eso tenemos cuando nos retiramos las manos hechas polvo. Cuando manejabas el volantín en esas latitudes, pescabas y subías con cuidado, sin prisas, porque las prisas son siempre malas consejeras y pronto terminarías agotado. Y no digo nada si te equivocabas y el volantín caía sobre una *fonera* de 300 metros, que luego tenías que volver a recuperar, a lo peor completamente vacío, y con aquel plomo que suponía un kilo de peso a añadir a la resistencia que oponía tanto hilo en el agua. Si había un par de *besucs* o serranos, todavía salvabas la papeleta pero, si encima no había nada... Pues después de todo eso me iba a sacar a manos los palangres, que como es lógico tenían también sus *pedrals*, que además eran bastante grandes.

Cuando aquel día Delio comenzó a trasegar con aquellos aparejos, pronto sintió para sus adentros la característica emoción de que allí había algo agarrado; continuó subiéndolo más lentamente que nunca y recuperó el *pedral* que depositó en cubierta. Seguía percibiendo que algo se movía allá abajo, algo que de pronto oponía una intensa resistencia, dando la impresión de haber enrocado y teniendo que ceder incluso varios metros de línea para volver inmediatamente a comenzar a recuperar. Así estuvo bastante tiempo, un tiempo que resultaba interminable en que el corazón latía en su pecho más fuerte y rápido que nunca hasta que, de pronto, sintió la desagradable sensación que lo que hasta entonces había allí, se había desenganchado. Por supuesto la moral por los suelos (en su caso sobre los *pàvols* de la barca) pero, al poco rato, de súbito algo afloraba sobre las aguas a no mucha distancia de la barca: en la superficie se encontraba una enorme *xerna* (estos peces disponen

de vejiga natatoria que, al ascender a determinada altura, se llena de aire en forma de globo y el pez flota muchísimo, remontando rápidamente hasta la superficie). Pero no paró aquí la cosa puesto que, ante los atónitos ojos de Delio, tras el primero, subieron en cadena las demás, hasta un total de nada menos que nueve soberbios ejemplares, que dieron ese impresionante peso en la balanza. Había además varios *serrans imperials* y poca cosa más.

—Yo procuré no ponerme nervioso puesto que aquello suponía un espectáculo ante mis ojos como no había visto jamás nada igual. Son momentos en los que experimentas una gran emoción. Las fui recuperando y tras depositarlas sobre la cubierta tapadas para que no les diera el sol, regresé a Calesfonts.



Otra perspectiva de Calesfonts (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Hubo otro caso, quizás más espectacular por el aparejo y forma, del cual todavía no se explica cómo pudo conseguirlo y es que de tan sólo una volantinada, sacó tres *xernes* enganchadas y que también logró recuperar.

—Eran grandes puesto que la menor de las tres dio en la balanza 32 kilos. Aún hoy podría volver hasta el lugar en que las pesqué puesto que aquellas señas me quedaron perfectamente grabadas. Tras estos hechos puedo afirmar sin temor a equivocarme que estas experiencias permiten definir perfectamente a la pesca como un verdadero arte. Porque si no sirves y no lo llevas dentro, por más que lo intentes nunca lograrás llegar a ser un buen pescador. Yo he vivido muchos de esos momentos realmente emocionantes que no cambio por nada pero, a veces, eso te sabe a poco porque no puedes compartir aquellos momentos con nadie ya que te encuentras completamente solo a bordo, en medio de la inmensidad de la mar. Nuestro trabajo ha sido siempre muy sacrificado y poco reconocido. La vida de un pescador tendría que poder ser seguida de algún modo por el gran público, porque de otra forma nunca se podrán imaginar lo que podemos llegar a sufrir en determinados momentos en medio de un terrible temporal a la par que, también experimentar, las más grandes emociones en aquella soledad. Se premian en esta vida actos o actividades llevados a cabo por diferentes personas o colectivos que quedarían muy ensombrecidos al ser comparados con algunos de estos episodios. Hubo una época en que llegamos a calar 5.000 anzuelos diarios; unos 55-57 palangres de *raor* que tienen 90-95 anzuelos cada uno, los cuales tenían que manejarse y cebarse uno a uno previamente.

En estos trabajos tengo mucho que agradecer a mi esposa e hija que me ayudaron bastante en las labores de preparar los trocitos de *sorell* o de calamar y clavarlos correctamente en su sitio, porque seguidamente nos íbamos en la barca mi hijo y yo, los calábamos, recuperábamos y volvíamos a dejarlos colocados en las correspondientes *cofes* para que a la jornada siguiente pudiéramos comenzar el ciclo de nuevo.

Cada año varaban la barca en tierra según fuera necesario para limpieza de la obra viva, pintado y otras reparaciones necesarias. Cuando era nueva no hacía falta prestarle tanta atención. Al menos durante los cuatro o cinco primeros años. Eso sí, obligado era limpiarla y darle la patente. A los cuatro o cinco años, como el casco soportaba ya varias capas de pintura, de tanto en tanto es necesario rascarla con el auxilio de un soplete. Además hay que tener en cuenta que en aquellos años no existían las patentes y, de haberlas, no tenían la calidad de las actuales o por lo menos no eran tan efectivas.

—Por eso, había que limpiarlas dos veces cada año, una de ellas a finales del invierno en que la preparabas para la temporada de verano y, a finales del verano, porque siempre se tenía en la cabeza la necesidad de apretar la marcha en el supuesto de una aparición de tormenta. Y como las barcas eran de madera, había que tratar a ésta con sumo cuidado. Las primeras manos las dábamos utilizando una pintura color naranja que era “minio de plomo”, una pintura que estaba muy cargada de aceite con lo cual penetraba en la madera con la misión de protegerla de los efectos de la humedad. Seguidamente la pintábamos con “albayaalde”, otra pintura muy aceitosa que ayudaba igualmente a conservar la madera, la cual se aplicaba a su vez sobre el minio y servía de imprimación previa al esmalte o pintura de acabado final. Como patente utilizábamos *verd d'aram* puesto que el cobre hacía que la vegetación tardara más en aparecer. Tras la irrupción de las pinturas denominadas “patente” modernas, las varábamos tan solo una vez al año, lo que la dejábamos bastante tiempo para que seicara. En un principio el problema lo representaba la falta de varaderos, lo que nos obligaba a no tenerlas mucho tiempo en seco puesto que había otros esperando. Cuando aparecieron los camiones-grúa, aquello ya fue otra cosa y significó un enorme paso al futuro, sin duda alguna.

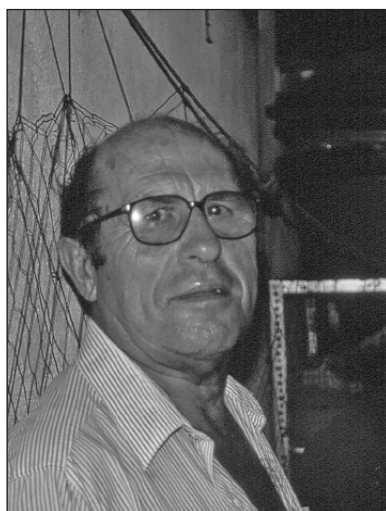
110



Otra perspectiva de Calesfont (Fotos Antiguas de Menorca)

ES CASTELL: LEANDRO PRETO ("LEANDRO MIQUELILLO")

Pescador igualmente de Es Castell, pertenece a la saga familiar de "es Miquelillos". La saga fue muy popular y, además, en dos vertientes, porque los había pescadores y también maestros de ribera (*mestres d'aixa*) ¿Quién no se acuerda en Es Castell y en todos los alrededores del puerto mahonés de "Paco Miquelillo"? De sus manos salieron el bote palangrero *Cala Fons II*, actualmente depositado en el *Museo de Robadones* para satisfacción y deleite de los observadores del patrimonio marítimo menorquín y el transporte de turistas durante varios años *Menorquín*, (actualmente de propiedad particular), pintados ambos de un fulgurante color amarillo y que fueran contruidos paso a paso sobre los muelles de Calesfonts.



Leandro Preto 'Miquelillo' (Artefoto)

111

Leandro Preto Sintes pertenece a esta saga y fue durante muchos años otro de los pescadores emblemáticos de Es Castell, encontrándose al realizar esta entrevista ya jubilado. Un hombre que había venido dedicando toda su vida profesional a la mar. Una vez que alcanzó hace ya varios lustros la edad de la jubilación en la profesión, ayudaba bastante a Nito Florit, el patrón de *Los Domingos*, a reparar sus aparejos, momentos en los cuales solían repasar sus anécdotas de tiempos ya pasados o comentaban la situación del sector en la actualidad, tan diferente de aquellos años.

Sus ascendientes fueron pescadores: abuelo, padre y hermanos, comenzando a trabajar en la mar a la temprana edad de quince años. El *mestre d'aixa* "en Paco Miquelillo" era tío suyo. El abuelo tuvo la primera embarcación de la familia; más adelante su padre compró una *tèquina* y se dedicó a pescar con palangres, al que seguiría un *llaüt* de 25 palmos equipado con un motor Joyca que llevaría por nombre *Nieves*, siendo a bordo de éste donde comenzó Leandro a realizar labores como auxiliar, bogando o ayudando a llevar los palangres. Pasando los años pasó a trabajar una temporada con el también pescador de Es Castell, "en Delio", hasta que se unieron los tres hermanos decidiendo construir una nueva embarcación.

Con el paso de los años, el padre de Leandro comenzó a trasladar durante los veranos su zona de trabajo al área de Son Bou, especializándose en la captura de los meros, un pez exquisito que era entonces bastante corriente y que dio nombre a Menorca, los cuales solían traer hasta Calesfonts en el

agua, vivos y ligados con un cabo a la popa de la embarcación. Por lo que se refiere a los dentones, que también quedaban prendidos del palangre, terminaban en la cocina de algún *lloc* local o del camino en su regreso a Mahón, puesto que los intercambiaban por tomates, patatas, melones o sobrasada, ya que estas campañas les llevaban una semana o más, tiempo en que permanecían en la costa sur por lo que, lógicamente, estaban necesitados de provisiones frescas para poder llevar a cabo sus comidas diarias y estos peces no eran tan resistentes como los meros. No habían cámaras frigoríficas, así que había que darles salida sin que llegaran a estropearse. A veces se trasladaban en bicicleta hasta Mahón para adquirir un par de barras de hielo con la que ayudar a conservar las capturas de los últimos días.

—En aquellos años no se ganaba mucho puesto que el pescado no podías venderlo caro porque no había dinero. Estas campañas se hacían desde *Sant Joan* hasta las *festes de Gràcia*; después nos dedicábamos a capturar *raors*, *pedaços*, *serrans* y *aranyes*, siempre a base de palangre, un aparejo que fuimos utilizando hasta llegar a los años sesenta.

112

Ciertamente, el aparejo habitual de pesca de los “*Miquelillos*” y de la mayoría de pescadores de Es Castell era el palangre, que manejaban con gran destreza y soltura, mientras que su especialidad era la captura del mero, que como se ha mencionado constituía una especie realmente abundante y muy apreciada.

—Y sería durante los años sesenta, cuando yo me encontraba pescando con mi padre calamares utilizando la clásica *calamarera* en el *Clot de la Mola*. Aquel día estuve observando muy cerca de mí a Toni “*Neni*”, de Fornells, quien con Joan “*Jaumó*”, a bordo de una embarcación, estaban levando sus redes de *tresmall* las cuales venían cargadas de *sípies*, y además muchas, porque en aquellos años eran también abundantes. Yo me quedé asombrado. Se lo hice notar a mi padre y le dije que teníamos que adquirir aquel tipo de aparejos puesto que nosotros no cogíamos nada comparado con ellos.

Y decidieron hacerlo. Al principio, Leandro no sabía a quién se tenía que dirigir para comprarlas hasta que otros pescadores le indicaron que en Ciutadella había alguien que las vendía.

—Se trataba de un “*mestre*” de no sé qué, que se encontraba trabajando en el muelle. Nos pusimos pronto de acuerdo y le compré cuatro de nylon verde que me costaron a 1.500 pesetas cada una. A partir de entonces nos dedicamos completamente a ellas, aunque en la temporada de invierno continuábamos utilizando el palangre. No tardamos mucho en volver a Ciutadella para comprar varias más y de esta forma montamos varios *toms*, lo que nos daría unos excelentes resultados.

Los ejemplares más grandes que recuerda haber pescado han sido *mussòles* y *clavells*. También figuran *círvies* y *bonjessúsos* (una variedad de *escorçana*), *romaguères* y mantas de más de 200 kilos, todos ellos utilizando el palangre al cual en multitud de ocasiones y debido a su extraordinaria fuerza, rompían con suma facilidad dado los materiales con los cuales estaban contruidos. Con los últimos ya no sucedía lo mismo puesto que éstos se fueron modernizando siendo precisamente una de sus principales características la resistencia. Y no hace mucho tiempo todavía había visto algún ejemplar en la mar que a más de un aficionado atragantaría la saliva, como le sucedió el verano de 2000, cuando se encontraba pescando serranos con el volantín. Mientras tenía el aparejo en el agua junto con el de otro compañero quien también tenía el suyo pudo observar el paso, muy cerca de la embarcación en la cual se encontraba, una tintorera de unos 3,5 metros de longitud.

—La verdad es que se trata de una especie de tiburón que no suele hacer nada al hombre. Yo creo que actualmente se le ha dado una publicidad excesiva. Dentro del puerto de Mahón toda la vida hemos tenido tintoreras. La que nosotros vimos pasó tan cerca, de proa a popa, que de haberlo querido con un gancho la hubiéramos podido clavar. También nos hemos encontrado con grandes delfines y, en mi época de pescador en activo, cogimos más de uno que sobrepasaba los 200 kilos de peso el cual había quedado enganchado en las redes.



Estampa de *Calesfontes* a principios del siglo XX, (*Fotos Antiguas de Menorca*)

La barca con la que estuvo trabajando Leandro fue dada de baja hacía poco tiempo. Se llamaba *Miguel*, y era del tipo *llaüt* de 33 palmos de eslora. Era propiedad de los tres hermanos que trabajaban en ella. Fue la última que el *mestre d'aixa* mahonés Joan Petrus construyó en madera. Cuando se jubiló Leandro, sus otros hermanos continuaron utilizándola hasta su jubilación.

Leandro "*Miquelillo*" tuvo también su etapa como mariscador en el puerto, recogiendo *escopinyes*, *dàtils*, *peus de cabrit*, ostras y otros muchos mariscos de extraordinaria calidad que se criaban en estas aguas. Podía levantar una piedra y extraer de ella varias docenas de dátiles. Está convencido de que mucha culpa de que se perdiera la producción del marisco se debía a la acción del paso de las hélices de los barcos y trasatlánticos actuales, con potentes motores que levantan auténticas nubes de lodo con lo cual quedan cubiertas muchas de esas piedras y rocas que servían de hábitat para multitud de especies. Esas mismas rocas se han ido rompiendo o quedando enterradas y en la actualidad han sido sustituidas por gruesas capas de lodo y pedralla.

Su etapa profesional, como todas, tuvo sus momentos malos y también los buenos. Referente a estos últimos recuerda las horas de los descansos mientras se encontraban trabajando lejos de su puerto-base, puesto que llevaban a bordo los útiles para preparar una buena *caldera* de pescado, prácticamente la dieta diaria de los pescadores. Calaban los palangres para la captura del mero y, cuando se acercaba la hora de comer bajaban a tierra para refrescarse con un buen baño en la playa, recogían unos cuantos higos de alguna *tanca* cercana e iban a comprobar si había algo de interés en el aparejo calado. Mientras, la *caldera* se cocía en un *tià de fang* junto al mar.

—Puedo asegurar que aquellas *calderes de peix* de entonces eran mucho mejores que las que se preparan ahora...

Las langostas las capturaban con el uso del palangre, y solían salir entre 6 y 8 piezas, aunque algunos días, no encontraban ninguna. Solían ir *d'aubes*, levan-

tándose a las dos de la madrugada y comenzando a trabajar a las tres. Los cebos empleados eran sardina, *gerret*, pulpo y calamar. La *verga mansa* no la utilizaban porque llevaba bastante tiempo obtener la parte utilizable de la misma.

—Eso era para los aficionados. Nosotros no podíamos perder tiempo. Si los palangres los tuviera que utilizar cerca de tierra quizás utilizara algunas. Además, con este tipo de cebo, hay que calar cuando es oscuro. De abril hasta Sant Joan íbamos *d'aubes*; después dedicábamos un mes a los serranos, para seguir con los meros, que en agosto pegaban fuerte y terminábamos pasada la *Mare de Deu de Gràcia*, próximos ya a octubre. Actualmente no se pueden calar este tipo de aparejos para los meros pues existe mucha navegación deportiva y también mucha gente que cala sus aparejos. Entonces solamente estábamos “*Es Pebrot*”, “*Es vell Bufa*”, que calaban un *tom* de *escateres*... “*Pepe Tra*”, “*en Fei*”, “*en Jaumó*”, “*es Mussos*”, “*Pedro Tra*”, “*Es Metis*” y alguno más. En Es Castell, además de nosotros “*es Miquel·llos*”, trabajaban “*en Roc*”, “*en Tomàs*”, “*n'Ignasi*”, “*es conco Ramiro*”, “*en Delio*”, “*en Quicus*”, “*es vell Xiu*” y muchos más. Solamente hay que decir que también estaban las barcas *bolitxeres*, en las cuales iban seis hombres embarcados. Por las calles de Mahón paseaba con un carro empujado a mano un tal “*Pepe Rebós*”, cantando el producto con una famosa frase que terminaba con ‘...*peix de sopa, gerret, sípies y calamàr barata*’. Las amas de casa salían a sus puertas y adquirían lo necesario para hacer la *caldera*, una fritada o un ‘*perol de ratjada as forn*’. Por lo que se refiere a horarios, antiguamente y durante la temporada de verano, se trabajaban veinticuatro horas seguidas siendo el horario habitual desde las seis de la mañana de un día, hasta las seis de la mañana siguiente, siempre que se trataran de las épocas más favorables para el mero. Cuando se hacía otro tipo de pesca como serranos y *peix de caldera*, se salía a las cinco de la mañana debiendo de estar de regreso a las nueve y así poder vender el pescado en el mercado. Sobre las tres de la tarde se hacían nuevamente las barcas a la mar y volvían a calar sus aparejos hasta la siguiente jornada. Actualmente la jornada de trabajo ocupa una franja horaria más extensa, pero continuada, saliéndose a la mar sobre las cinco de la mañana, con regreso entre las dos y las tres de la tarde. Los aparejos se dejan calados al regresar a tierra. Al día siguiente, se levantan, se separan las capturas, se limpian de piedras y algas, aclaran y se vuelven a dejar calados en un nuevo sitio. Y así cada día...

114



Calesfontes (Es Castell) (Joan Bagur Truyol, Fotos Antiguas de Menorca)

ES CASTELL: NITO FLORIT ("NITO DE LOS DOMINGOS")

Juan Florit Llopis es natural de Mahón, aunque tanto su barca de pesca, *Rosario*, como su *magatzem* donde guardaba los aparejos cuando se llevó a cabo esta entrevista se encontraban en Calesfont, en Es Castell.



Nito Florit de *Los Domingos* (Artefoto)

115

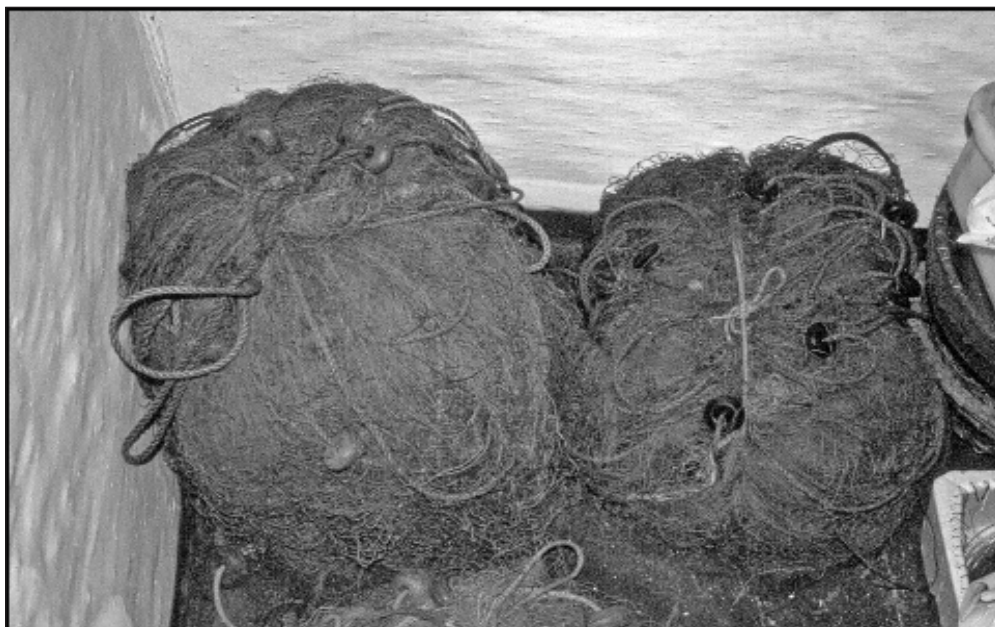
Sus inicios profesionales no fueron, sin embargo, los de pescador, sino que trabajó para la empresa pública (Aviaco) durante ocho años. A partir de entonces y durante otros veintiocho, se puso a trabajar en la mar, de los cuales los primeros fueron de tripulante de otro pescador de Es Castell, Delio, en parte paseando turistas hasta terminar como marinero en la barca de pesca. Más adelante se asoció con Pepe Albiol, otro pescador local con quien trabajó, primero a bordo de la barca *Griselda* y más adelante en la *Pepe Juan*. Albiol era el patrón y Nito el marinero. Sin embargo, su práctica en la mar no era algo reciente puesto que, previamente, había navegado bastante a bordo de una pequeña embarcación de recreo de su propiedad, con la cual podía practicar la pesca deportiva.

En su ya dilatada vida profesional a Nito le tocó vivir y tomar parte en diferentes anécdotas, pasando buenos y malos ratos como cualquier otro hombre de mar. Quizás, el incidente que retuviera en su memoria por lo que hubiera podido llegar a suceder, había ocurrido hacía entonces bastantes años, cuando navegaba con Albiol y se encontraban a punto de terminar de calar las redes a unas 7 millas de la bocana. Aquella había sido una jornada en la cual el tiempo había estado amenazante desde el primer momento y, justo cuando iban a colocar el último *capcer*, se cerraba el horizonte con un fortísimo chubasco de *tramontana*. El viento, huracanado, había irrumpido violentamente, la mar se volvió blanca en cuestión de segundos y se imponía regresar a puerto sin pérdida de tiempo puesto que las condiciones se habían vuelto completamente hostiles. Terminaron de calar y pusieron rumbo directo a Mahón. Al cabo de una media hora y cuando restaban aún sobre las tres millas y media se encontraban con una neumática tripulada por Pedro Saura y Domingo Natta, dos deportistas del Club Marítimo de Mahón, a los cuales se les había parado el motor mientras realizaban operaciones de salvamento en el transcurso de una regata de niños que navegaban en "optimist" y el temporal los había sorprendido. Los embarcaron a bordo de su bote y, tras ligar un cabo a la neumática, reanudaron la navegación portándola de remolque. No habían transcurrido muchos minutos más cuando se encontraban

a otra embarcación en la que se encontraba Antonio Borrás, el propietario del entonces restaurante “Rocamar”, del puerto, junto a dos pequeños, portando a remolque los dos barquitos de éstos.

—Había decidido subir a cubierta de su barca los dos barquitos pero cuando estaba manipulando con uno de ellos, con muy mala suerte dio contra la bujía del motor dejándolo desde entonces a la deriva. El hombre se encontraba realmente muy preocupado puesto que, además de la peligrosa situación en la que había quedado, había perdido de vista a otros seis barquitos tripulados por otros tantos niños. También lo amarramos en nuestra popa y continuamos navegando, localizando y recogiendo a cuatro más que se encontraban diseminados y cuando nos encontrábamos a una milla y media escasa, salían de puerto una embarcación de la Estación Naval, el pescador Delio con la suya y alguna otra más dispuestas a ayudar. Faltaban entonces tan solo dos, las cuales afortunadamente aparecieron poco después en la *Cala de Sant Esteve* donde los pequeños se habían refugiado evadiéndose del temporal ayudados por un aficionado local. Creo que fue un verdadero milagro que aquella jornada se cerrara en poco más de un susto puesto que ya anochecía y de no haber estado nosotros fuera, muy posiblemente la situación no hubiera terminado como una anécdota más.

116

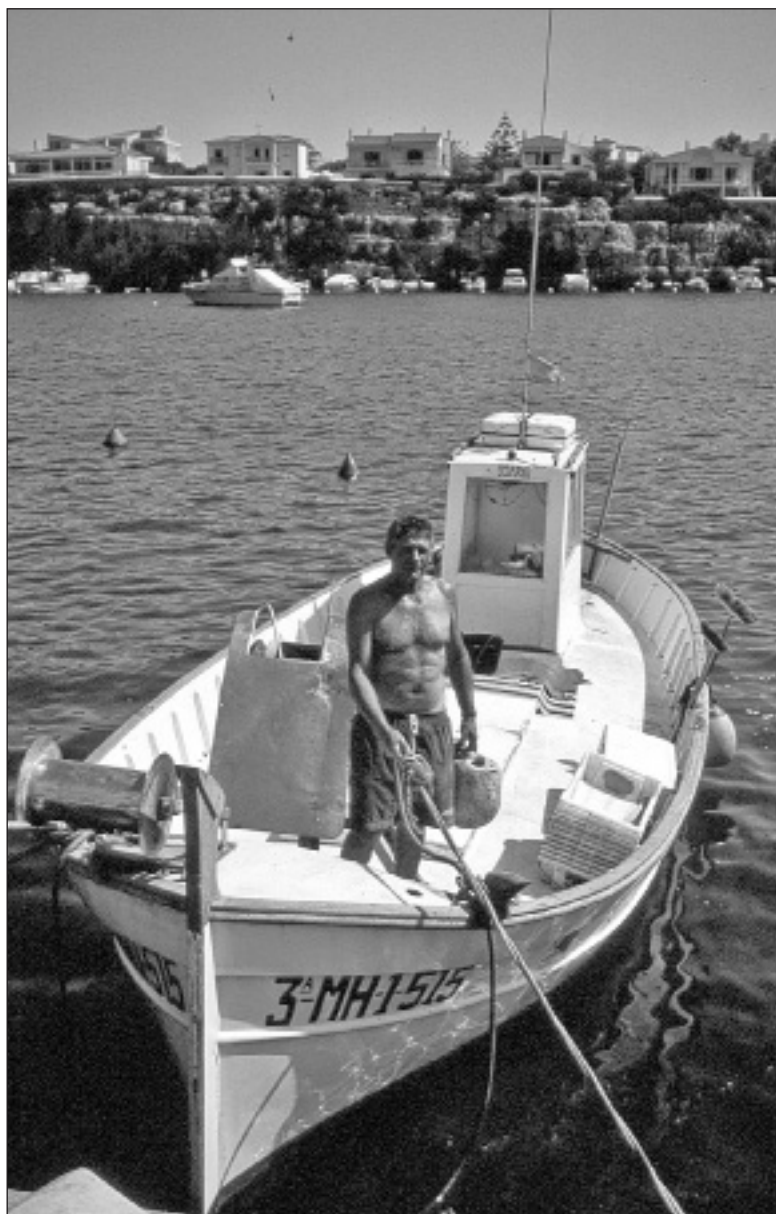


2 toms de xerxes (Artefoto)

Y como suele suceder muchas veces en estos casos, las alabanzas de los diferentes medios de comunicación sobre el salvamento recayeron sobre los estamentos oficiales, olvidando tristemente a los auténticos ejecutores del salvamento. Pero los verdaderamente implicados lo sabían y a los pocos días Nito y Albiol fueron invitados a una espléndida cena ofrecida por el Club Marítimo y los padres de los niños en señal de agradecimiento.

También ha tenido que intervenir en varios siniestros. Como más significativo recordaba el acaecido al velero *Restera* en la *Llosa de Fòra* sita en la bocana del puerto de Mahón. En un principio y tras observar las señales luminosas lanzadas desde el velero acudió a prestarle ayuda con su barca, aunque poco podría hacer puesto que estaba fuertemente clavado en las rocas. El patrón tenía una ceja abierta y fue trasladado a la embarcación de la Corporación de Prácticos a la cual se preocupó de llamar e informar de los

hechos. El resto de la tripulación le pidió que les ayudara a desembarrancar la embarcación, que era de eslora generosa y aparejada en queche (2 palos). Como viera que no tendría suficiente potencia para llevarlo a cabo en solitario avisó por radio al pesquero de arrastre *Puerto de Llansá* que acudía al lugar poco tiempo después. Lograron sacarlo y procedieron a remolcarlo, mientras comprobaban que entraba bastante agua por diversas roturas del casco, aguas que no eran capaces de evacuar las bombas de achique de a bordo. En vista del cariz que tomaban los acontecimientos decidieron entrar en Calacorb para que el barco no se hundiera y quedara en el canal de navegación. Una vez en Calacorb no tardaba en hundirse y allí continuaba aún cuando se realizaba la entrevista



Nito Florit a bordo de su embarcación *Rosario*, (Artefoto)

—Hubo un lío de seguros y nadie pagaba. Nosotros no cobramos pero tampoco dejamos recuperarlo sino se producían indemnizaciones, puesto que las dos embarcaciones habíamos perdido un día de trabajo en el salvamento.

En otra ocasión tuvo que auxiliar a un joven que practicaba la pesca sub-

marina en la zona de *Ets Freus* (La Mola) junto con otro compañero y que fue sorprendido cuando emergía para respirar por una lancha que le produjo serias heridas en la cabeza con resultados irreparables.

—Cuando se trabaja en la mar es muy normal el encontrarte con casos de todo tipo. En cierta ocasión que me encontraba a bordo del **Puerto de Llansá**, en el cual me había embarcado para mostrarle a su patrón Ramón Bondía las señas de una pesquera que yo conocía, fuimos requeridos para prestar ayuda en un salvamento para el cual se había movilizad al **Remolcanosa Catorce**, el remolcador destinado por aquellos años en el puerto de Mahón. Éste había acudido a prestar ayuda en el salvamento de un pesquero llamado **Santa**, que más bien resultó ser un barco portador de contrabando, y se había quedado sin motor por el camino. A causa de la avería se había quedado sin generadores lo que traía como consecuencia la ausencia total de fluido eléctrico, con lo cual, ni tenía luces, ni radio, ni nada y en estas condiciones teníamos que intentar localizar a ambos para darles remolque. Al pesquero **Rosa Santa** se le encomendó el remolcador, mientras nosotros nos encargáramos del pesquero. Había muy mala mar de *tramontana* y desde Palma, mediante un sistema electrónico, nos tenían localizados a todos. Nosotros nos veíamos imposibilitados de encontrarlos por lo que, desde Mallorca, se desplazaron dos avionetas que nos estuvieron sobrevolando marcándonos el rumbo a seguir. Aquella resultó ser una operación muy espectacular por los medios empleados y de cuyo transcurso que me acordaré toda la vida. Sería ya anochecido cuando se localizaría el barco buscado por nuestra parte a unas 50 millas al SW de la Isla de l'Aire, tras unas 10 horas de navegación en su busca.

118



La Isla del Aire con su faro (Artefoto)

Cuando se encontraban cerca del **Santa**, el **Puerto de Llansá** se puso en contacto por radio con Salvamento Marítimo de Palma, puesto que el barco buscado era bastante pequeño y con la mar existente se hacía imposible descubrirlo entre las olas. Las avionetas comenzaron entonces a sobrevolar la zona describiendo círculos sobre el pesquero y sobre el barco buscado, hasta lograr avistarlo.

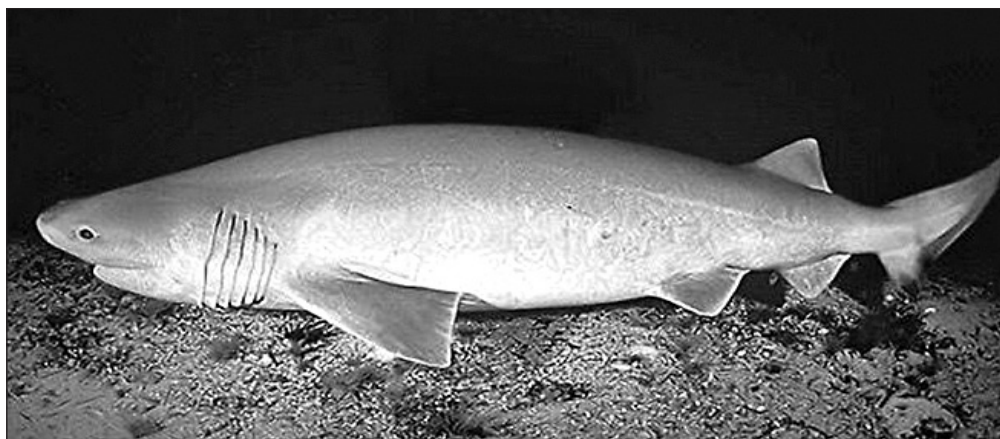
Otro siniestro en el cual intervino es el ocurrido al mercante **Delfín del Alborán**, un barco cargado de productos químicos y pinturas que tuvo un grave corrimiento de carga en el transcurso de un violento temporal en aguas del mar balear. Nito se embarcó en el **Puerto de Llansá** para colaborar en el rescate por el cual percibió una gratificación económica. El **Puerto**

de Llansá salió a pesar de tener una grieta en el bloque de su motor y tras darle unas largas estachas lo remolcó hasta el interior del puerto. También se encontraba presente el pesquero *Rosa Santa*, por si eran necesaria su colaboración, navegando de convoy hasta llegar a puerto.

—En otra ocasión me encontraba calando por fuera de la Isla de l’Aire y levantando la vista observé una zodiac que iba a la deriva. Terminé de calar y me dirigí hacia ella, la amarré en mi popa y la traje hasta Mahón. Di parte en la Comandancia de Marina, que se encontraba entonces ubicada en el Moll de Llevant y resultó pertenecer a un alemán residente en la Cala de Alcaufar, que tenía la zodiac amarrada en un muerto propiedad de un vecino. Ambos habían discutido y, parece ser, el vecino habría liberado la embarcación del muerto de su propiedad, dejándola suelta. Cuando el alemán se enteró de que su neumática había sido recuperada vino a solicitarla y quería entregarme 5.000 pesetas de propina. A mí me pareció una ridiculez pues se trataba de una embarcación con motor fueraborda y que yo me había molestado en ir a buscar, remolcarla, entregarla, etc. Tenía unos amigos influyentes en Menorca que me insinuaron que aceptara lo que me daba y en paz. Cuando vi aquello, que no me pareció ético, me puse en mi sitio y reclamé que, por ley, se me entregara lo estipulado en la misma. Al cabo de un año me avisaron de que podía llevarme la embarcación porque su propietario había renunciado a ella puesto que, por esa ley, lo que me tenía que abonar era de un importe superior al actual de la embarcación.

Y en otra ocasión, en sus inicios como pescador a bordo de la *Griselda*, la barca de Albiol, habían ido a calar los palangres en las inmediaciones del *Cap de Favàritx*. Cuando se encontraban al través de *Es Grau*, Albiol le cedió la caña puesto que él tenía ganas de echar una cabezada.

—La verdad es que nunca me había pasado nada, ni había notado ninguna anécdota especial pero aquella noche (íbamos *d’aubes*), de súbito, saltaron dos impresionantes delfines a escasos centímetros de nuestra barca que me dieron un susto de muerte. De esos que solamente sientes cuando te pasan a ti.



‘Boca dolça’ (Hexanchus griseus) (Wikimedia Commons)

Peces grandes había, igualmente, capturado bastantes. Recordaba entre ellos a un tiburón hacía poco tiempo empleando el *tresmall* en aguas de Son Bou, en la costa sur.

—No es raro puesto que se capturan bastantes. Aquél medía casi los 6 metros y debía pesar aproximadamente unos 500 kilos, aunque ahora no me acuerdo exactamente. Cuando lo encontramos estaba ya casi muerto. No podíamos subirlo a bordo, de modo que tras amarrarlo fuertemente por la

cola lo trajimos de remolque hasta el puerto y entre ocho personas lo izamos a tierra. Lo vendimos sin más, puesto que sus carnes son bastante apreciadas. En castellano se denomina “chato de fondo” (*Hexanchus griseus*), mientras en Menorca lo conocemos como *boca dolça*. También capturamos grandes atunes.

Lo que sí afirmaba Nito era haber visto bastantes tiburones en su vida de pescador.

—Y existen muchos todavía. Por Son Bou y Punta Prima, unas aguas que suelo recorrer constantemente, he podido observar bastantes. Sobre todo *sal-rotjos* (el tiburón del Mediterráneo) que tiene 7 hileras de puntiagudos dientes, y otros representantes de las distintas especies de escualos del Mediterráneo, como las tintoreras. No creo que hagan nada al hombre; de hecho no hacen nada y puedo afirmarlo porque los veo constantemente. Quizás si hubiera sangre por medio sería otra cosa pero, en condiciones normales, creo que no hay nada que temer.

También ha tenido que intervenir en otros sucesos por el mero hecho de habitar bastante los muelles de Calesfonts, lo que le convierte en referencia obligada de quienes desean conocer a los pescadores locales o, si sucede algo en el mar, acudan en demanda de ayuda.

Sería allá por los años 95 ó 96, cuando se le acercó un hombre mientras se encontraba en el almacén reparando sus redes diciéndole que al través de la *Isleta de sa Quarantena* una persona se había caído al agua desde una barca. Se ve que estaba pescando a la *fluixa*, enganchó un pez, se levantó, perdió el equilibrio y fue a parar al mar, mientras la barca continuaba navegando, sola, a su alrededor. Nito embarcó en su barca y mientras arrancaba el motor vio un celador del puerto al cual llamó para que le acompañara en la búsqueda. Cuando llegaron al lugar de los hechos se pusieron a buscarle, pero no encontraban al náufrago, hasta que al cabo de poco tiempo, éste emergía ya muerto en el agua.

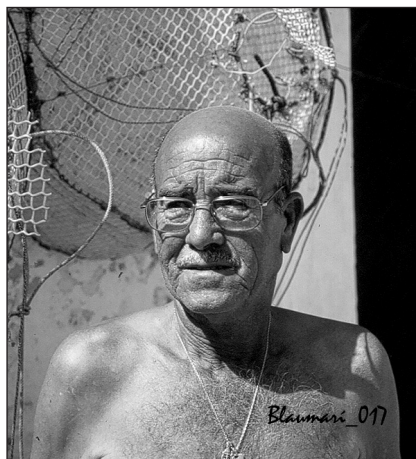
—El hombre iba perfectamente equipado, incluyendo botas y lo subimos con la ayuda de un gancho a bordo de la embarcación ya que se encontraba medio sumergido y lo desembarcamos en el muelle de Calesfonts. Llegó la Guardia Civil y se hizo cargo del cadáver, tras lo cual fui al domicilio a dar parte a su familia. No había pasado mucho tiempo, cuando me llamaron al cuartel de la Guardia Civil para explicar todo lo sucedido y, eran ya las once y media de la noche cuando todavía me tenían allí retenido. Yo ya me encontraba nervioso y pregunté a ver qué pasaba, porque a ese hombre no lo había matado yo, sino que había ido a salvarlo. Además, habiendo funcionarios del puerto que habían visto exactamente lo mismo que yo, lo lógico es que les preguntaran a ellos. Por fin, a las once y media me dejaban ir no sin prevenirme de que a la mañana siguiente tenía que volver. Al día siguiente me dirigí a la Autoritat Portuària y le expliqué el caso al jefe. Finalmente no hizo falta que volviera a declarar.

Y en otra ocasión, entrando en el puerto tras faenar, se encontraron con que la draga *Ana de Astigarraga*, un barco que estaba llevando a cabo diversos trabajos en este puerto, estaba siendo remolcada con bastantes apuros por su propio bote de salvamento. Se trataba de una embarcación de casco de hierro y, como tal, es de imaginar pesaba bastante.

—Acudí a ayudarles con mi barca y también lo hizo Pepe Albiol con la suya, remolcándola hasta su apostadero en una operación bastante complicada, al tener su timón bloqueado, lo que la obligaba a atravesarse al rumbo según avanzábamos. Pues, en este caso, tuvimos que desplazarnos a Palma para poder cobrar una indemnización por el salvamento llevado a cabo.

ES CASTELL: PEPE ALBIOL

Pepe Albiol Cardona tenía sesenta y ocho años de edad y llevaba cinco de jubilado en el momento de mantener esta conversación. Había nacido en Hospitalet de Llobregat (Barcelona), donde sus padres tenían fijada su residencia aunque eran menorquines (el padre de Mahón y la madre de Ciutadella) y cuando terminó el servicio militar decidió instalarse en la Isla, donde contrajo matrimonio y formó su propia familia. Tenía otros cinco hermanos de los cuales dos, como él, habían nacido también en Barcelona.



Pepe Albiol en la puerta de su 'magatzem' (Artefoto)

121

Estamos en 1950, ha terminado el servicio militar y comienza a trabajar como pescador de *nanses* embarcado con los Reynés en una barca del tipo *llaüt* de 32 palmos de eslora, que llevaba por nombre ***Amor de Padres***. A bordo y durante los veranos se dedicaban a la langosta y en el invierno a lo que se podía, aunque cambiando de aparejos, ya que utilizaban los palangres. Albiol se lamentaba de la notable disminución de capturas en estas aguas, años atrás muy ricas.

—Actualmente se saca muy poca cosa. De las 15 ó 20 redes que se levantan cada día, lo que tiene buen aspecto es para la venta y a veces tenemos que esperar hasta tres días para reunir el pescado suficiente para cocinar la caldera familiar. Y es que el pescado ha disminuido extraordinariamente porque podría quedar atrapado y que nosotros lo encontráramos mal, pero ni esto ocurre. Suelen sacar dos o tres rapas pequeños que algún día podrá ser más bonito y dar en la balanza 4 ó 5 kilos y un par de *cap-rotjos* y poca cosa más. Este año (2000) ha sido un desastre; ya el año anterior resultó malo, pero éste ha sido mucho peor. Y lo mismo nos está ocurriendo con la langosta...

Cuando Pepe comenzó a pescar e iban de *nanses* la langosta se capturaba relativamente cerca de la costa y aunque había un pescador que calaba dos *fileres* en el veril de los 120 metros, la mayoría no sobrepasaba el de los 70

—Incluso algunos lo hacíamos en el de los 20, en lo que llamamos el *tall de s'alga de tramontana* y es que no era necesario movernos de aquí ya que lográbamos suficientes capturas. Nosotros íbamos de *nanses* y utilizábamos bastantes porque llevábamos a bordo 6 *filères* de 60 cada una. Pues las teníamos que sacar todas a mano, siendo la línea madre por aquel entonces de cáñamo, lo que hacía que en numerosas ocasiones acabáramos con las manos ensangrentadas. Y la abundancia se fue porque comenzaron con redes y *nanses*... y había quien calaba 10 y quien calaba 40... y así pasó. La langosta es como todo: si quitas y

no pones, llegará un momento en que el producto escasee o se agote. Yo estoy convencido de que no se acabará nunca, porque no se acabará; ahora bien, de lo que no hay duda alguna es que de cada vez será más escasa.



El 'magatzem' de Pepe Albiol (Artefoto)

Cuando comenzó su profesión de pescador la langosta se encontraba ya protegida. Existía una veda para su captura, de tal forma que ésta se permitía desde febrero a finales de septiembre. Más adelante se habló de que se producía algún tipo de interferencia en el trabajo de las barcas de arrastre y aun se limitó más, comenzándose un mes más tarde, en marzo.

—Más adelante se suprimió septiembre, aunque desconozco por qué motivo, pero esta vez me pareció una decisión acertada puesto que durante el mes de septiembre las hembras se encuentran cargadas de huevos ya que están en plena reproducción y su captura resultaba una auténtica salvajada de cara al mantenimiento de la especie.

Actualmente la veda permite su pesca desde marzo hasta finales de agosto, de modo que está totalmente prohibida desde el 1º de septiembre hasta el 28 ó 29 de febrero del siguiente año.

Pepe Albiol fue el primero de su familia en dedicarse a la pesca profesional, puesto que su padre era ebanista y trabajaba en una empresa local, mientras que sus hermanos habían escogido otras profesiones. Tras terminar su etapa con los Reynés embarcó con otro pescador, Narciso Escanero, a bordo del *bot culer María*, de 24 palmas, construida por un *mestre d'aixa* local de gran renombre: "*s'Albercoq*", que iba tripulada por tres hombres, con la cual capturaron buen número de *xernes*. Esta barca pasó más adelante a ser propiedad de Jaume Reynés.

Como trabajaban a bastante distancia de la costa, lo que hacía que tuvieran que luchar con distintos temporales, el propietario decidió adquirir otra embarcación de mayor eslora. Pero el dinero escaseaba a pesar de que las capturas fueran abundantes y agradecidas y ello era debido a que el negocio, como suele ocurrir bastante a menudo, se lo llevaban los intermediarios (*ets revenedors*, en el argot de los pescadores). Cuando la embarcación llegaba a puerto, el propietario tomaba una partida e iba a venderla a la población

de Alaior. Pepe se quedaba en Mahón y el resto se pasaba al revendedor.

La nueva embarcación tenía 42 palmos de eslora, también se trataba de un *bot culer* e igualmente se nombró *María*, siendo contruida por otro reconocido *mestre d'aixa* local, Joan Petrus. A bordo de ésta continuó trabajando Albiol hasta que llegó el día en que consideró que se encontraba suficientemente preparado como para instalarse por su cuenta. Habían pasado ya más de trece años desde que comenzara en la profesión, de modo que comenzó a trabajar al principio solo a bordo en su nueva embarcación, llamada *Griselda*, y más adelante tomó como socio a Nito Florit.



La barca de pesca de proa lanzada *Albiol* (Artefoto)

La segunda y definitiva embarcación que adquirió fue la *Pepe Juan*, de proa lanzada y popa en espejo, construida en Ciutadella, que medía 43 palmos de eslora y que, más adelante, pasaría a denominarse *Albiol*.

—En Es Canutells existe otra embarcación prácticamente igual a ésta, pero no fue construida en Ciutadella, sino en Mahón y por el *mestre d'aixa* Petrus, a partir de las plantillas originales. La *Albiol* la lleva ahora el único de mis hijos que ha querido continuar en la mar, el cual además, navega también sólo como lo hiciera yo en mis inicios.

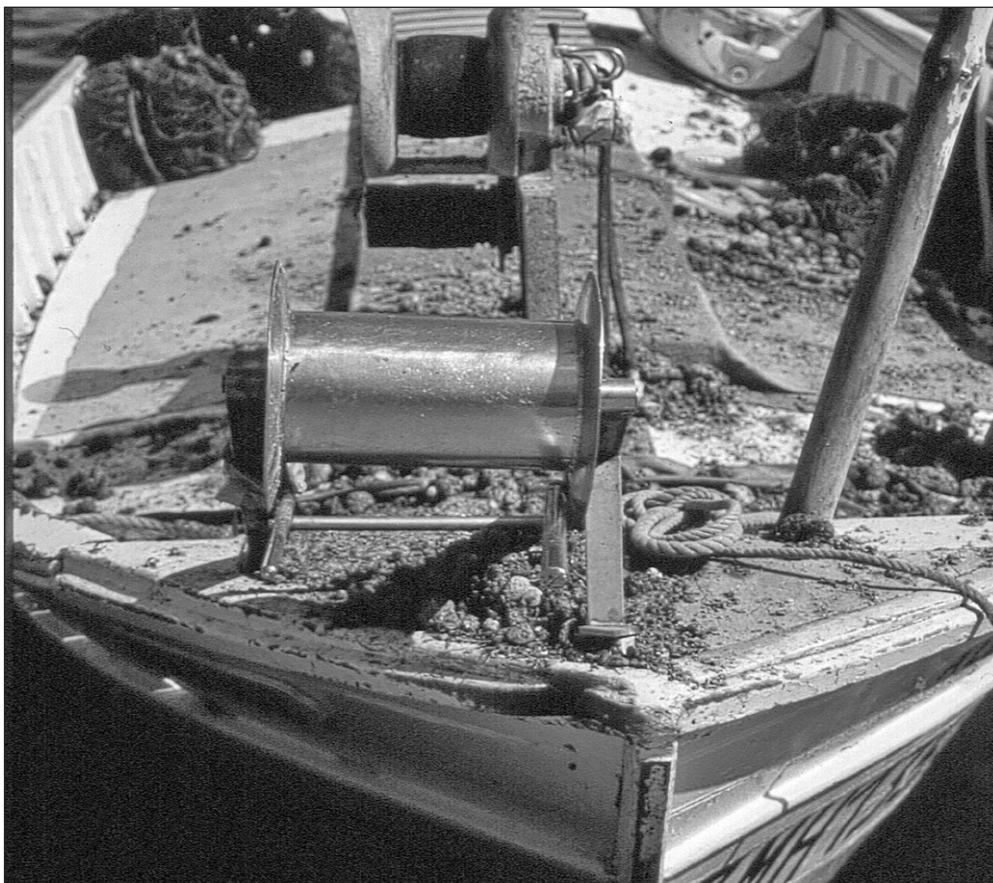
Albiol comenzó con los clásicos palangres, que más adelante serían sustituidos por otros más modernos de nylon, con los cuales solía marchar *d'au-bes* y así poder levantar a su familia, compuesta por esposa y seis hijos.

—Nosotros cada día sacábamos a la venta el pescado puesto que no habían cámaras para almacenarlo. Ahora bien, aunque las hubiera habido, tampoco las habría comprado porque no había dinero para poder hacerlo. Subimos a nuestros seis hijos mi mujer y yo completamente solos, sin recibir nunca ayuda de nadie.

Las langostas solían capturarlas mediante unas *escateres* especiales que ellos denominaban *escateretes*, de una sola tela y con malla de una pasada y media o dos pasadas por palmo, de las cuales tenían 10 ó 12, de entre 2,5 a 3,0 metros de altura por unos 100 de longitud (esta medida de longitud es habitual en la zona de Mahón, puesto que en Ciutadella se emplean de 50 metros). Siempre había trabajado solo hasta que comenzaron a ayudarlo sus hijos porque consideraba demasiado complicado contratar marineros por las dificultades que conllevan.

—Antes bastaba con ir a la Comandancia de Marina e inscribir a quién quisieras como marinero porque encontrabas tantos como querías. Hoy, de entrada se exige que tenga en su poder el certificado de Competencia Marinería. Mi hijo enroló uno en cierta ocasión y en poco tiempo se le cayó dos veces al agua, con el añadido de que se mareaba a menudo. La gente, para poder dedicarse a la mar, tiene que ser práctica y eso hoy día escasea. Tú no puedes salir en esas condiciones a la mar porque terminas estando más pendiente de tu tripulante que del propio trabajo. Y si encontraras uno que fuera realmente competente ¿cuánto se le debería de pagar para que su sueldo se considerara decente? Teniendo en cuenta que se levanta a las cuatro de la mañana y, muy probablemente no regresará hasta las cuatro de la tarde, como mínimo doscientas mil pesetas (unos 1.200 euros) al mes ¿no?. Y por esta regla de tres ¿cuánto tiene que pescar una barca como las nuestras para poder hacer frente a ese sueldo añadido?. Hoy por hoy la profesión está imposible y la mayoría de los pescadores prefieren ir solos. Y es que no se puede hacer de otra forma.

124



La Albiol vista de proa (Artefoto)

Durante sus años de profesión en activo recuerda la vez en que capturó un *boca molla* que dio en la báscula más de 200 kilos. Recuerda igualmente que durante los meses de junio iban a pescar a la costa sur en busca de *musssoles* y en alguna ocasión engancharon *sal-rotjos* de muy buen tamaño.

—Uno de ellos era tan grande como nuestra barca y se aguantaba en el palangre tan solo por la lanceta del anzuelo. Sucedió al través de Son Bou e iba con el mayor de mis hijos que, por aquel entonces, tan solo tenía catorce años de edad. Cuando comprobé que se mantenía cogido dimos avance con el motor muy poco a poco y navegamos hasta lograr entrar en

Cala en Porter cuando serían ya poco más de las diez de la mañana. Yo estaba aguantando el pez por popa y le dije a mi hijo que tomara el ancla y la dejara caer sobre la arena tras amarrarla fuertemente en el caperol de la barca. El tiempo nos acompañaba pues era un día de calma. Como ya había mucho pie, me dejé caer por la borda y tiré del pez hacia la rompiente de la playa. Cuando me encontraba ya muy cerca el pez se dio cuenta y comenzó a resistirse. La verdad es que no había forma de acercarlo porque, tan rabioso se ponía, que se tiraba hacia mis piernas que estaban lógicamente dentro del agua, teniendo que ir con muchísimo tiento para tratar de evitarlo. Tampoco me atrevía a hacer un gran esfuerzo por lo débilmente en que se encontraba prendido del anzuelo. Él arrancaba de un fuerte coletazo hacia mí y yo, al mismo tiempo, aprovechaba para evitarlo y para acercarlo a la rompiente, ganando palmo a palmo el terreno.



125

Calesfontes (Fotos Antiguas de Menorca)

—Estuve en estas condiciones prácticamente una hora y media, mientras en la playa, la gente se había ido agolpando tras darse perfecta cuenta de lo que pasaba, mientras sacaban multitud de fotografías. Cuando vi que el momento era el oportuno, cogí el gancho que estaba en la cubierta de la barca y, sin dudarlo ni por un momento, se lo clavé en la boca, tras lo cual y de un fuerte tirón, lo varé definitivamente en la arena. Recuerdo que pesó más de 200 kilos. Lo normal son 40, 60 e incluso 70 kilos, pero aquél era un auténtico gigante. Allí mismo lo pelé y lo vendí, puesto que es muy apreciado, estando considerado de un sabor y calidad superior al *ballestriu*. Después de lo sucedido, estoy seguro de que, por todo el mundo, corren fotografías de aquella odisea que para los que se encontraban allí fue una auténtica fiesta. Otros grandes ejemplares capturados han sido *romagueres* de 100 y 150 kilos de peso, una de ellas con las redes. En esa ocasión no era capaz de encontrarlas puesto que era un monstruo y había arramblado con ellas al embestirlas y no encontrar solidez que la inmovilizara. La tuvimos que arrastrar en el agua hasta arribar a puerto y con un camión-grúa la varamos en tierra pues, de lo contrario, no habiéramos podido recuperarla. Hubo un momento en que estábamos tirando de ella entre siete u ocho y no hubo

manera. Hace unos cinco años mis hijos capturaron un bonito que pasaba de los 150 kilos, pero este tipo de peces los coges de casualidad porque se quedan enredados accidentalmente.

También ha tenido que prestar auxilio a otras embarcaciones que se encontraban averiadas. En cierta ocasión que regresaba a puerto tras trabajar *d'aubes* y cuando se encontraba al través de *Sa Mesquida*, se había impuesto un fuerte *llebeig* (SW). Por esta causa, Pepe navegaba con un *quarter* de la barca colocado a modo de parapeto (algo muy usual entre los pescadores), para protegerse de los fuertes rociones de agua de mar que llegaban hasta él impulsados con violencia por el viento. De tanto en tanto escrutaba el horizonte y, en un momento dado, le pareció ver algo sobre el agua. Por el tamaño intuyó que se trataba de otra embarcación...



Calesfont (QPQ Enrique, Fotos Antiguas de Menorca)

—Y si normalmente mi barca navegaba a una velocidad de crucero de 5 nudos, con aquel viento y aquella mar, estaba sacando una media de 10 nudos, puesto que iba en popa y planeaba. Cuando me encontraba ya en el veril de los 80-90 metros pude comprobar que efectivamente se trataba de una *tèquina* con dos personas dentro. *Tèquina* de madera y, además, a remos; no tenía motor. Les pregunté qué hacían con aquel mal tiempo allí en medio. Me respondieron que se encontraban pescando vacas y serranos y les había comenzado a refrescar el tiempo, pero como los peces tocaban y tocaban... pues habían continuado. Si no los llegó a encontrar porque estaba pasando por allí, aquellos dos hombres no hubieran regresado nunca a su casa, aunque si hubieran tenido motor tampoco lo hubieran hecho puesto que, con aquella mar, la hélice no hubiera cogido agua impidiéndoles hacer avance. Uno de ellos estaba llorando porque había asumido ya que no iban a poder regresar. Los llevé de remolque hasta *Sa Mesquida* y los dejé en aguas seguras tras lo cual continué viaje hacia Mahón, bastante pegado a tierra y sin mayores problemas. El único tramo que nos resultó incómodo fue desde *s'Esperó* hasta las boyas, porque ahí no tienes ningún tipo de protección. Hoy día se hacen muchas barbaridades y es frecuente observar barquitas que dan risa en las *roques de ses xernes* sobre veriles de los 200 metros que, en caso de un temporal fuerte tendrían muchos apuros para poder regresar

a puerto. Porque aquí la mar no quiere gente. No quiere... Si se pudieran observar todas las imprudencias que llegan a cometerse asustarían a más de uno. Los pescadores entran en puerto y sin embargo las barquitas continúan permaneciendo fuera. Y para poner un ejemplo de lo que estoy diciendo: nosotros solíamos ir a pescar *banda fòra l'Aire*, saliendo de noche, puesto que había una hora y media de camino y lo teníamos calculado para llegar con la amanecida. Aquel día el tiempo era bueno y los días precedentes también lo habían sido. Por ello, no tenía por qué ser diferente a los otros, sin embargo, miré hacia *tramontana* y descubrí una *serralada* que no presagiaba nada bueno. Yo pescaba entonces con dos de mis hijos y les comenté que tendríamos que recuperar rápidamente por lo menos un *tom* porque no me gustaba nada lo que estaba viendo acercarse por el norte. En ese momento vi también un bulto oscuro en el agua que me intrigó y nos dirigimos hacia él. Cuando estábamos acercándonos lo identifiqué, comprobando que se trataba de una zodiac que no llegaba a los dos metros de eslora, con un motor "Seagull" muy pequeño y dos personas a bordo. Asombrado les pregunté qué hacían tan lejos y me contestaron que habían venido a pescar serranos. Les contesté que ni serranos ni nada pescarían con la que estaba aproximándose y que lo mejor que podían hacer era regresar cuanto antes a tierra. Y me hicieron caso. Por nuestra parte, continuamos hasta llegar a nuestro *capcer* y comenzamos a levar rápidamente el aparejo. Aquello se acercaba rápidamente y, aún no habíamos terminado de sacarlo cuando irrumpía fuertemente la *tramontana*. Y *fòra l'Aire* los pescadores sabemos perfectamente que es muy mal sitio, porque si coges la corriente de sotavento, la mar te mete cada *escarxell* que no sabes dónde tienes que meterte y si para ir has tardado hora y media de motor, para volver en esas condiciones tardas cuatro. Supongo que los tripulantes de la zodiac llegarían a tierra sin novedad. Me habían dicho que eran de Cala Alcaufar. Nosotros vimos que habían tomado bien el rumbo y a nuestro regreso no los vimos en ningún momento. Desde luego, si no llego a encontrarme con ellos y advertirles de la que se les venía encima, dudo que hubieran podido volver.

Pepe Albiol también recordaba otra jornada en que había bastante mar. Era invierno, terminaban de levar un *tom* el cual había venido acompañado de mucha porquería del fondo. Navegaba con él Nito, en medio de una fuerte mar de *gregal* y *boires*. Como a Albiol no le gustaba el tiempo decidió regresar a tierra sin calarlo de nuevo. Como la cubierta había quedado llena de piedras y algas, a Nito no se le ocurrió otra cosa que baldearla y limpiarla en lo posible. Albiol le dijo que no lo hiciera porque navegaban a buena marcha entre bandazos. Nito llevaba el traje de agua, botas y demás. Cuando estaba cogiendo un cubo de agua del mar, del tirón fue a parar al agua

—Con la marcha que llevaba, hasta que no pude revirar y volver donde se encontraba él, pasó un espacio de tiempo con lo cual, al principio no podía verlo puesto que llevaba puesta la capucha, hasta que por fin, lo divisé y le ayudé a subir nuevamente. Aquel día lo pasamos mal. Fue un buen susto el que recibimos ambos.

Sobre la forma de empleo de los aparejos para pescar, en lo referente a las *nanses*, que utilizara durante bastantes años, era la siguiente:

—La *nansa* siempre se va al fondo y lo hace por su propio peso. Las construíamos nosotros mismos a base de caña y junco y las calábamos en *filères* de cuarenta o cincuenta unidades, las cuales se iban colocando cada 8 brazas, ligadas a un *braçol* de unas 2 brazas de longitud. En el interior y como cebo se colocaban *sorells*, *gerret* o trozos de *gató*, siempre pescado de sangre que con un *capet* (cabito) ligábamos en cada extremo de la *nansa*. Cuan-

do se encontraban todos cebados, se ponía un *calament* (abajo con el *pedral* y, arriba, con el *capcer*) y, con la barca en marcha, se iban depositando en el agua. En el extremo opuesto se situaba otro *calament* de fijación como el del principio. Un punto a destacar es que los *pedrals* de las *filères* eran un *cantó* (sillar de marés) de los de la construcción, los cuales tenían que ser llevados entre los dos tripulantes, una operación que, evidentemente, era extremadamente dura. Hay que recordar que en aquellos años los subíamos con los brazos, *braçada a braçada*.

Este tipo de aparejo permanecía siempre en el agua y se levantaban cada día para recuperar las langostas que estuvieran atrapadas en su interior y tras ser nuevamente cebadas, se volvían a dejar en el agua. Se ha dicho que las *nanses* no se lastraban sino que, al ser caña y junco, el agua absorbida por sus fibras las empapaba suficientemente como para darles el peso necesario para restarles la flotabilidad inicial.

Pepe Albiol siempre ha tenido embarcaciones de madera y, por ello, se comprende que las labores de su mantenimiento han tenido que ser más meticulosas que las necesarias para las modernas embarcaciones de fibra de vidrio. Se manifestaba contrario a estas últimas:

—Porque las de madera navegan mucho mejor en igualdad de condiciones. Además, hace unos años viene saliendo esa enfermedad de la fibra de vidrio llamada “osmosis” que lleva de cabeza a constructores y propietarios, cuya eliminación supone fuertes desembolsos. Es cierto que la madera exige más sacrificio y tienes que pintarla un par de veces al año pero navegan mucho mejor y éso, en los temporales, se nota mucho.

128



Otra perspectiva de Calesfonts (Fotos Antiguas de Menorca)

FORNELLS: JESÚS PASCUAL

Jesús Pascual fue un pescador *forneller* que comenzó a navegar a bordo de una embarcación de pesca del tipo llaüt denominado **Miguel Antonio**, de 32 palmos de eslora, cuando tenía la temprana edad de siete años (cuando le entrevistamos había alcanzado, ya, los setenta), junto con sus dos cuñados. Eran unos tiempos de gran escasez de combustible y también de todo lo demás, años de la postguerra y, debido a su temprana edad su trabajo a bordo lógicamente era muy limitado, casi podría decirse, que de chico para los recados y ayudante de los demás.



Jesús Pascual (Artefoto)

129

Recordaba que, cuando salían de puerto para pescar, se pasaban el día entero en la mar y hasta alguna noche, fuera en *cala Pregonda* o en *Ses Fontanellas*, donde desembarcaban y tras acotar una porción de terreno con cuatro piedras lo llenaban con trozos de madera del lugar, que la mar había lanzado a tierra y encendían el fuego para preparar la comida del día. El chiquillo, una vez limpiada la barca de los restos dejados a bordo por las redes (piedras, algas, despojos y demás) comenzaba a ayudar al cocinero de turno en la confección del menú.

—El patrón solía decirme: ‘Vamos a preparar la comida. Empieza por cortar la cebolla y el tomate, que vamos a hacer caldera...’

Siempre sobraba pescado y era lo que primaba en el menú habitual. Además, se le mandaba a buscar agua al pozo o fuente más cercano, bien para cocinar, bien para tener agua fresca para llenar el cántaro. Otra de sus funciones habituales consistía en ir a los predios (*llocs*) colindantes del punto en que se encontraban con una cesta llena de pescado, que cambiaban por patatas, tomates, un melón, un cuarto de queso o alguna otra vitualla de la finca, de tal forma que se podía evitar que se estropeará o tuviera que desechar el exceso de pescado capturado.

También hay que decir que eran unos años en que no existía un horario prefijado de trabajo. Si aquel día tocaba la langosta, a las dos de la mañana ya abandonaban el muelle para llegar al alba al punto en que tenían colocadas las redes, porque sus caladeros habituales estaban situados en la costa norte de Ciutadella. Los motores de las embarcaciones eran limitados y la velocidad

de crucero que ofrecían no eran precisamente una bicoca. Su embarcación equipaba un “Domenjo” de 5 HP. de tal forma que al llegar al caladero ya podían comenzar a *llevar*. Su aparejo habitual de pesca consistía de 20 redes.

La paga que obtenía el grumete de a bordo era el denominado *quartó* que era una cuarta parte del sueldo; cuando comenzaba a reparar redes tenía derecho a cobrar la *mitja part* (mitad) y cuando levaba redes y compartía los trabajos con los demás miembros de la tripulación, entonces tenía derecho a percibir ya *una part* (el sueldo completo).

—Se trataba de una época en que había bastante miseria y los pescadores iban muy justos económicamente. Tanto es así que se dedicaban, cuando llegaba la época, a recoger *camamil·la* para su venta. Recuerdo que a la entrada de un invierno mi madre me dijo que lo íbamos a pasar sin problemas, sin muchas estrecheces, puesto que había logrado ahorrar mil pesetas y tenía la casita de la cochiguera llena de *camamil·la*. En Fornells son codiciados los conocidos *caragols de la mar* (bígaros), que consumen con verdadera fruición, algo que no ocurre en otros sectores de la Isla, como muy bien puede ser el mismo Mahón. Y añadía Pascual,

—Aquí era típico ir el martes de Pascua a *s’Arenalet*, al otro lado de la bahía, para hacer una merienda y lo primero que hacían todas las familias durante las jornadas precedentes era desplazarse por la ribera y coger los caracoles, que luego serían hervidos en la playa y consumidos por todos acompañados del tan típico como inevitable *all-i-oli*. Algunos pescadores solían recogerlos cuando terminaban con sus redes en la zona de Cala en Tusqueta. Tras ellos se daba buena cuenta de los *perols de tomátigues y patates as forn*, *alberginies* y seguro que alguna *coca amb albercoq* y alguna otra delicia culinaria típica de nuestra rica cocina que servían para complementar el ágape... y tampoco faltaban los que sabían tocar la guitarra, o bien el laúd, y como solían existir varias voces *a tir* finalizábamos la fiesta con unas buenas *cantades* todos juntos.



‘Illa de ses Bledes’, una de las referencias del pescador forneller (Artefoto)

Otro tema por el cual se ha visto afectada la bahía de Fornells en los últimos años ha sido por la captura de las denominadas *tites*, que es una especie de gusano muy grueso que se utiliza como cebo para pesca de la codiciada *orada*, un cebo que además se cotiza a un precio bastante elevado. Para cap-

turarlas, como viven enterradas en el fango, quienes se dedican a ello utilizan una azada con la que se horada el fondo, destruyendo con ello totalmente la vegetación y el hábitat de cría de numerosas especies marinas. Existen por ello sectores en la bahía que se encuentran literalmente destruidos.

—Se han tenido numerosas polémicas por esta causa y todo viene de que cuando se concedieron los permisos para su práctica no conocíamos suficientemente de qué iba el asunto. Cuando nos dimos cuenta y descubrimos que representaba un serio peligro para la biodiversidad de la bahía, no pudimos ya pararlo puesto que se habían dado de alta legalmente y todo se había complicado. Hoy por hoy, por fortuna, prácticamente ya no existen buscadores, aunque siempre hay alguien que lo intenta.

Otro tanto pasaría en *Cala Teulera*, *Calallonga* y *Cala Rata* de Mahón, en que la vegetación del fondo ha desaparecido completamente pues toda la vegetación fue arrancada prácticamente de raíz. Sobre su salidas a la mar en el desarrollo de su faena de trabajador del medio, Jesús contaba que hace años se solían coger infinidad de calamares frente al *Escull de ses Bledes*. Recordaba que cierto día en que se encontraban dispuestos a pescar, se había desatado una auténtica *ponentada*, que venía acompañada de constantes y fuertes chubascos. Miquel “*Roxillo*”, su compañero de tripulación, le dijo que tenían que probar de pescarlos, aprovechando que ya se encontraban allí, al menos durante un par de horas. También solían moverse por el mismo lugar abundantes *quissones* que, al comprobar que se habían enganchado, se tiraban rápidamente a por ellos cortándolos del aparejo.

131



Los chubascos, los grandes enemigos del pescador (*Artefoto*)

—Podías decir que se cogían en poco tiempo ochenta o noventa calamares, al tiempo que perdías unos treinta o cuarenta. Y es que por aquella época había muchos. Decidimos salir y cuando perdimos el resguardo de la *farola* (faro de *Cavalleria*), ya se sabe como las gasta una *ponentada* en pleno apogeo. Nosotros continuamos navegando en medio de aquellos chubascos hasta que llegamos al lugar correcto. Dimos fondo muy pegados a tierra y a *redosa* (resguardo) del *Escull*. Soltamos el volantín ‘*i ja el tenc i ja el torn tenir, i ara me l’ha tallat i are l’he tret*’ (y ya lo tengo y ya lo vuelvo a tener, y ahora me lo ha cortado y ahora lo he sacado) y así hasta reunir sobre la cubierta una cuarentena. Y en éstas estábamos, más chubascos y ‘*a les totes*’.

Uno de tantos pasó se puede decir que por nuestra vertical, acompañado de abundantes rayos. De pronto cayó uno que a mi me dio la impresión de que había caído entre él y yo. Yo exclamé asustado '*jaquet mos ha eixapat sa barca!*' (¡este nos ha partido la barca!). El otro también gritaba '*aixeca es curters i veurem si està entrant s'aigo!*' (¡levanta los cuarteles y veremos si está entrando el agua!), mientras cogía un enorme cuchillo que llevaban a bordo y cortaba directamente el cabo del fondeo. Yo miré y no vi nada. Ciertamente se trató de una falsa impresión y, presos de la gran excitación que se había apoderado de nosotros, en medio de aquella terrible ponentada, pusimos rumbo directo hacia Cavalleria y de allí a Fornells, no sin tener que echar al agua suficiente aceite para encalmar la rompiente cuando viramos la punta de la *Illa des Porros* (o *Sanitja*).

Aquella barca se denominaba **Miguel Antonio**. Jesús recuerda a Máximo, el mecánico, como un excelente profesional y amigo al cual un pescador podía avisar a cualquier hora del día o de la noche, sábado o festivo, si tenía un problema, que el hombre acudía a poner la embarcación en marcha.

132



Pescadores construyendo sus *nanses* (Fornells ayer y hoy)

—Le gustaba ir de fiesta y conocía a mucha gente. Recuerdo que en una ocasión fuimos juntos a buscar una barca de un amigo a la Colonia de Sant Jordi, en Mallorca. Éste venía con nosotros de marinero, Máximo era el mecánico y yo el patrón. El plan establecido preveía que teníamos que parar en Capdepera para hacer *petróleo* (gasóleo) y seguidamente poner rumbo hacia Menorca. Pero se ve que no cargaron suficientemente el depósito. El tiempo era bueno y decidimos continuar. Llevábamos un compás que apenas funcionaba y carecíamos de ropa de agua. Al cabo de un par de horas de navegación irrumpió súbitamente el viento y apareció el chubasco. Pero ¡vaya chubasco!. En estas condiciones continuamos navegando y al cabo de otras cuatro horas imaginamos que nos teníamos que encontrar cerca ya de Menorca. Vimos una barca de *bou* pero su tripulación no nos vio a nosotros, así que no les pudimos preguntar por nuestra situación. Decidí entonces parar hasta que comenzara a oscurecer y encendieran el faro de *Artrutx*, que nos serviría de guía hasta Ciutadella. Cuando les dije a mis compañeros que

teníamos que esperar me contestaron que no habría suficiente combustible a bordo. Yo no sabía qué hacer. Si precisamente habíamos quedado que se tenían que asegurar de disponer de suficiente combustible a bordo. Decidí entonces dar la vuelta y arrumbar nuevamente hacia Cala Ratjada, puesto que todavía la teníamos a la vista. No conocíamos suficientemente el motor, el cual estaba alimentado por dos depósitos que se comunicaban entre sí. Por si fuera poco, éstos, al irse vaciando comenzaron a coger aire, de modo que el motor funcionaba alegremente y de pronto parecía que se iba a parar, teniéndonos a todos con el corazón en un puño. Y todo ello en medio de un gran temporal desatado. Le pregunté a Máximo si podía hacer algo, a lo que me respondió que no quería tocarlo puesto que si perdían medio litro de combustible, podría ser el que nos faltara para llegar a tierra. Así que se metió bajo cubierta diciendo que le comunicáramos la decisión a tomar. Pero no podía dormir y sacando de pronto la cartera, manifestó su intención de clavarla en la borda para que, en el supuesto de que fuera hallada sólo la embarcación, se supiera que nosotros habíamos sido sus tripulantes. Entonces el otro comenzó a decirme que su padre había muerto en la mar y que a él le ocurriría lo mismo. ¡Menuda papeleta tenía yo a bordo! Al poco tiempo pude observar a tres o cuatro barcas del bou que entraban en Cala Ratjada. Les dije que se fijaran en la maniobra de entrada para hacerla igualmente nosotros cuando llegáramos. Pero ellos no veían nada, así que tuve que fijarme yo en ello. Llegamos felizmente, siendo recibidos por el presidente de la Cofradía de Pescadores de aquel puerto al que yo conocía. Daba pena vernos calados hasta los huesos. Nos facilitaron ropas secas y nos instalaron en un hotel. Nos sirvieron una magnífica paella para la cena, finalizando con una buena fiesta. Allí corrió el vino y Máximo, mirándose el estómago dijo que aquello había estado a punto de llenarse de agua de mar, así que lo iba a llenar de vino. Todo había quedado ya atrás...

133



Pescadores revisando sus redes (*Fornells ayer y hoy*)

Como el tiempo no encalmara volvieron a Menorca en avión y más adelante volvieron para hacer la travesía. A partir de entonces, cada año y durante cinco o seis, viajaron a Mallorca para celebrar su epopeya que había podido

terminar en tragedia pero, que sin embargo, había terminado felizmente para todos. Jesús también se acordaba perfectamente de la noche en que ocurrió la tragedia del mercante chipriota *Benil*, entre *Cala Tirant* y *Fornells*. Quedan todavía sumergidos en el lugar del suceso completamente recubiertos de vegetación marina gran parte de restos del casco, el ancla que quedó en el fondo tras partirse la cadena y, frente al restaurante “Es Plà”, durante el tiempo en que éste permaneció en pie y a modo de adorno, permanecieron las otras dos anclas. Sería un jubilado llamado Joan “Sèro” quien lo descubriría en las rocas y daría la alarma a sus convecinos. Cuando el comprador del barco tras una subasta vino a hacerse cargo del mismo, se estuvo lamentando de haberlo encontrado casi vacío tras el pillaje y expolio al que estuvo sometido durante bastante tiempo en que permaneció abandonado y sin ningún tipo de vigilancia.

134



Fornells. Barcas de pesca y aparejos secando (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Jesús Pascual, un hombre que dedicó toda su vida a la mar, al oficio de pescador y que destacó por su sencillez y bonhomía. (Entrevista realizada en septiembre de 2000).

FORNELLS: JOAN RIERA MASCARÓ

Joan Riera Mascaró es otro pescador, vecino de Fornells, hijo y padre de pescadores. Persona apacible, jovial y atento observador de los últimos tiempos, recuerda con gran sentimiento épocas pasadas.

—Cuando yo era pequeño, los niños jugábamos mucho más que actualmente porque cualquier cosa bastaba para entretenernos. Construíamos embarcaciones de *suro* y las hacíamos navegar de un muelle a otro.



Joan Riera con un buen ejemplar de langosta (*Marc Riera*)

Y cierto es que intentaban aprovechar todos los momentos libres que disponían, puesto que Joan fue puesto a trabajar desde muy joven en la finca agraria de Farragut, dedicado a las labores propias del campo y del ganado. La jornada se extendía prácticamente durante todo el día, de lunes a sábado, hasta que el domingo por la mañana se le daba libre, lo cual aprovechaba para desplazarse hasta Fornells, para volver por la noche.

—Bien es cierto que aquel lugar era conducido por un tío mío, por lo que es de suponer que el trabajo era el propio y adecuado para mi temprana edad: poco y con el beneplácito de mi pariente. A medida que fui creciendo tuve mayores responsabilidades hasta que al cumplir los veinte, más o menos, volví a Fornells. Tuve que cumplir entonces con el servicio militar. Una vez finalizado éste, quedé libre para trabajar en la mar como marinero de un pescador llamado Martí “*Bufereta*”, un estimado pescador de aquí.

La embarcación de pesca empleada era la típica de los pescadores de la población de aquella época, el denominado *bot-llaut*, pequeña pero ro-

busta, con vela y remos, que había sido adquirida en Ciutadella. El *mestre d'aixa* lo había construido con la idea que resultara perfectamente apta para poder ir a pescar a grandes distancias en cuanto a su puerto base.

—Exactamente como hacen los pescadores de hoy en día, aunque por aquellos años no dispusiéramos de motores. Recuerdo que muchas veces nos dormíamos mientras estábamos bogando...

Más adelante se comenzaron a instalar los motores a bordo, muchos de ellos con procedencia del desguace de coches viejos, los cuales eran adaptados para poder hacer su trabajo en el mar, la mayoría de ellos sin disponer cuando menos de inversor, teniendo tan solo un sencillo embrague. Cuando su patrón se retiró, Joan le compró la barca, *Isabel María* se llamaba, y que tenía el folio número 64. Entonces ya se encontraba equipado con un motor de fabricación norteamericana marca "Herman", con una potencia de unos ocho caballos. Joan estuvo pescando con la única compañía a bordo que el sonido de las olas al pasar y el canto estridente de las gaviotas que revoloteaban a su alrededor a la espera de que el patrón tirara al agua algún pez de los capturados que no reuniera las condiciones adecuadas. Cuando su hijo Aleix alcanzó la edad necesaria embarcó a bordo con él, comenzando una nueva etapa en su vida como profesional de la mar. Hay que añadir que tenía un hermano que también era pescador, Perico, pero este solía salir más con el padre.



En sus buenos tiempos, navegando con su hijo Aleix (*Marc Riera*)

El horario de trabajo dependía de la época del año y del tipo de aparejos que se utilizaran. Cuando iban *d'aubes* se levantaba a las tres o las cuatro de la mañana y se hacía al mar para calar los palangres o las redes. También calaba los *palangres de dia* para capturar los serranos.

—Hoy no va nadie a por ellos. Desconozco si es que ya no quedan o que pasa. Con volantín sé que se han pescado muchos. Además este tipo de pez se vende muy poco hoy en día. La gente quiere pescado del bueno.

Eran también unos años que la langosta no estaba cotizada tal como sucede en la actualidad. Estuvo muchos años pescándola para venderla a cuatro

pesetas la *carnissèra*. Para esto, una vez capturadas, las llevaban al vivero que existía en el pueblo y que pertenecía al empresario Maspoch, de Mahón, y allá las guardaban hasta hacer efectiva su venta. También pescaban otras muy diversas especies, llegando a lograr importantes pescadas a lo largo de toda su etapa profesional.

—Recuerdo cierta ocasión, trabajando con Martí “*Bufereta*”, que fuimos a calar los aparejos en las aguas de Ses Fontanelles. Aquella memorable jornada volvimos con el vivero lleno de langostas hasta los bordes, de tal forma que el agua no podía cubrirlas por completo. Cómo era noche cerrada, cuando entramos en el puerto, decidimos amarrar la barca en el extremo del muelle y banda afuera, para que el agua del vivero pudiera renovarse con el efecto de las olas. Pero sucedió que aquella noche resultó extraordinariamente tranquila, con el mar como un plato. Al volver a la mañana siguiente pudimos comprobar asombrados que todas las langostas estaban muertas. Al no haberse renovado el agua del vivero habían muerto todas por falta de oxigenación. Fue una auténtica lástima...

Joan nunca tuvo una zona de pesca determinada, sino que tanto trabajaba a levante como a poniente del puerto de Fornells, cubriendo para ello grandes distancias. Cuando sucedía así, quedaban a pernoctar en cualquier cala que resultara fiable para, a la mañana siguiente, retomar su trabajo. El cocinado de la comida, la típica *caldera de peix* y otras costumbres tradicionales en la ribera del mar estaban al orden del día. No obstante ello, lo que nunca llegó a practicar fue otra actividad también muy extendida entre los pescadores como era el intercambiar pescado con productos de la tierra, acercándose a las fincas más próximas para tratar con los campesinos.

137



Far de Cavalleria, principal referente del pescador de Fornells (Artefoto)

Joan recordaba con tristeza la pérdida del que fuera un gran amigo suyo, Juanito “*Patatu*”, que desapareció en el mar junto a otro hermano de nombre Miquel en la zona de poniente de Cavalleria en el transcurso de un temporal muy duro.

—Lo que ocurrió nadie lo sabe. Tan solo se encontró la barca días después

en el punto conocido como *Canal des Càrritx*, muy cerca del puerto de Sanitja. Juanito era un buen muchacho y siempre habíamos ido juntos porque ambos teníamos la misma edad. Pero aquella noche no volvieron y ya nos temimos lo peor. Aquí es tan malo el *mestral* como la *tramontana*. Son dos vientos que han hecho mucho daño entre nuestras gentes.



Preciosa panorámica de Fornells y su dársena (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Y también del naufragio sufrido por el mercante chipriota **Benil**, un barco del cual no hubieran imaginado nunca el final que tendría puesto que había fondeado frente a la *Punta Llarga*, en las inmediaciones de *cala Tirant* durante una *mestralada*. El barco iba vacío y en consecuencia calaba muy poco. Pero durante aquella noche ocurrió lo inesperado y es que el viento roló a *gregal* reforzándose al mismo tiempo, dejándole totalmente sin defensas posibles y a merced del temporal. Su capitán había dejado caer tan solo una de las anclas que arrastró garreando por el fondo al principio, enrocó después y acabó para romper su cadena en el último momento, mientras la hélice trabajaba muy mal al mover muy pocas aguas. Y acabó por embarrancar sobre los bajos que ensucian toda aquella zona.

—Aquello fue otro misterio, puesto que la tripulación quedó abandonada por la naviera propietaria del barco y todos tuvimos que ayudarles a salir adelante.

Para él la población ha cambiado muchísimo con el paso de los tiempos. Ha aumentado más del doble en extensión y han proliferado los bares y los restaurantes.

—Antes teníamos el bar “La Palma” y “Ca’n Garriga”, este último situado junto a la que fuera reconocida fonda-restaurant “Ca’n Burdó”. Yo era muy aficionado a jugar al ajedrez, lo que me llevó a participar en competiciones organizadas en Alaior y Es Mercadal. También organizábamos varias fiestas en la plaza del pueblo. En las patronales no existían todavía ni la *Qualcada* ni los *caixers*, pero colocábamos varias velas de las embarcaciones formando una carpa bajo la cual se tocaba la música y se organizaban bailes y otras fiestas. En las procesiones en honor a la Virgen del Carmen participaban todas las barcas de pesca sin excepción, perfectamente engalanadas, habiendo existido incluso una época que eran obligadas a asistir. El recorrido era el

mismo de hoy, entre la bocana y un poco más al sur de la dársena.

Otro aspecto sumamente destacable era que la población disponía de dos bandas de música locales de reconocida calidad, a las cuales el público seguía con manifiesta atención.

—También había dos o tres guitarristas que le daban muy bien a las cuerdas y siempre se juntaban unos cuántos vecinos que tenían una voz *a tir* y aquello se convertía en veladas y momentos muy emotivos. Esto se ha perdido y es una lástima.

Al molino harinero existente en la población nunca le llegó a ver las palas, por lo que supone debió de funcionar en una generación anterior a la suya. Recuerda que por aquellos años vivía en el mismo un guardia civil con su familia. Hoy su aspecto ha mejorado notablemente.

También recuerda haber visto fondear al barco de apoyo de los hidros español *Dédalo*, en un par de ocasiones que se desplazó en Menorca para llevar a cabo varias maniobras aéreas con los hidros que portaba sobre la cubierta. Fondeaba al norte de la *isla Sargantana*, al través de *s'Albufereta*. Igualmente recuerda los diferentes veleros y motoveleros que llegaban al puerto para cargar leña de los pinos de la finca *s'Albufera* que se cortaban de vez en cuando para limpiar los bosques. Los barcos fondeaban en los alrededores de la *isla des Porros*, la más pequeña y situada más en el interior de la bahía. Los troncos eran ligados formando una especie de balsa que era llevada flotando hasta las inmediaciones del barco para ser cargados con la pluma de carga del mismo y estibados a bordo.

139



Pescador reparando una red (Joan Bagur Truyol, Fotos Antiguas de Menorca)

Cómo hemos dicho antes, cuando su hijo Aleix llegó la edad apropiada, Joan empezó a llevárselo al mar para que fuera aprendiendo el arte de la pesca y el manejo de los diferentes aparejos. Había comprado una nueva barca en Mahón construida por el maestro de ribera Petrus, más conocido entre ellos como Joan de *“Sa Punta”*, que bautizó con el nombre de *Eduardo*, el de otro de sus hijos. Joan tuvo cuatro hijos, dos varones y dos mujeres de los cuales únicamente Aleix se ha dedicado al mar profesionalmente.

Últimamente había seguido con atención los detalles de la creación de la reserva marina de la costa norte de Menorca, que una gran parte queda en

las aguas donde han faenado toda la vida los pescadores *fornellers*, incluso la misma bahía. Joan lo consideraba un acierto aunque, como los restantes profesionales, juzgaba sería necesario conseguir fuera respetada por parte de todos.

—Creo que yo no veré los resultados pero estoy seguro que se observará una diferencia con la situación actual de la vida en el agua. La langosta no crece tan poco como se dice ahora. Yo creo que existe en igual cantidad que siempre. Recuerdo que durante la Guerra Civil, que nos vimos obligados a permanecer casi tres años sin poder pescar, cuando volvimos a hacernos al mar, aquello se notó y mucho. Había muchas y de muy buena talla. Yo he pescado muchas en mi vida, igual que las *cranques* (centollos) y *cigales* (cigarras de mar). Hoy todo esto está completamente limpio. Ya no quedan. Y hay que ver lo buenas que eran las *cranques*. A mí, personalmente, me gustaba muchísimo más el arroz con ella que con langosta. Su sabor era mucho más fuerte. Ahora hace años que no me he llevado a la boca una de las nuestras. Las últimas las compró mi hijo Aleix y procedían de Galicia. Recuerdo que hace bastantes años, cuando acabábamos de hacer el trabajo, nos íbamos Juanito “*Pou*” y yo a buscar en las aguas de la bahía, entre Fornells y su *Farola* (Cavalleria), *cigales* y *cranques* para hacernos con una peseta, para nuestros gastos. En cambio, el que sí ha aumentado de población es lo que nosotros conocemos como *peix pla*: *cànteres*, *variades* y otros. Entonces también se capturaban, pero no en las proporciones actuales, puesto que hoy es el que más se coge.



Pescadores aclarando las redes (Ferrán Lagarda, *Fotos Antiguas de Menorca*)

Joan Riera fue secretario del Pósito de Pescadores de Fornells y delegado local del entonces llamado “Instituto Social de la Marina”. Sobre esta materia estaba convencido de que, entonces, había más trabajo puesto que los delegados tenían que resolver todo tipo de cuestiones administrativas. En estas condiciones estuvo bastantes años ejerciendo esta función. Y como jubilado, al igual que sus compañeros, tenía también un entretenimiento. El suyo, adecuado a su carácter inquieto, había sido el maquetismo marinerio: había ya construido una cuarentena de maquetas de embarcaciones, para sí mismo y por encargo de amigos y vecinos, las cuales debían de montarse pieza a pieza y aparejarse nudo a nudo.

FORNELLS: MIQUEL PETRUS ROSELLÓ

En el interior de la bahía de Fornells existen unos cuantos muellecitos pequeños muy antiguos que, en su época, tuvieron una función determinada, alguno de los cuales se puede decir que ha pasado definitivamente a la historia. Estos eran el muelle de Ses Salines Velles, muelle de Ses Salines Noves, muelle de la Caseta des Senyor (también conocido como *d'en Miami*) y el llamado *Moll de sa Paret blanca*. La isla *Sargantana* también tenía dos, de los cuales tan solamente se conserva el de su fachada sur. De los muelles de *Ses Salines* es fácil de entender cuál era su función, puesto que los veleros cargaban allí mismo el producto que se obtenía de desecar las aguas de la mar dentro de unas piscinas construidas tierra adentro para retenerlas y que aún hoy se conservan perfectamente.



Miquel Petrus (*Artefoto*)

141

El llamado Moll de sa Paret blanca se encontraba emplazado en la ribera de levante de la bahía, al fondo, y estaba construido con piedras y tenía otra utilidad. Hoy se encuentra anegado por el agua. Esta circunstancia la recordaba Miquel Petrus Roselló, quien fuera alcalde pedáneo de aquella pequeña población pesquera allá por los años setenta y también pescador profesional. En la conversación se encontraba, también presente, otro veterano pescador y muy amigo de Miquel: Toni “Neni”.

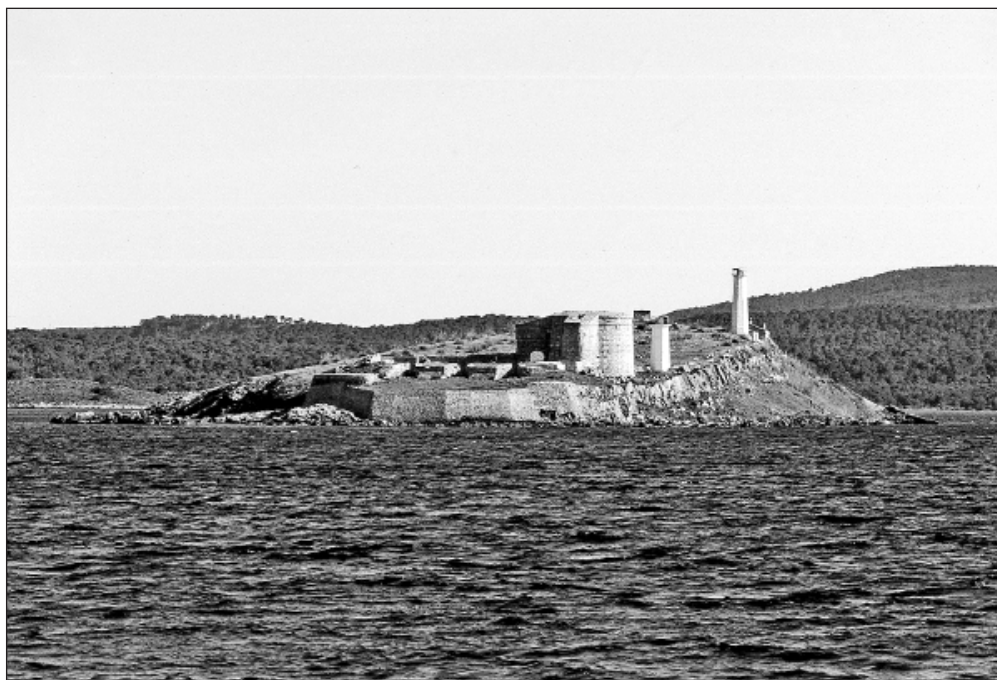
En esta entrevista, corriendo la primavera del año 2000, el hombre recordaba haber visto emplear estos muelles para servir de cargador para los veleros. Y es que, además de la sal y de las langostas (estas últimas para ser exportadas hacia Barcelona), existía otro tipo de mercancía que solían venir a cargar a la bahía vía marítima: los troncos de pino procedentes del *lloc de s'Albufera*, los cuales una vez cortados echaban y agrupaban dentro del agua de la bahía formando círculo junto al *Moll de sa Paret blanca* y desde allá eran remolcados hasta el *pailebot* o velero correspondiente para ser subidos a bordo, puesto que el barco no podía acercarse demasiado a la ribera

por motivo del insuficiente calado característico de la zona.

Hay que decir que Petrus, en sus buenos tiempos, fue otro de los magníficos profesionales de la mar que han dado contenido a unas cuantas páginas de la historia marítima de Fornells.

—Yo empecé a trabajar a la edad de diez años. Mi padre se llamaba Diego Petrus, y tuvo dos hijos, mi hermana y yo. A nosotros nos tocó batallar durante muchos, muchos años en la mar, en una época en que todavía no existían las sondas, ni todos esos aparatos que se emplean actualmente. Y también pescábamos igual, aunque nuestras barcas fueran más pequeñas y no existieran tampoco los motores con las potencias actuales. Y a pesar de todo esto, yo fui pescador de aguas abiertas porque me estuve dedicando a las *xernes*, circunstancia que me llevaba cada día a trabajar muy lejos de la costa. Recuerdo que una vez cogí dieciséis yendo junto con mi suegro. Y cuando empecé a pescar con mi sobrino Tolo, a quien enseñé la profesión y que, por cierto, tiene ahora la que fue mi mejor barca, la *Esperanza*, decidimos instalarle una sonda a bordo. Bien es verdad que yo no la necesitaba. ¡No me hizo falta nunca! Recuerdo que solía decirle a ese muchacho: ‘...ahora te vendrá la pendiente’, o ‘...ahora te saldrá la barbada’. Él solía mirarme sorprendido y me decía que le parecía imposible que yo le pudiera describir tan meticulosamente el fondo sin verlo, pero es que lo conocía como la palma de mi mano, una circunstancia que yo había aprendido de mi suegro. Los pescadores de antaño teníamos que trabajar mucho con la cabeza. Y la empleábamos porque estábamos obligados a hacerlo. ¡Caray si la empleábamos! Siempre sabíamos dónde nos encontrábamos porque en ello nos iban el pan y la seguridad. Hoy, con los aparatos que existen en el mercado, el pescador se lo encuentra todo hecho. Entonces, no. Y tenías la gran necesidad de desarrollar tu propia inteligencia a medida de lo que fueran tus necesidades, porque el día que cogías una pieza interesante tenías que memorizar aquel lugar para que otro día pudieras volver y muy posiblemente pescar otra. En aquellos años, quien tenía poca memoria no podía ser buen pescador.

142



La isla Sargantana con sus torres de enfilación (*Artefoto*)

En su vida profesional, Petrus ha tenido varias embarcaciones para desarrollar su actividad, la cual aprendió de su suegro que era un excelente profesional y con quien compartiría el primer botecito, el *Virgen de Esperanza*, de 22 palmos. Su padre, aunque también fuera del mismo oficio, no destacó tanto en el mismo como lo hiciera el hijo. No obstante esto, sí lo hizo en el arte de las letras puesto que era un verdadero poeta. En cuanto al resto de embarcaciones, cuando se casó hizo construir al *mestre d'aixa* Petrus, de Mahón, un *bot-llaüt* de 24 palmos de longitud al que bautizaría con el nombre de *Argos* y que más adelante vendería al maestro de ribera Truyol, quién tuvo durante un tiempo un astillero de embarcaciones de poliéster en el puerto mahonés. Más adelante se hizo construir la llamada *Esperanza*, un *llaüt* de 32 palmos, que vendería a Toni "Tanu", otro pescador local. La siguiente volvió a denominarse *Esperanza* y se trataba, ya, de una embarcación diferente, de gran eslora y popa en espejo, obra igualmente del *mestre d'aixa* Petrus, que actualmente pertenece a su sobrino. Le siguió entonces la *María Rosa*, con la que recuerda haber cogido un buen número de *xernes*, la cual cambiaría más adelante a los hermanos Reynés, de Mahón, por otro *llaüt* de 28 palmos de nombre *Noemí*, del que se desprendió hará ya unos quince años más o menos. Con esto daría por acabada su, de por sí, dilatada etapa profesional dedicada a la mar.

Hay que apuntar, también, que el suegro de Petrus fue el conocido Bià "del Toro", patrón del bote de Salvamento de Náufragos *Fornells*, de tan dilatada historia entre los pescadores locales, a la par que excelente pescador de palangres, los secretos de los cuales se encargó de enseñar punto por punto a su yerno.

143



La barca de pesca *Esperanza* de Miquel Petrus (Artefoto)

Cuando se mantenía esta entrevista, Petrus vivía en su casa solo, con la única compañía que le podían ofrecer su pequeña perrita, que le acompañaba a todas partes, y un gatito. Habían pasado, ya, una larga decena de años desde que su fiel y bien estimada esposa *Esperanza*, falleciera. Este hombre, que no tuvo ningún miedo de los temporales y que fuera protagonista de incontables aventuras en la mar se dedicaba entonces a ver pasar los días,

envuelto por sus recuerdos, dedicándose a leer los diarios, o a pasar las horas con sus amigos de toda la vida. Su casa se encontraba situada en pleno Paseo Marítimo, en un lugar realmente paradisíaco desde donde cada mañana tenía el gran privilegio de poder observar la salida del sol de través en la bella e impresionante bahía. En el interior de su vivienda, fotos cubriendo todas las paredes de quién fuera su fiel compañera y firme puntal durante tantos años de su vida. Y cada vez que se refería a ella lo hacía con la más exquisita devoción.

Retomando nuevamente la historia de su vida, Miquel recordaba que la pieza que más le costó recuperar fue siempre el mero, el *anfós*, porque éste, cuando se siente atrapado suele enrocarse en lo primero que encuentra impulsado por su propia e innata autodefensa. Una vez lo ha conseguido realmente suele costar muchísimo hacerlo salir otra vez y en muchas ocasiones se ha tenido que abandonar.

—Con ellos tenías que hacer muchas cabriolas porque pasaban por debajo de las *barbades* y rocas, lo que te obligaba a recuperar el palangre por un lado y, si no venía, volver a dejarlo e intentar recuperarlo por el otro. Y si empleabas *llençes* te pasaba exactamente igual, puesto que se enrocaba en el punto más escondido de la grieta. Con la *xerna* resultaba menos habitual puesto que se trata de un pez que no se encuentra metido tanto entre rocas, además de que se trata de una especie que suele nadar habitualmente un poco separada del fondo, todo lo contrario al mero, que está siempre metido bajo y entre rocas, las cuales constituyen su hábitat. También se me ha dado el caso de tener un mero clavado y enrocado, y tener que ir varias veces para intentar sacarlo hasta conseguirlo.

144



Foto familiar: las mujeres con sendas langostas y Miquel, con una *xerna* (Artefoto)

Comentando el hecho de que actualmente no se vieran las, en otro tiempos abundantes, *cranques* (*cabres*, como las denominan los *ciutadellencs*), nos contestaba:

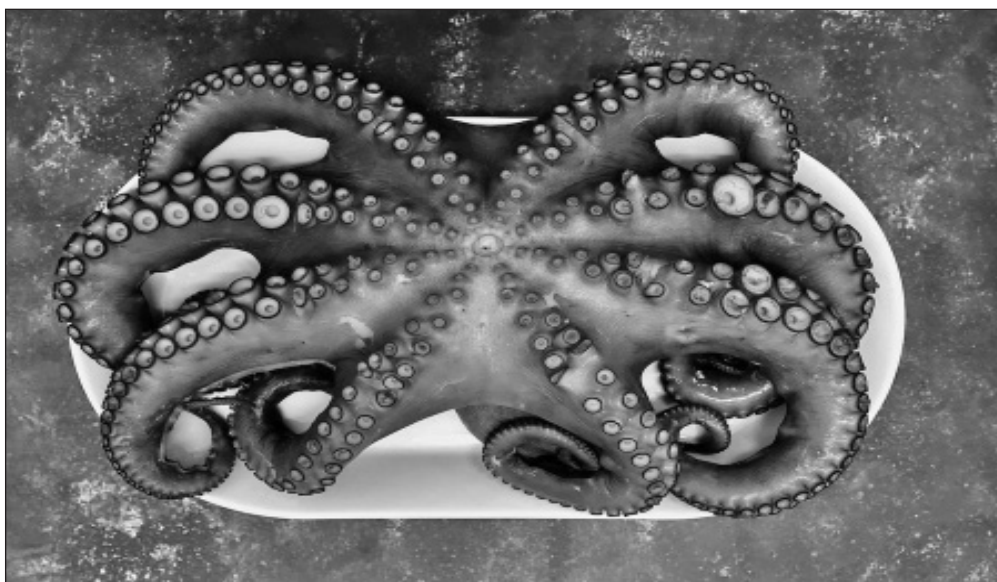
—Ciertamente. Y vete a saber qué ha pasado. La *cranca* (centolla) era un crustáceo que te lo podías encontrar tanto en la misma ribera como a cincuenta metros de profundidad. Una especie que sin duda tenía bastante margen de terreno para desenvolverse. En la temporada de reproducción,

se acercaban a tierra para frezar y después tenías que buscarlas en profundidades mayores. Me acuerdo que en la zona de la *isla del Aire*, cuando se sacaban las redes, juntabas muy fácilmente entre 30 y 40 *cranques*.

Petrus nos recordaba también, que en sus años mozos no existían las cámaras frigoríficas, no habían coches, sino tan solamente un “auto de línea” (como se conocían a los autobuses):

—Muchas veces te encontrabas después de pescar con los palangres de día y esperar nervioso la llegada del coche a quién habías encargado una barra de hielo de la fábrica de Mahón, con que ésta no había funcionado como tendría que hacerlo y no tenías hielo. Aquello quería decir pesca perdida. Las langostas tenían que meterse en las cajas-vivero que teníamos en el agua pues se embarcaban con destino a Barcelona y es que en Fornells, por aquellos años, no teníamos más restaurante que “Can Burdó” y como no existía el turismo, más o menos por Sant Josep se hacían tres o cuatro *calderetas* y después tenías que esperar hasta el próximo julio o agosto para volverlas a hacer y poco más. Por eso tenías que poner las langostas dentro de un vivero en el agua. Y dentro de éstos, por culpa de las subidas de las temperaturas, como pesabas cada semana, quien más, quien menos, perdía entre 15 y 20 kilos de langosta, porque éstas se morían por causa de la temperatura. Por este motivo, a partir del mes de junio tenías que buscarles zonas más frescas.

145



Un clásico: el pulpo común u *Octopus vulgaris* (Archivo)

Petrus recuerda una anécdota en el transcurso de la cual capturó nada más y nada menos que un ejemplar de tiburón yendo con su sobrino.

—Y es que el día anterior, al atardecer, se acercó a mi barca un compañero de nombre Arturo cuando me encontraba cebando los palangres para irlos a calar. El hombre me tiró un boniato y me dijo que lo empleara como cebo. Yo le seguí la corriente, haciendo cómo que me lo creía, y me fui a calar. A la mañana siguiente me apareció cogido en las artes que tenía caladas un tiburón. Cuando llegué a puerto, continuando con la broma, le dije a mi amigo que lo había pescado precisamente con el anzuelo cebado con el boniato. De este modo pude devolverle la broma. También puedo decir que el pescado que más me ha llamado la atención y que haya capturado con el palangre en mi etapa profesional, ha sido una especie de *ratjada* en el *tall de Salairó*, que estimamos tenía que rozar un peso alrededor de los 300 kilos. Cuando llega-

mos a puerto la desembarcamos junto a la caseta del contramaestre, siendo necesario el concurso de siete hombres para poder llevarlo a cabo. Recuerdo que Ricardo, el vendedor, le quitó la piel y lo troceó vendiendo mi mujer cinco cajones, teniendo que desechar otros cinco por haber dejado saturado el mercado. Aquel ejemplar era un auténtico monstruo. En su parte central tenía un grosor de cuatro palmos. Llevando a bordo como marinero a otro pescador actualmente jubilado, Jaume Garriga, con una *filèra de nanses* de 45 unidades, recuerda que capturó en otra jornada memorable cuarenta y dos langostas.

Como buen pescador y buen *forneller*, suele participar cada año en la procesión marinera que se organiza en honor a su patrona, la Virgen del Carmen. Su imagen es colocada a bordo del recuperado bote salvavidas *For-nells* y se suele dar un paseo dentro de la bahía acompañados por muchas embarcaciones de todo tipo, acercándose hasta la bocana, donde se da la vuelta y posteriormente se continúa hasta llegar a la urbanización Ses Salines. Petrus se acordaba perfectamente del día en que la embarcación llegó procedente de Barcelona:

146

—Yo tenía más o menos unos cinco años de edad. Y siempre se ha empleado para salvamento, menos una época en que quedó casi inservible. Anteriormente supongo que debieron de emplear otra embarcación cualquiera. Por aquellos años la participación era diferente, puesto que solía desplazarse desde Mahón el comandante de Marina, había unos cuántos marineros y éstos eran los encargados de portar la Virgen desde la iglesia hasta la barca.

También el dique-rompeolas actual, que protege de los temporales la dársena, puede considerarse más o menos reciente. Anteriormente existía otro más corto. La explanada actual que le une hasta la casa del Contramaestre, tampoco existía entonces. Primero se llevó a cabo la construcción de la explanada, a la cual se dotó de su correspondiente defensa. El primer rompeolas se construyó empleando bloques de marés pertenecientes al entonces medio derruido castillo de Sant Antoni, hoy felizmente recuperado en tanto sea posible.

—Pero aquello la mar se lo llevó muy pronto. El actual tiene que rozar la cincuentena de años, más o menos. Desde entonces no han habido más problemas.



La *morena*, imprescindible en la confección de una buena *caldera* (Archivo)

Fornells no ha tenido mujeres que hayan ejercido de patrón de pesca, aunque si las ha habido varias que se han embarcado como tripulante: Margarita, la esposa de Nito “Nan” en la barca *Nan i Francesc*; María, esposa de Toni “Tanu” a bordo de la *Tanu* y algunas más. Por lo que se refiere a mariscadores como tales, tampoco los ha habido, aunque algún pescador sí se ha dedicado a recoger *conxetes de gallet* y *conxetes llises* en la zona de *cala Rotja*, al fondo de la bahía. Durante los inviernos no hacían otra cosa que dedicarse a esta actividad, aunque de ello hiciera ya bastante tiempo. Tenían que ser días de *seques* y los beneficios resultaban, más bien, bastante escasos.

Los pescadores jubilados suelen dedicar su tiempo, también, en busca de los preciados pulpos, hace años de bajo precio y, en la actualidad, bastante cotizados. Cómo todo. Aunque puestos a pensar, ¿qué es lo que se puede encontrar hoy barato?. La búsqueda la llevan a cabo por el sistema de *fer vorera*, paseando por la costa de buena mañana o al atardecer vigilando todas las grietas y *llisers*. Y lo hacen también empleando la *ullera* desde una barca porque bordeando la ribera, la bahía tiene muy poco fondo, lo cual les facilita el empleo de la *fitora*.

147



Miquel Petrus con su buen amigo Toni Riera “Neni” (Artefoto)

El hecho de reunir a Miquel Petrus y Toni Riera “Neni”, constituía una fuente de información increíble. Ambos se conocían muy bien y, en algunos momentos, debatían entre ellos recordando sus mejores tiempos. El debate entre ambos pescadores es ameno y muy entretenido porque, ambos, a medida que transcurren los minutos, revivían sus experiencias pasadas con el entusiasmo de dos *jovenots*. El debate se centró en que Petrus se ponía *caparrut* con la idea de que tener un vivero de langostas en el fondo del mar, como era típico en aquellos tiempos, era peligroso puesto que merodeaban los pulpos y si lograban meterse en su interior acabarían con las langostas, a lo que Toni respondía que si el vivero estaba perfectamente construido y cercado, no tenía por qué existir ningún peligro. Y de este modo se llegó al famoso triángulo del que se dice que, si se encuentran dentro de un pequeño recinto cerrado una morena, una langosta y un pulpo, se colocan con extraordinaria rapidez cada uno en un rincón y allí no se mueve nadie, puesto

que la langosta tiene miedo del pulpo, el pulpo de la morena y la morena, de la langosta. Toni:

—Me acuerdo de haber visto esto dentro de un vivero que pertenecía a los soldados que tenían su cuartel arriba, en la *Mola*, que se encontraba en el extremo de *tramontana* del muelle de *Sanitja*. Me acuerdo que lo probamos. Cada uno estaba en su rincón y nadie se movía para nada.

Petrus:

—Se tienen entre ellos un pánico terrible. Recuerdo en mi juventud que los mayores de aquella época, decían que solían calar *morenells* para poder capturar morenas y que se veían obligados a tener que asustar a las langostas porque no las dejaban acercarse.

Toni:

—Y una vez, pescando con mi padre, en la zona del *Escull d'en Tortuga*, entre la punta *d'en Pentinar* y el *Arenal de s'Olla*, al recuperar un *morenell* nos vino una langosta que se encontraba encima vigilando a la morena que estaba encerrada dentro del aparejo.

148

No obstante ello, Toni nos decía que, mientras estuvo trabajando en el puerto de Mahón, siendo como son estas aguas más calientes que las de Fornells, nunca perdió una sola pieza porque lo tenía lastrado y siempre yacía directamente en el fondo donde las aguas son más frescas.

—Además, por aquellos años no había tanta gente como en la actualidad. Hoy no te durarían nada como no los estuvieras vigilando constantemente.

Eran aquellos años en que ambos fornellers *anàven d'aubes* (antes del orto), y el producto de la pesca lo vendían en los mercados de Mahón y Alaior. El auto de línea salía a las siete de la mañana cada día y los pescadores, como se ha dicho en más de una ocasión, no podían despistarse para llegar a puerto antes de esa hora si no querían ver perdido el producto de toda una jornada de trabajo. Petrus:

—Tenías que velar durante la noche para hacerte a la mar con suficiente tiempo para recuperar las redes, limpiarlas y traer el pescado a puerto antes de que partiera el coche. En caso contrario suponía una jornada totalmente perdida. Hoy no sucede así porque el pescado va a la cámara y para las langostas ya te están esperando en el restaurante que tienes concertado. Las entregas se pesan y se cobran, así de rápido. Hoy todo son ventajas, lo que falta precisamente es la pesca, la abundancia de aquellos años.

Toni “Neni”:

—Seguro, Miquel, que te acuerdas también del día que dedicándonos a la pesca del *gerret* y llevando yo como tripulante a Lluís, de los “*Salins*”, os encontramos a tí y a tu suegro al través de la *Punta d'en Pentinar*, cuando os quedásteis sin gasolina. Íbais precisamente en el *bot culé* del veterinario. Os encontramos a tí remando, mientras tu suegro estaba en la popa. Recuerdo que saqué un poco de gasolina de mi depósito y os la pasé para que pudiérais volver más fácilmente. Aquello debió suceder más o menos por los años 1947-1948.

También recordaba “Neni” cierta ocasión en que vio a Bià “*del Toro*”, el suegro de Petrus que, tras haber enganchado un *anfós* y no poder recuperarlo, ponerse a dormir en la cubierta de la barca con la línea ligada a uno de sus pies. Precisamente aquel hombre estuvo considerado como el maestro en el arte de trabajar con el *palangre d'anfós*. “Neni”:

—Entonces no habían tantas “botellas de aire comprimido” de submarinista como hoy en día. Ellas han hecho mucho daño a todo este tipo de pesca. Recuerdo que cuando iba de *cigales* (cigarra de mar), durante las

noches, siempre veía tres o cuatro moviéndose por los alrededores. Hoy no verías absolutamente nada. Y menos, *cigales*. Todo se encuentra limpio.

Para Toni, no obstante ello, la cosa está muy clara y es que han estado esquilgadas.



Navegando a motor y vela (*Margarita Sans*)

149

—Si se capturaban las hembras cuando venían a frezar, si no había reproducción, la especie se extingue. Yo me acuerdo que hice un comentario en este sentido cuando me encontraba en Mahón. Recuerdo que dije a otro pescador que si a medida que nacían los niños en Menorca se los llevaran, no pasaría mucho tiempo y aquí no quedaría nadie. Y los tiros van por aquí, que no quepa la menor duda. Si no nacen de nuevas, se acaban. Me acuerdo que con un *tom* de 6 redes de las llamadas *escateres*, cuando las recuperábamos cada dos días, encontrar 14 o 15 ejemplares en ellas era algo completamente normal. Siempre sucedía lo mismo. Pero con el tiempo empezaron a salir cada vez menos y, además, las redes venían agujereadas. Más adelante afinamos que había un par de desaprensivos que bajaban con sus “botellas” donde teníamos calados nuestros aparejos y cortaban la red para coger la presa. Esto me pasó a mí...

Otra anécdota que contó Toni fue el de la captura un tanto especial llevada a cabo en el puerto de Mahón donde residía por aquel entonces:

—Me acuerdo que una tarde, mientras me encontraba residiendo en Mahón, me fui a calar en la *cala de s’Apartió*. En aquella cala vivía un amigo mío al que llamaban el *mestre* Quicus Mercadal, el cual había sido maestro de obras y había comprado en Mallorca un *llaüt* bastante grande para dedicarlo a la pesca. El hombre vivía allí mismo y tenía unos cuántos patos sueltos. Pues, cuando iba a empezar a calar aquella tarde me llamó mucho la atención uno de los patos que se mostraba muy alborotado y movía mucho las alas mientras los otros se lo miraban sin hacer nada. Enseguida pensé que a aquel ave le sucedía algo raro, imaginando que posiblemente se había enganchado con un volantín abandonado por algún pescador o cualquier cosa por el estilo. Tanto me intrigó que acabé por acercarme llevándome una enorme sorpresa, y es que al pato lo tenía atrapado por una de sus patas un

pulpo de grandes proporciones que debía de encontrarse por aquella zona cuando el otro pasó por su lado. Sin pensármelo dos veces cogí el gancho de la barca y pegué un tirón a ambos, pulpo y pato. Aquel pulpo pesó algo más de cuatro kilos.



La impresionante *escorçana* capturada en el *Tall de Salairó* (Miquel Petrus)

Y hablando del oficio, salió a la palestra la edad en que un muchacho comienza a trabajar en la actualidad. Miquel comentaba que él comenzó a pescar cuando cumplió los diez años de edad.

—Es que por aquel entonces las necesidades obligaban. A la edad que empiezan hoy a trabajar los jóvenes, nosotros estábamos ya hartos del oficio.

Toni:

—Pues ya lo conté en otra ocasión: yo iba con mi padre a buscar las langostas y las llevábamos a vender a “*Ca’n Tianis*” que se las pagaba a duro la *carnicera*.

Y sobre la pesca de pulpos, sepias y otros ejemplares decía Petrus:

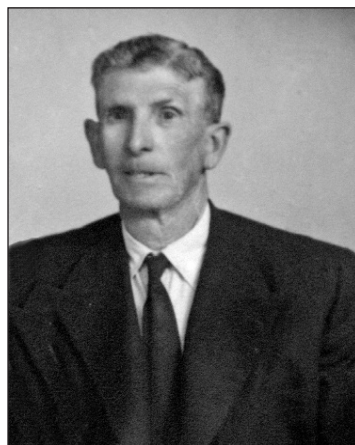
—Para capturarlos en Fornells se emplea lo que se conoce como *popera*, que viene a ser una *fitora* de tan sólo dos puntas. En Mahón, la *popera* es el artilugio que también se conoce como *cercapous*, o lo que es lo mismo, un rezón en miniatura.

Toni ha pescado también en alguna ocasión las sepias empleando el sedal y el cangrejo, un sistema que solía verse últimamente bastante a menudo en los muelles del puerto mahonés.

—Quien fue un auténtico especialista en el empleo de este sistema era “*Mevis Dinero*”, el antiguo *fabioler* de Mahón quien, con su téquina pintada de color verde, también solía calar sus *fileres de revols* junto a las riberas del puerto con los cuales cogía los *corns*. Yo también tuve bastantes de estos aparejos y cuando no tenía con qué cebarlos me iba al matadero donde me daban cuatro tripas y ya estaba solucionado. De todos modos, cebos como los pertenecientes a peces del tipos pelágico (*gató*, *quissona*, etc.), no tenían comparación. Eran sin duda los mejores. Pero de ello hoy ya no queda nada. Me acuerdo que desde la barca, poníamos la popa en tierra y removiendo un poco el fondo, en muy poco tiempo lográbamos llenar un *buiol* de *escopinyes gravades*. En la actualidad, aunque quisieras, algo así resultaría inimaginable.

FORNELLS: PERICO SEGUÍ LLADÓ ("PERICO S'ALOVES")

Pere Seguí Lladó (más conocido como "*Perico*") era hijo de Cristóbal Seguí, un veterano pescador del puerto de Mahón (también conocido como "*de cal Bon Jesús gros*"), casado con Benita Lladó que, en sus tiempos de ocio solía ir a remar a bordo de la trainera *La Gladiadora*, tomando parte en diferentes pruebas deportivas.



"*Perico s'Aloves*" (*Margarita Seguí, álbum familiar*)

Perico era también conocido con el sobrenombre de "*s'aloves*" (por parte de madre), y había nacido en Mahón en el mes de septiembre de 1888. Tenía un hermano dos años más joven que él, Joan, que trabajó con él como tripulante en la barca de pesca durante un tiempo.

Hasta la edad de ocho años asistió a la escuela de "*en Marret*", un maestro (según su hija Margarita) que no tenía título, pero que enseñaba bastante bien, y del que su padre le solía decir que siempre tenía el puntero en la mano). Dejó de ir a la escuela porque su padre lo necesitaba a bordo de la barca para pescar. Este trabajo lo hacían los veranos, de mayo a septiembre, mientras que los inviernos eran aprovechados para mariscar, tal era el programa que tenían la mayoría de profesionales de aquel tiempo.

—Mariscaban dentro del puerto de Mahón —recuerda su hija— un lugar que era prodigioso para la producción de marisco de muchísimas especies, un hecho que se ha perdido casi totalmente en nuestros días.

Las zonas de pesca de Perico eran Alcaufar, Biniancolla y buena parte de la costa sur. Salían de puerto los lunes y pasaban las noches *romanant* allí donde se encontraran hasta los viernes, en que regresaban para pasar el fin de semana en puerto. Esta estancia la aprovechaban cada quince días para teñir los aparejos introduciéndolos dentro de una olla que contenía corteza de pino con agua hirviendo. Durante la semana habían noches que las pasaban (si iban *de primes* y *d'aubes*) fondeados a mar abierta si el tiempo era propicio por aquello de ganar tiempo.

Cada mañana, el marinero se encargaba de llevar el producto de la pesca de la jornada anterior dentro de un covo (cesto de mimbre) encima de los hombros, con un aro que se fijaba en la frente y el covo descansando sobre de una almohadilla para no llagar al portador. A pie, campo a través en muchas zonas y, más de una vez incluso sin zapatos, descalzos, venían hasta Mahón, para llegar antes de las siete de la mañana a la pescadería donde la mujer de Perico, Magdalena Coll, tenía su parada junto a la esquina, donde había una escalera al lado de la tienda de "*Ca na Torres*".

152



Una escena cotidiana (*Pompilio Piris, Fotos Antiguas de Menorca*)

Temporales en el mar, Perico tuvo que pasar y aguantar muchos y algunos de bastante duros. Tan solo hay que recordar las *tramontanades* de entonces. Hubo uno, sin embargo, que lo marcó durante mucho de tiempo. Cómo se ha citado, era muy frecuente que quedaran fondeados durante la noche a mar abierto a la espera de *anar d'aubes*. Era una barca con cuarteles y, llegada la hora de descansar, los medio tapaban hasta que llegara el momento de ir al trabajo. Aquel atardecer había sido un atardecer normal y nada

hacía prever cambios con la situación del tiempo. Pero he aquí que durante la madrugada, no se sabe bien qué hora era, Perico y su tripulante, que entonces era uno de los hermanos “Jaumó”, notaron alguna cosa rara. Silbidos de viento, el mar que golpeaba el casco o un balanceo un tanto exagerado... quién sabe... El caso se que se levantaron sin pensarlo ni un segundo. Se sabe —porque él lo contó muchas veces— que empezaba a clarear. Perico sacó la cabeza para poder situarse: allá a lo lejos, en el horizonte, se podía ver como del tamaño de medio cigarrillo derecho saliendo el agua, de lo pequeño que era, el faro de la isla del Aire.



153

El matrimonio (*Margarita Seguí, álbum familiar*)

—El viento y la corriente los había desplazado de la protección de la costa porque el ancla había garreado hasta quedar suspendida entre aguas. El problema era grave porque no tenían motor. Tanto solo navegaban con remos y vela. Cómo pudieron llegar a tierra no se sabe, pero ellos se aferraron a los remos —su vida estaba en juego— y a media tarde conseguían su propósito.



La familia en pleno (*Margarita Seguí, álbum familiar*)



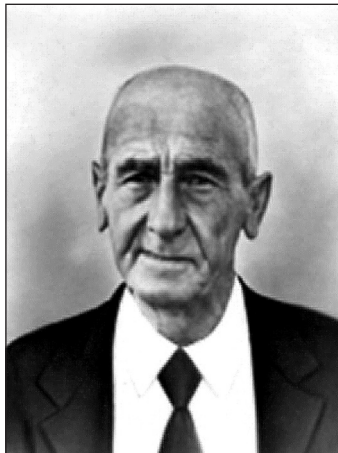
Fornells. Principios del siglo pasado (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Mientras todo esto ocurría, su mujer se encontraba muy preocupada pues nada sabían de ellos. Perico sufrió a partir de entonces de una úlcera de estómago que los médicos diagnosticaron como resultado de aquella más que agria experiencia. También tenía en el brazo derecho un bulto resultado de una descarga eléctrica producida por un pez, no se sabe de qué variedad, se supone que un pez torpedo (*tremolor*) de buen tamaño, que le quedó por siempre jamás. No fue a ver al médico. Por aquella época, muchos trataban de evitarlos y, así, solucionó su problema aclarando la zona con un poco de amoníaco.

Allá por el año 1934 dejó de pescar, llegó la Guerra y, mientras se encontraban refugiados en el interior de una cueva de la costa sur, cerca de Biniancolla, un día se presentó otro pescador (*“en Ferrari”*) ofreciéndole trabajo. Él, que siempre había sido un hombre muy activo, pensó que no podía continuar permaneciendo sin hacer nada y aceptó la oferta. Podría llevar un poco de pescado a las fincas de los alrededores que podría cambiar por otros productos para su familia. Cuando su hija Margarita fue habilitada como maestra en Fornells, Perico y su mujer fueron también con ella y fijaron su residencia en aquella pequeña población. También se llevaron consigo su barquilla mariscadora (que hacía poco tiempo le había construido el *mestre d’aixa* Gori Femeníes), *De Ivo* (bautizada con el nombre de su nieto), y allí estuvo mariscando durante cierto tiempo en las calitas ubicadas en el fondo del puerto.

FORNELLS: SEBASTIÁN FUXÀ (BIÀ DEL TORO)

Sebastián Fuxà Gelabert, más conocido como “*Bià del Toro*”, fue un hombre que tuvo durante su vida profesional dos facetas completamente diferenciadas, aunque perfectamente asumidas: la de pescador y la de patrón del bote perteneciente a Salvamento de Náufragos *Fornells*.



“*Bià del Toro*” (Miquel Pe-

155

“*Bià*” era el mayor de dos hermanos. Al menor su padre le dio carrera y se convirtió en maquinista naval, navegando a bordo de diferentes buques mercantes y a “*Bià*”, o no hubo más dinero, o él mismo se decantó para faenar en la pesca profesional. Con el paso del tiempo se convirtió en el pescador más valorado en el manejo del palangre de la zona de Fornells. Y este sistema de pesca fue el único que empleó durante toda su vida. En la actualidad los profesionales prueban diferentes aparejos, alternando los *tresmall*s y los palangres, puesto que la *nansa* prácticamente ha desaparecido, las tiras se emplean poco y los sistemas de cerco también han pasado a mejor vida por el que se refiere al pescador artesanal. El hecho de emplear únicamente este aparejo determinado hizo que le tomara perfectamente la medida, consiguiendo espléndidas capturas a lo largo de su vida, que le sirvieron suficientemente para subir un hogar y una familia. Su mujer se llamaba Joana Sintes, nacida igualmente a Fornells, y de este matrimonio nacieron tres hijas, la mayor de ellas, Esperanza, quien se casó con Miquel Petrus, también pescador. Las otras dos hermanas se llamaban Joana y Aurora.

Precisamente su yerno, Miquel Petrus consideraba que el hecho de emplear tan solo un tipo de aparejo le redujo gastos y algún que otro problema, además de servirle de acicate para perfeccionarse en el mismo. “*Bià del Toro*” empezó a pescar las *xernes* junto con Miquel, a quién mostró todos los detalles del oficio, puesto que era también muy buen pescador de *anfosos* a causa de su habilidad con el palangre. Durante unos cuantos años fue también patrón mayor del Pósito de Pescadores de Fornells.

Miquel Petrus:

—“*Bià*” era un pescador de esquema antiguo, a quien gustaba hacer su trabajo en aguas abiertas, bastante por fuera de la costa. Llevamos a cabo juntos la pesca de *xernes* y *anfosos*, que eran por aquellos años muy abundantes. Nosotros nos íbamos a pescar cada día *a la quinta punyeta* con un bote de tan solo 22 palmos, equipado simplemente con un motorcito de 2 caballos, en busca de la pesca. Recuerdo como memorable el día que vol-

vimos a puerto cargados con 16 grandes ejemplares. Yo recuperaba el palangre con la ayuda del motor y mi suegro se encargaba de ir estibando las piezas bajo cubierta. ¡Las había por todos los rincones!, incluso amarradas a los *escàloms* (toletes) de los remos! Únicamente hay que imaginar lo que es un bote de 22 palmos con 16 grandes piezas y 12 palangres dentro de sus cofas, además de tres cajones que contenían otras especies, debido al hecho de que en aquellos años había abundancia de todo al no estar tan explotado como en la actualidad. En aquellos cajones habían *gatons*, *quissones*, *cap-rotjos*, un *ballestriu* y otros muchos, que sé yo. Y en otra ocasión fueron 17 meros (*anfosos*) los cogidos en una jornada. Y otras veces pescábamos con el bote del *menescal* (veterinario) de Alaior, que era algo más grande.

Eran los años en que se empleaban los palangres contruidos a base de brizna de cáñamo elaborados en “Cas Veler”, de Mahón. Más adelante el material mejoró y el cáñamo fue sustituido por fibras sintéticas. En aquellos días Miquel Petrus trabajaba ya con su sobrino Tolo.

156



Imagen de Ntra. Sra. de Lourdes entronizada cerca de la bocana (Artefoto)

—Recuerdo que un día le dije que teníamos que ir a probar los palangres

en las aguas anexas al *Cap de Favàritx*, en busca de las *xernes*. Llevábamos una *filera* de 12 palangres completamente nuevos los cuales cebamos con *alatxa* y fuimos a marcar *Monte Toro* por el faro, casi nada. La barca utilizada este día era la del *menescal* (veterinario) de Alaïor. Cuando llegamos al lugar adecuado se podía contemplar toda la zona de *Es Grau*, mientras teníamos por debajo de nuestra posición una sonda de 200-250 metros de profundidad. Los calamos y cuando nos dispusimos a llevarlos otra vez le di el *guarniment* a mi sobrino para que los recuperara mientras yo me hacía cargo del timón para, de este modo, poder guiar mejor la barca. Tuvimos la mala suerte de que, al poco tiempo de haber empezado a llevarlo, una vez recuperados *pedral* y *capcer*, nos encontramos con una *xerna* entre aguas y el palangre enrocado en el fondo. Le dije que lo soltara y nos dirigimos a recuperarlo desde el otro *capcer*, el otro extremo. Y nos volvió a ocurrir exactamente lo mismo. La *xerna* es un pez que, si lo dejas, tiene la costumbre de meterse en lugares en que es fácil que el palangre quede enrocado una vez se ha enganchado, que fue lo que nos pasó. El caso es que tuvimos la fatalidad de enrocar y romper por cada extremo, quedando palangre y *xerna* en el fondo, porque el aparejo se rompió a cada lado justo antes de llegar al pez. Bajamos también inútilmente los *ganxos* para intentar pescar la madre del palangre y poder probar a desenrocar pero aquello resultaba una meta imposible puesto que si en la vertical había 200 metros, cincuenta metros más adelante había al menos 400 al tratarse de una pendiente muy acusada.

Con la llegada del bote de salvamento *Conde de Guadalhorce*, que sería rebautizado poco después con el nombre de *Fornells*, “*Bià*” fue nombrado patrón del mismo teniendo como motorista a Toni Riera (Toni “*Roxillo*”). Ambos, junto con el celador de Pesca (el “cabo de mar”, como se le denominaba familiarmente), Indalecio Fuentes, fueron protagonistas a bordo del mismo en numerosas acciones de rescate de embarcaciones en dificultades.

Miquel Petrus:

—El hecho que él tuviera muy poco miedo a la mar, tenía como consecuencia que yo pasara mis apuros cuando su estado era adverso, porque me lo solía mirar más. Yo no sé si era más cobarde o qué, pero solía mirarme bastante más el estado del tiempo a la hora de salir. Hay gente que es más lanzada que el resto y, él, nunca tuvo ningún tipo de duda a hacerse a la mar cuando era necesario.

“*Bià*” era una persona muy responsable y durante unos cuántos años más, a pesar de que el bote no se hiciera a la mar por causa de su precario estado, conservaba todos los elementos auxiliares del mismo, como lo eran calabrotes, cabos, el cañón lanza-cabos, y otros.

En cierta ocasión, corriendo el año 1963, un yate entró de arribada en medio de un fuerte temporal en *Arenal de s'Olla* (*Son Saura del nord*, actual urbanización Son Parc), solicitando auxilio. Hasta allá fueron unos cuantos pescadores dispuestos a darles una mano, llevándose con ellos diferentes elementos para emplear durante el salvamento. Cómo “*Bià*” era bastante responsable con el material que todavía tenía en depósito, decidió ir con ellos hasta la cala en la cual se encontraba el yate en dificultades. Aquel rescate se llevó a cabo sin ningún herido, pero cuando volvían a pie por uno de los senderos que unen la cala con el *lloc* de la *Albufera* des Mercadal, donde habían dejado el coche, sufrió un infarto falleciendo allí mismo. Algunos de sus compañeros corrieron sin perder tiempo a coger un poco de agua de unas balsas próximas a fin de intentar animarlo, pero ya no hubo nada que hacer. Allí terminó la historia de un gran hombre de mar y mejor profesional.

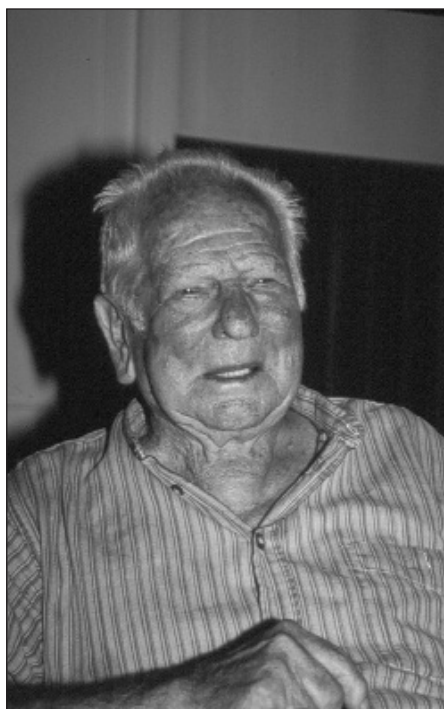
158



Primer plano de la proa del *Fornells* (Artefoto)

FORNELLS: TONI RIERA "ROXILLO"

Pescador profesional *forneller* que dedicó toda su vida a la mar y que, a la friolera edad de 93 años, fue capaz de recordar perfectamente, revivir e incluso emocionarse cuando explicaba los momentos más trascendentales de su vida a bordo de una barca. Junto a él se encontraban Diego Riera, que no ha sido pescador profesional sino, como él mismo se define, "de circunstancias", ya jubilado y que fue el primero en facilitar la elaboración de esta serie. Estuvo durante cuatro años pescando con Jaume Carrió, otro con Mario "de ses llagostes", con Miquel "Pere" otra pequeña temporada y con Xec "Tinet" otro año, tras lo cual marchó a residir a Barcelona; y Bartolomé "Tolo" Coll, pescador profesional en activo, de cincuenta y un años y auténtico deportista de la navegación con TDV, que fuera protagonista de un espacio en la serie de la televisión catalana TV3, "Thalassa".



Toni Riera "Roxillo" (Artefoto)

159

Antonio Riera Sans, Toni "Roxillo" como se le conocía en su Fornells natal, nuestro protagonista, nació en enero de 1907. Cuando llevamos a cabo esta entrevista y, por razones de edad, hacía vida en su casa y a través de los cristales de la salita de estar, que a su vez le servía de dormitorio, permanecía largas horas observando el trasiego diario de sus antiguos compañeros pescadores, de sus amigos de siempre y de sus conciudadanos, a los que en esos días había que añadir la marabunta de visitantes producto del turismo que deambulaban por el puerto y ocupaban sus múltiples terrazas. Toni veía que Fornells había cambiado muchísimo al paso de los años

—'Massa bordell avui en dia...' Cuando yo era un niño se decía que en Fornells vivían quinientas personas. No resultaba raro, puesto que las familias que tenían pocos hijos estaban como nosotros, que éramos seis hermanos. Y es que entonces no había luz. Yo conocí Fornells sin electricidad...".

La conversación mantenida con este hombre, sinceramente, supusieron varias horas de gratificante sensación, de singular sosiego. Desde el primer

momento era fácil percibir que aquel intercambio en la comunicación se estaba llevando a cabo con una persona llana, honrada, noble y de conciencia totalmente tranquila, tras una dilatada vida que llevaba sobre sus espaldas. Las reacciones en los episodios más anecdóticos generaban fácilmente su risa espontánea, sana y casi infantil. Por el contrario, cuando el pasaje entraba en un laberinto intrincado, sombrío o de consecuencias dolorosas, la emoción hacía presa fácil de este hombre castigado por mil y un avatares de la mar y de sus temporales.

160



Cap de Cavalleria (Mercé Riera)

—Nos llaman “*Roxillo*” porque mi padre era de cabello un poco rubio y, aunque fuera bajito, hacía dos como yo. Mi hermano mayor, Juan, quiso en su día ser cura y en dos años dio por terminada la carrera. Aquello fue muy rápido. Por ese motivo, mi padre me había hecho embarcar a la edad de ocho años para que ayudara en la barca ocupando la plaza de Juan, poniéndome a pescar. Además del mayor éramos otros cinco hermanos: Martí, yo Toni, Miguel, Manuel y Benjamín. Todos fuimos pescadores profesionales excepto el pequeño que se dedicó desde un principio al calzado y se fue a vivir a Mahón. Y allí sigue. A los dos años Juan dio por terminada su aventura en el Seminario y al volver, yo pasé a trabajar con el “*conco Martí*”. Hacía lo que me mandaban y en los límites de lo que a mi edad, podía. Aquella barca tenía *molta banda* así que me dieron un pequeño remo para ayudar a mantenerla adrizada, mientras que Toni “*Bomba*”, de una edad similar a la mía, hacía lo mismo en la banda contraria, aunque aquello iba más mal que bien.

Más adelante los dos chicos comenzaron a ayudar en la maniobra del *floc* (foque), cambiando de banda la vela según fuera necesario para la maniobra

—Recuerdo que en una ocasión el *llaüt* dió una fuerte cabezada y los dos fuimos a parar al mar. El “*conco Martí*” saltó gritando que habíamos caído, pero yo, que estaba asido con una mano al *batavol* (botalón) le repliqué ‘*Encara i som, encara i som!*’. Al final acabamos todos riendo, pero el susto había sido mayúsculo para quienes se encontraban a bordo. Y ¿qué quieres que te cuente?. Han pasado tantas y tantas cosas en mi vida...

En otra ocasión y navegando con el mismo “*conco Martí*” fueron sorpren-

didados por una fuerte tramontanada. Como era muy joven Toni no sentía ningún temor

—‘*Qué sap un al·lot?*’ —comentó, sonriendo.



161

A bordo de una de sus barcas (Toni “Roxillo”)

Era aquella una barca heredada muy vieja y llevaban en esos momentos una vela que quedaba totalmente apoyada sobre la borda, en donde se encuentran los toletes (los ejes sobre los cuales pivotan los luchaderos de los remos). El “*conco Martí*” no quería bajar la vela por temor a que quedaran atravesados a la mar lo que supondría un evidente peligro para todos ellos. Tras pasar un mal trago por fin consiguieron llegar a puerto, a cuya llegada a tierra otro pariente que se encontraba por allí le dijo que el chico no volvería a subir a bordo. Martí le respondió que el tiempo le había engañado, a lo que el otro respondió

—‘*I mes vegades que t’enganarà encara...*’

Toni ha trabajado a bordo de varias barcas a lo largo de su vida. No recuerda el nombre de la que pertenecía al “*conco Martí*”, en la que pasó gran parte de su niñez, pero sí perfectamente a la denominada **San Esteban**:

—Aquella “murió” durante la guerra —indica— la nombrada **Manuel**, que era la barca de la familia; otra más se denominó **Benjamín**. También navegué en la **Virgen del Carmen**, a la que hubo que cambiar su nombre al existir duplicidad por el de **Miguel Antonio**. La embarcación propia se llamaba **Virgen de la Esperanza**, nombres puestos, casi siempre y como es costumbre, atendiendo a razones familiares...

Recordaba que en la embarcación de su tío llevaban a bordo unas 23 redes con una longitud de 100 m. cada una en un único *tom*. Y que serían los quintos de la población en decidirse a instalar un motor a bordo. Más adelante éstos proliferaron y aparecieron seguidamente las maquinillas para levar las redes.

—El dentista Quique Mir nos trajo dos, una para los “*Mussos*” (éstos eran los hermanos Sans que, no se sabe por qué, en el pueblo les llamaban “*Mus*”) y otra para nosotros. Aquellos motores resultaron muy buenos y nosotros lo tuvimos durante 23 años. Eran los “*Bosch y Domenjo*”, que se fabricaban en Barcelona. Más adelante se instalaron los “*Domenjo*”, éstos fabricados en Felanitx, en Mallorca, de peor calidad, los cuales siempre tenían problemas.

Un día fuimos a pescar por *sa clapa* (*Ses Fontanelles*), un lugar en el cual no habíamos pescado nunca y calamos las redes...



Illa de ses Bledes (Xalo Buenaventura)

Cuando llegó el momento de llevarlas quedaron sorprendidos por la cantidad de pescado que había en ellas, puesto que comenzaron a salir *ratjades* i més *ratjades*. Al cabo de un buen rato Toni pudo descubrir consternado que a través del vivero de la barca el agua estaba entrando rápidamente a bordo, por lo que avisó a sus compañeros que de continuar así no tardarían en irse irremisiblemente a pique.

—Enseguida comenzamos a devolver *ratjades* al agua, *primer lo petit* pero al ver que no conseguíamos nada, tuvimos que ir tirando también las grandes. Nunca habíamos pescado tanto y vete aquí que estábamos tirando al mar toda aquella pesca.

Decidieron entonces dividir las redes en dos *toms*, estibando con ello quince en cada banda, puesto que el motor era demasiado grande, no trabajaba bien y con sus convulsiones hacía peligrar la embarcación. Recordaba que tenía un volante que pesaba más de 90 kilos él solo.

—En otra ocasión cogimos 5 *escats* (angelotes, una especie de tiburón inofensivo que suele enterrarse en la arena), una cantidad que tampoco habíamos logrado nunca y, cuando subíamos el sexto, se nos soltó ya fuera del agua y se escapó. Nuestra maquinilla era de por sí lenta, y el motor también, así que para trabajar teníamos que acelerarlo y a resultas de ello la barca trepataba tanto que se deshacía. Tuvimos que ir con más cuidado. Cuando las redes quedaron convertidas en dos *toms*, aquel problema disminuyó bastante.

Por supuesto que cuando el motor fue incorporado a la embarcación, la vela pasó desde entonces prácticamente al olvido, dadas las prestancias y ventajas que ofrecía el primero. Sin embargo, el padre de Toni sí era un enamorado del trapo y en todas las ocasiones que podía aprovechaba para izarlas.

—Me acuerdo que Mario nos decía que le encantaba vernos navegar a la vela. Era aquél un bote muy quillado construido en Ciutadella. La verdad es que navegaba muy dócil y se deslizaba por las aguas muy suavemente.

Toni se acuerda de los puntos en los que capturaba langostas, muchos de



Ses Arrumbades perfectamente marcadas (Paco Buenaventura)

los cuales hoy se encuentran prácticamente esquilados...

—Pero me acuerdo de algún otro, que estoy seguro que todavía permanece intacto porque nadie lo ha sabido encontrar —ríe con picardía— ‘...però jo ya no hi anirè’ —añadió—. Aquellos eran trocitos de fondo en que para poder acertar las rocas tenías que calar las redes prácticamente la una al lado de la otra.

Recordaba también que en su juventud la langosta no se cotizaba en el mercado y por ello preferían que en las redes abundara más el pescado. La *carnissèra* de langosta se cotizaba a 2,50 pesetas y nadie la quería capturar. La *carnissèra*, unidad de peso utilizada aquellos años, correspondía a tres *terces* y una *terça* equivalía a 400 gramos. También es sabido por todo el aficionado a las cosas de la mar que los pescadores de aquellos tiempos trabajaban con muchísimo esmero, exquisita profesionalidad y eran grandes expertos para retener “in mente” sus observaciones. No necesitaban en absoluto de la electrónica moderna para situarse en la mar. *Bona vista i bona memòria* eran los atributos que definían al buen profesional: tomaban sus enfilaciones pertinentes (*senyes*), que guardaban celosamente en su memoria y que no escribían nunca en lugar alguno; situaciones que se pasaban de padres a hijos sin posibilidad de que se enteraran terceras partes puesto que en ello les iba el pan de cada día.

Los lugares de pesca siempre han quedado muy alejados de su puerto base, tanto, que un día un consorcio (Junta de Salvamento Marítimo de Mahón), decidió disponer para su salvaguarda un bote de salvamento.

—Por aquel entonces las barcas eran muy pequeñas, y nosotros íbamos a pescar con los palangres muy lejos, y con ello nos tocó la mala suerte de tener que soportar muchísimos temporales. Sacábamos el *lloc* de *Santa Anna* por el *Penyal de Curniola* y cuando a la *torre de senyals* (Semáforo de Bajolí) la teníamos por el *cassat de sa Farola* (Faro de Punta Nati), entonces hacíamos un seno y allí comenzábamos a calar. Las tres horas de motor a buena marcha no nos las sacaba nadie. Nos llevaba dos ponernos al través del *Cap de Ferro*. Pero aquella zona era muy buena y queríamos hacerla; supongo que era debido a que por aquel entonces no estaba todavía muy trabajada.

Cierto día en que nos encontrábamos recuperando los aparejos en aquellas inmediaciones nos entró un *gregal fort*. Rompimos la *mare des palangre* después de mucho tensar puesto que allí existen muchas rocas, tras lo cual nos pusimos a navegar lo más rápido que nos fue permitido de regreso hacia casa. Nos encontrábamos al través de *Cala en Calderer* cuando se puso el sol, mientras navegábamos con *trinqueta* y *mitjana* con rumbo al ‘*Pas*’ (situado entre la península de *Cavalleria* y la *illa de Sanitja*, o *Porros*).



Far de Cavalleria, testigo de muchos avatares de los pescadores locales (Artefoto)

Toni y su gente continuaron navegando y a medida que se iban acercando a Cavalleria el temporal de *gregal* había arreciado y la mar rompía ya con bravura. Pero no querían dar la vuelta por fuera de la *illa de Sanitja* porque suponía prolongar de por sí el mal rato, por lo que esperaron a que pasaran *ses tres arrumbades* (las “tres marías”) tras las cuales las aguas quedarían más encalmadas, o por lo menos no tan encrespadas y aprovecharían para salvar el paso. Así lo hicieron, cruzaron sin mayores problemas y cuando comenzaban a tener por la proa la bocana del puerto, Toni le dijo a Manuel:

—Enciende una cerilla para que nos vean desde tierra y vendrá a ayudarnos el bote de salvamento...

Y es que en aquellos años no existían tampoco ni los cohetes, ni las bengalas de socorro. Nuestro hombre confiaba que los demás pescadores, al ver que a aquellas horas aún no habían regresado a puerto, se encontrarían ya expectantes. Así continuaron avanzando a la par que encendían cerilla tras cerilla. Cuando se encontraban cerca de la bocana pudieron descubrir que el bote venía hacia ellos... ¡habían visto el tenue destello de las cerillas!. Esto demuestra, sin duda, la experiencia, la constancia y el sentido de compañerismo (*germanor*) que flotaba entre aquel grupo de intrépidos hombres de mar que, a bordo de sus pequeñas embarcaciones, se hacían a la mar un día tras otro para poder con ello mantener y subir a sus familias. Toni era defensor de la teoría de que resulta mucho mejor esperar a que pasen las “tres marías” que aventurarse a dar la vuelta por fuera de la isla de Sanitja, porque quedaban más expuestos a los fuertes embates que allí se originan.

Otro temporal, de los peores que recuerda y también de *gregal*, les sor-

prendió en alta mar, muy alejados de tierra, teniendo que poner proa hacia la playa de *Sa Font d'ets Escalons* para navegar.

—‘...en popa amb vent redó per que aquell dia la mar ens menjaba...’

Habían escogido para pescar un punto bastante alejado al NW de la *illa de Sanitja*. Lo más corto hubiera sido poner rumbo hacia el puerto del mismo nombre, que quedaba muchísimo más cerca pero Toni, que tenía entonces veintitrés años, quiso regresar a Fornells.



165

El bote de salvamento del que era mecánico, *Fornells* (Toni “Roxillo”)

—Aquello había aumentado tanto que decidí navegar hacia afuera y posteriormente poner rumbo en popa hacia *Sa Font d'ets Escalons* porque la gran mar que venía no me dejaba arrumbar hacia el puerto. Mi hermano Miguel me iba advirtiéndome en cada momento cuando se nos acercaban las olas de peor cariz. La situación llegó hasta el límite de que yo gobernaba la barca girado hacia popa y aguantando el timón con las dos manos. Con alguna de las *arrumbades* que me advirtió, embarcamos agua en cantidad, aunque afortunadamente no entraba en el interior de la barca puesto que llevábamos todos los cuarteles perfectamente encajados, salvo una pequeña ranura donde meter las piernas y así poder sujetarnos. Cuando escondimos a *Na Guillemassa* por la *Punta des Morters* dije a mi hermano que era el momento y teníamos que cambiar la bordada, esperé a que viniera la encalmada y cambié lo más rápido que pude el rumbo. ‘*Aquella mar tan maleïta mos menjava, pero ho vam salvar*’ y así continuamos hasta situarnos frente a la bocana desde donde, con otra bordada, entramos de empopada sin que ocurrieran mayores males.

En tierra, un primo de su madre, al que Toni llamaba familiarmente “*conco en Jaume Biela*”, le dijo que si él fuera el “Cabo matrícula” (como se denominaba al “Contramaestre” de la Armada, en realidad “celador del puerto y pesca”) le quitaría el título de patrón inmediatamente para que no volviera a salir. Toni le respondió que el tiempo les había sorprendido, a lo que el otro le dijo:

—Y con lo joven que eres te sorprenderá muchas veces más, todavía...

Pasaron unos tres años y Toni “*Roxillo*” se encontraba trabajando nueva-

mente en la mar, a poniente de *Sanitja*, mientras que el padre del “*conco en Jaume*” se encontraba a bordo de otra barca un poco más a barlovento.



Tiempo de recuerdos para compartir con los amigos (Toni “Roxillo”)

Se desató una *tramontanada* de las de época. Toni, que en esta ocasión ya tenía más experiencia, se dejó de aventuras y puso proa directa al *port de Sanitja* a buscar refugio mientras observaba que la otra embarcación hacía lo contrario y rodeaba la isla para dirigirse a Fornells.

—Yo puse un saco amarrado en el palo de la *mitjana* para ver si ellos nos veían dirigirnos hacia *Sanitja* y de este modo vendrían tras nosotros. No sucedió así y aquella barca continuó navegando entre cabezadas y pantocazos medio perdidos, hasta que les salió el bote salvavidas, poniéndose a su barlovento con lo que les dio protección y acompañó hasta que pudieron ganar el puerto. Cuando llegamos a Fornells nos encontramos al “*conco en Jaume*” y le dije ‘Hoy sería yo quien os quitaría el título de patrón...’ El otro, compungido, me dijo que eran los chicos quienes habían querido continuar hasta Fornells...

Actualmente las cosas han cambiado mucho en todos los aspectos y, uno de ellos, es la propia meteorología, con constantes partes emitidos por radio y televisión. Toni no tenía, entonces, televisión y, muchas casas, ni tan siquiera radio. Los partes que se recibían eran bastante aventurados y los pescadores tenían sus propios sistemas que, a veces acertaban y otras, por desgracia, no, para vaticinar el desarrollo del tiempo en las siguientes horas. También hoy día, a pesar de los sofisticados sistemas, satélites y radares las predicciones fallan bastante más de lo que cabría esperar. Toni solía fijarse en las nubes, en cómo estaban cuarteadas, en los atardeceres rojizos. Si se encontraban en la mar solían observar el aspecto que presentaban, sobre todo las que subían por el *llebeig* o bajaban del *mestral*, algo que hoy no hace casi nadie. Existen todavía algunos pescadores y gentes del campo, e incluso algunos aficionados, que siguen siendo buenos observadores de estos síntomas y a fe que aciertan bastante en sus predicciones.

Recordaba una anécdota de la que fue protagonista junto con otro de los pescadores profesionales entonces retirados de Fornells, Miquel Petrus, el cual solía ir a pescar con su suegro “*Bià del Toro*”, quien ese día se encontró

indispuesto. Toni invitó entonces a Petrus a ir de palangres embarcado en su barca a lo que éste aceptó.



167

Sus años profesionales habían quedado ya, muy lejanos (Toni “Roxillo”)

Cuando se encontraban por fuera del *Cap de Favàritx* observaron la presencia de un bote tripulado por pescadores de Es Castell. Petrus, que era fumador, no había traído consigo el tabaco y les solicitó un cigarrillo. Los otros le entregaron una cajetilla puesto que llevaban suficiente a bordo, con lo que éste pudo calmar sus ansias de fumar...

—Continuamos trabajando hasta que llegó el momento de llevar los palangres puesto que había que regresar a Fornells. Los otros volvían al puerto de Mahón y, ¡caray qué racha más extraña!... Se había levantado un poco de aire de *gregal*, pero enseguida desapareció. Al cabo de poco tiempo volvió a repetirse el fenómeno y esta vez fue en aumento. Encontramos el palangre enrocado de tal forma que terminamos por romper y tuvimos que cambiar de *capcer*, acercándonos mucho más a la costa, cerca de la *barbada*, a ver si por el otro lado venía limpio. La cosa fue mejor y cuando lo tuvimos recuperado aquello había aumentado bastante, por lo que pusimos rumbo a Fornells habiendo largado la *trinqueta* y la *mitjana*, a las que ayudábamos con el motor. De no verlo claro la idea era desviarnos hacia *Cala Prudent*. Con aquella mar la barca no terminaba de encontrar el rumbo y, mientras, yo sostenía firme *s’arjau des timó*. Miquel Petrus, que estaba nervioso, me decía que en su opinión íbamos demasiado despacio y que era mejor orzar diez veces a que por una menos, falláramos. En un momento dado le di más motor y entonces la ola nos pasó por toda la cubierta. Miquel, que se encontraba a mi lado en la popa, se llevó un sobresalto. Entonces yo le dije que si le hubiera escuchado, haría tiempo que hubiéramos *fet sota*. Además, si te acercas con demasía a las peñas, siempre te encuentras con el retorno de las olas (*regolf*), el cual te hace muy mal navegar, por lo que siempre prefería hacerlo en aguas abiertas y libres. Continuamos remontando y Miguel preguntaba a cada momento si podíamos virar y poner ya rumbo a tierra. Yo le contesté que hasta que no saliera la *Torre de Fornells* no podíamos hacerlo

con seguridad. Cuando por fin salió, el hombre no tardó ni un segundo en decírmelo inmediatamente. Entonces le respondí que de no haber aguantado hasta entonces, al estar al través de la *Punta des Morters*, con lo que allí se había formado, hubiéramos volcado y el mar nos hubiera tragado. Coincidió que en ese mismo momento que el bote de salvamento se estaba haciendo a la mar para acudir en nuestra ayuda porque, la verdad, es que ese día se había formado un buen temporal.



Los pasos entre *Illa des Porros* y *Cap de Cavalleria* forman rompientes (Artefoto)

Toni recordaba que durante todos estos años habían ocurrido muchísimos temporales. Pero por aquel entonces, la situación no era como en la que estuvo trabajando puesto que la dársena de Fornells había sido protegida con el dique y muelle del rompeolas, que lo defiende satisfactoriamente de los embates. Pero en aquellos años no existía, las aguas saltaban su mediana defensa y en muchas ocasiones las enormes piedras pasaban de la *banda de fòra* al interior de la dársena-refugio movidas por las impetuosas olas. Incluso había días en que no se podía pasar desde un lado hacia el otro de la población en esa parte.

—Había que esperar a que pasara la *arrumbada* puesto que las olas invadían el espacio donde se encuentra actualmente el parque infantil, junto a la antigua caseta de Marina y la base de la escollera, quedando toda la zona cubierta por montones de algas —(en realidad *Posidonia oceanica*, popularmente denominadas “algas”, de ahí su nombre “*S’Algaret*”)— y en las puertas de las casas de “*ca na Tonia Sinforosa*” y de “*Na Joana Rossona*”, los vecinos podíamos ver corretear a los cangrejos que incluso penetraban en sus interiores. La puerta de “*en Moreno Penita*” —(actual restaurante “*Sa Llagosta*”)— quedaba tras un montículo de *macs* que las olas habían arrastrado también hasta allí. Las barcas, que con buen tiempo estaban amarradas perpendiculares al muelle, cuando existían indicios de viento, eran dejadas *en banda* pues de lo contrario rompían amarras y los daños materiales podían llegar a ser de auténtica consideración. Aún así, no era extraño que alguna las rompiera o perdiera el muerto.

Recordaba también la labor de los teñidores de redes (*tenyidors de xer-*

xes), que necesitaban para su trabajo gran cantidad de leña que los propios pescadores recogían de la costa para abaratar gastos. Éstos, tras calar sus aparejos *de prima* se acercaban a la orilla y cargaban cuanto podían sus barcas de astillas y trozos de leña que el mar había arrojado en la costa durante los temporales. En un patio anexo a su casa existía un pequeño molino con una piedra de moler que un asno con paso cansino se encargaba de hacer girar y así reducir a polvo la *escorça* (corteza) también aportada por ellos procedente de los pinos. El agua para hervir el tinte se sacaba de un pozo que existía donde se encuentra *sa saleta* de la propia vivienda de Toni en la cual se realizaba esta entrevista

—Ustedes están sentados encima de ese pozo...—nos comentó Toni sonriendo. Se utilizaban unas ollas que tenían una capacidad de aproximadamente trescientos litros de agua, la cual tenía que estar en permanente ebullición para que la operación resultara un éxito. Por ello, se explica la necesidad de recoger grandes cantidades de leña para que no les faltara durante la operación.



Imagen de una época perdida en el tiempo (Fotos Antiguas de Menorca)

En cuanto a naufragios, Toni tenía muy presente todavía el acaecido a los hermanos “*Patatus*”, dos pescadores que *anaven de nanses*, al igual que muchos otros.

—El mayor de los dos hermanos era de mi quinta, Miquel, y éramos muy amigos. El otro era Joan, de apellidos, Roselló Riera. Quizás aquel accidente pudo haberse evitado puesto que no se dio la alarma hasta que fue demasiado tarde. Estábamos todos en el puerto desde bastante antes del mediodía. A última hora de la tarde, cuando me iba a dormir, vino “*Bià del Toro*” a avisarme de que no me metiera en la cama puesto que tendríamos que salir en el bote de salvamento. Yo le pregunté a dónde íbamos a ir a esa hora y me contestó que no se sabía nada hasta ese momento de los dos hermanos. Se llegó a pensar que muy probablemente se habrían quedado en cualquier punto de la costa al salirles el temporal ya que al parecer habían marchado a pescar a poniente de Cavalleria. Al día siguiente localizaban el bote en *Es Passet*, entre la *Illa de Sanitja* y *Cavalleria*, con un agujero en su casco.

Era un mes de marzo y aquel día era muy frío. Se supone que estuvieron aguantando mientras pudieron y que incluso amarraron en el palo un trozo de papel para que los vieran desde la costa, pero se ve que se debió romper con el viento y no hubo forma de hacer nada por ellos.



Remanso de paz (*Mercé Riera*)

Toni recordaba emocionado otro naufragio, éste sufrido por dos hermanos suyos del cual afortunadamente lograrían salvarse, aunque uno de ellos quedaría marcado para toda su vida. El problema surgió a causa del vivero de a bordo, el cual había sido renovado y que en aquellos momentos llevaban abierto

—De estar cerrado, la barca hubiera continuado flotando en la superficie. Pero como lo tenían abierto la barca se fue a pique. Bajo las aguas se mantenía vertical y aún sobresalía en la superficie una parte del botalón cuando consiguieron encontrarla tras varias horas de búsqueda en la zona de *Cala en Carbó*, en el término de Ciutadella, a donde había sido arrastrada por el fuerte *llevant* que estaba establecido. Habían volcado cerca del *Escull de ses Bledes*, a donde lograron llegar nadando, aunque prácticamente agotados. Martí, el hermano mayor le dijo al otro, Joan, que tenían que tirarse nuevamente al agua para alcanzar la tierra firme, puesto que allí no les iba a encontrar nadie y acabarían muriendo de inanición y ateridos por el frío. Al final logró convencerlo y atravesaron. Desde *Cala Barril*, a pie, ‘...*conta quin tros*’, continuaron hasta llegar al *port de Sanitja*, donde se encontraban “*es conco Miquel*”, el padre de Martí “*Bomba*” y Toni, a quienes rogó que fueran a buscar e intentaran recuperar la barca siniestrada. Y el propio Martí, a pesar de todo lo que le había ocurrido y haber andado hasta allí, se fue con ellos a buscarla. A mí vinieron a avisarme por la noche de lo que había ocurrido y me fui sin dudarlo ni por un momento hasta *Sanitja*, donde me encontré con mi hermano Joan, el cual me explicó todo lo ocurrido. Yo le pregunté inmediatamente por Martí, porque no lo veía, pero él me tranquilizó contestándome que se había marchado con el otro grupo a buscar la barca. Mi hermano estaba muy afectado y tuvo que atenderle el doctor Gomila. A raíz de los acontecimientos estuvo enfermo durante ocho meses

pasando diferentes consultas médicas, incluso con un médico que se desplazaba desde Barcelona. Al final logró curarse, pero nunca más volvió a ser como nosotros, el pobre y, a los cuarenta y cuatro años, fallecía...

El bueno de Toni “*Roxillo*” no pudo continuar, la emoción de aquellos trágicos recuerdos le había afectado bastante, por lo que decidimos cambiar de tema. Lo sucedido me había recordado las conversaciones mantenidas con Toni “*Neni*”, el cual sufrió un caso parecido navegando solo, que llegó a tragar muchísima agua de mar hasta poder conseguir alcanzar la costa y que estuvo padeciendo sus secuelas durante muchísimo tiempo llegando al punto de tener que cambiar de oficio. Sin embargo, la sugerencia del médico que le atendía, el mismo que atendió en su día a Joan “*Roxillo*”, le conminó a volver al mar, de lo contrario, no lo hubiera podido hacer nunca más. Toni llevaba jubilado veintiocho años...

—Y gracias a Dios que ya terminé de pescar, porque después de jubilado, mi hermanó se cayó y rompió dos costillas, con lo cual tuve que embarcarme de nuevo. En cambio, pescar dentro del puerto me gustó bastante, porque nos dejaban calar algunas *xerxes*, en cuyo período tuve algunas alegrías y también algún susto. ¿Tengo que contar también esta anécdota?

171



Aguas alborotadas en el interior de la bahía (Mercè Riera)

Ante nuestro asentimiento, continúa:

—Por aquellos años no había tanto tránsito como existe en la actualidad en el *Moll de ses Salines* y aquella zona resultaba muy buena para intentar coger alguna *círvia* o un *altre peix guapo*. Pensé en ir a calar y volver para batir al *auga* para ver si salía algo. Así que, me levanto de madrugada, voy hasta allí y tras batir el aparejo me pongo a tirar del cabo para recuperarlo. De pronto vi un *blanquer* en el extremo del aparejo. Por aquellos días la gente había comenzado ya a ir a nadar al pantalán de madera. Con aquella *fosca* inmediatamente pensé ¿será un hombre muerto lo que tengo yo cogido?. Al principio pensé en esperar a que clareara para verlo bien antes de acercarlo más pero, luego, me dije que no valía la pena esperar puesto que si estaba muerto ya no habría nada que hacer. Además la curiosidad me mantenía en vilo. Al final, lo que había en mi red era una *palomida* de 21

kgs. nada menos. Era muy larga y estrecha, en lo cual se diferenciaba de las *círvies* y, como ya estaba muerta, de ahí que estuviera más blanquecina. De estar viva, su color hubiera sido otro y además hubiera presentado lucha pero como no me tensó nunca el aparejo, yo me temí en un primer momento lo peor. La verdad es que cogí un sofoco, un auténtico sofoco... —finalizaba riendo de buen grado, y añadió:

—También recuerdo que en cierta ocasión iban de palangres con una barquita muy pequeña que había sido mía durante muchos años, el *Virgen de la Esperanza*, Miquel Petrus, “*Bià del Toro*” y Diego Petrus, de los cuales, ya hemos hablado antes de los dos primeros. Bià me dijo que nunca se habían visto tan perdidos como en aquella ocasión. Nosotros en el día de la *ponentada* y para venir cuanto antes a puerto, terminamos de levar los palangres y para no atravesarnos a la mar, hicimos rumbo hacia la *farola* y *Sa Llosa* y cuando estuvimos suficientemente a poniente de la bocana, viramos y entramos de empopada. Sin embargo, ellos, cuando se encontraron frente a la bahía, no se atrevieron a dar la popa ante aquella mar tan respetable, quedando medio de través, de tal forma que llegó la ola y les llenó casi completamente la barca, perdiendo con ello los palangres y otros aparejos que llevaban sobre la cubierta. Era un bote que se utilizaba, como casi todos, para la pesca del palangre hasta que llegaba la época de la langosta. Finalmente pudieron llegar a puerto sin más contratiempos.



La bahía de Fornells. “*Bassa d’oli*” (Mercé Riera)

Los peces capturados más importantes que recuerda fueron *círvies*, la mayor de ellas con un peso de 21 ó 22 kilos. De peso aproximado a éste capturaron bastantes más.

—Una vez me divertí mucho capturando un ejemplar que nos presentó bastante lucha. En la mar había un *capcer* con su correspondiente *pedral* al fondo. Cuando nosotros enganchamos al pez, se puso a hacer *espolsims*, saltando en la superficie y no había quien lo dominara, hasta acabar por empezar a dar vueltas alrededor de aquel *capcer* fondeado. Nosotros no podíamos hacer nada porque nuestro motor no tenía marcha atrás y suerte que quedó enrollada al flotador y por lo tanto perfectamente atrapada. Otros peces

importantes han sido *clavellots*, *ballestrius*, *escats* y también un *dofinot*. Este último había quedado atrapado en las redes.

Cuando fueron a llevarlas pudieron comprobar que pesaban de forma anormal, de tal forma que la *braçada* (acción de subir un tramo de red, una “brazo”), que por aquel entonces se hacía de forma manual al no existir las maquinillas, tenían que realizarla al unísono, uniendo fuerzas.

—Nosotros creíamos que no lograríamos terminar de llevarlas nunca y cuando pudimos ver lo que había, descubrimos el delfín. En *Es Pas* hay muchas piedras por lo que, además del pescado, las redes venían cargadas de ellas, de ahí que nos costara tanto poder recuperarlas. Cuando lo tuvimos a nuestra altura cortamos a su alrededor la red, hasta que pudo soltarse y marcharse de nuevo. Del enorme esfuerzo que hicimos, a Miquel le provocó una hernia, que se haría manifiesta al cabo de un par de días...



Primer planode la proa del *Fornells* (*Mercé Riera*)

Toni recuerda que cuando estuvo pescando dentro del puerto, además de la anécdota de la *palomida*, le ocurrió alguna otra más.

—Como cuando iba a coger pulpos a la *Colàrsega*, al fondo del todo. En una ocasión saqué ocho. Si alguno se enganchaba abajo, le soltaba el *cerquepous* y lo enganchaba, con lo que podía recuperarlo sin más. Pero un día me tocó uno que, en el momento de querer sacarlo, vi que estaba fuertemente aferrado. Yo pensaba que era raro, puesto que no se soltaba de ninguna forma. Le enganché el *cerquepous* y tampoco venía. ‘*Y ara que faig?*’ —pensé yo— ‘*Ja t’arreglarè jo a tu, ja*’. Y lo estaba viendo allí mismo, así que cogí un remo y le di un buen golpe en la cabeza y si pudiérais ver de qué paso... salió disparado... pero como el carrete de nylon tenía bastante hilo, después pude recuperarlo tranquilamente. Otro día terminé de calar frente a *Na Peu*, exactamente donde había uno de esos bloques para la construcción que se utilizan actualmente. Justo a su lado quedaba el *pedral* de la red y vi que en uno de los orificios del bloque estaba cómodamente aposentado un pulpo. Pero no tenía ningún tipo de pescado para dárselo como cebo, así que de mi propio pañuelo decidí cortarle un trocito para

ensartarlo en el aparejo. Lo metí en el agua y ¡zas!, enseguida se abrazó el pulpo. Tiré de él y no venía, puesto que también estaba fuertemente asido al dichoso bloque. Me puse a pensar otra vez en hallar una solución, porque aquello no venía ni a tiros. Entonces me acordé de un ancla pequeña que llevo a bordo y la dejé caer por detrás del bloque y cuando logré separarlo del lodo y estaba ya entre aguas, se resbaló del ancla y cayó pesadamente al fondo. Si vierais de qué forma salió disparado de su interior aquel pulpo... se fue muy lejos, pero pude recuperarlo porque el hilo era bastante largo y el pulpo estaba muy bien enganchado. Para ello cogí los remos y bogueé hacia él hasta ponerme encima ¡pesó dos kilos, trescientos gramos!. Estas anécdotas son cosas tontas pero a mí me servían para disfrutar y pasar el tiempo agradablemente. Mucho más que tener que ir a faenar lejos. La verdad es que fuera no disfruté nunca, porque siempre que hubo mal tiempo me tocó a mí llevar el timón. Y cuando íbamos a la vela, igual. Quienes me enseñaron a hacerlo me dijeron que no debía de ligar firme, nunca, la escota, y que debía de aguantarla con el cuerpo si no podía hacerlo con la mano, de tal forma que si por descuido me levantaba, quedara completamente suelta, puesto que una mala racha podría fácilmente hacer volcar la embarcación. Una vez, Miguel, que no tenía paciencia, la amarró a una banda. De pronto vino una racha fuerte. Yo pensaba que si dependiera de mí, soltaría escota pero él no lo hizo y, de pronto, ¡catacrac! la antena de la vela se partió en tres o cuatro trozos. Me lo miré y le dije: Miquel, a mí ésto no me hubiera pasado. Y es que el viento es muy peligroso y aquí, en la bocana de Fornells, por su culpa han ocurrido muchos accidentes, sobre todo cuando las barcas de los profesionales navegaban a vela, porque se forman unos remolinos muy violentos tras haberte quedado completamente encalmado. Mi padrino también volcó en ese punto. En otra ocasión, navegando a bordo de un bote que tenía por nombre *Invencible* y portando en cubierta las redes perfectamente estibadas para llevarlas al teñidor, estuve bastante preocupado, porque pensaba que si la embarcación volcaba perdería todos los aparejos. Aquella embarcación era muy buena para navegar a la vela y yo estaba encantado con ella, máxime cuando veía que las otras embarcaciones, más grandes, no le podían. Pasé por allí con la escota *en banda* durante todo el tiempo para mantenerme perfectamente y ganar el puerto sin problemas. Había quienes tenían ganas de entrar en puerto cuanto antes y por ello, al llegar a la bocana, se descuidaban. Entonces perdían el control de la embarcación cuando aparecía uno de aquellos terribles remolinos. Las rachas de *gregal* son las más peligrosas; por el contrario, las de *tramontana* suelen ser más constantes. El padre de mi mujer sufrió uno de estos accidentes al través de *Ses Fontanellas*. Por aquellos años, aquí, en Fornells, teníamos dos bandas de música y los domingos se colocaban enfrente de donde estaba situada “*Ca na Rondina*” y la plaza se ponía a rebosar de la gente que acudía a escuchar los conciertos. Había una gran afición y de aquí salió un gran músico local, “*Bep Mus*”. Con la pérdida del padre de mi mujer se puede decir que terminó aquello puesto que nadie quiso continuar con su labor.

Como Toni es un gran experto, hemos querido saber el nombre científico o algún dato que nos pueda ayudar a identificar al llamado *peix porc*, una especie de la cual se utiliza el hígado para fabricar un aceite medicinal de grandes posibilidades curativas, del cual nos habló en su día otro veterano pescador de Ciutadella, “*Xisco Felitus*”. Parece ser que se trata de un tipo de pez con una anchura más exagerada de lo normal, que visto de frente sus facciones recuerdan precisamente a las de un cerdo. No tiene una longitud

excesiva en sus proporciones, sino más bien todo lo contrario...



El Fornells en una procesión marinera de la Virgen del Carmen (Elsa Roselló)

175

—Cuando fuimos a Santañy, a Mallorca, con la barca de Miquel para reparar, nos encontramos con uno tirado en la carretera que se ve que alguien había abandonado. Yo se lo dije a Miquel y, mientras lo estábamos observando se nos acercó un señor que nos preguntó si éramos pescadores, a lo que respondimos afirmativamente. Nos siguió preguntando por el pez que estaba en el suelo, por si éramos capaces de identificarlo. Le contestamos que nosotros lo conocíamos como *peix porc*. Nos preguntó, entonces, si era aprovechable y al contestarle que se utilizaba su hígado, el cual se ponía al sol, con lo que destilaba un aceite que tenía propiedades medicinales, el hombre dijo que era médico y que se lo iba a llevar para poder hacer una prueba. Y se marchó con aquel pez la mar de contento. Fíjese si sé lo que es un *peix-porc*. Ahora, lo que no conozco es su nombre científico, porque además se capturan muy pocos, no es corriente. Puedo decir que es muy ancho, que tiene cierto parecido a una *quissona* y que tiene un morro muy exagerado (en realidad, *Oxynotus centrina*). Podría decir que fue tanta la casualidad de encontrarlo en la carretera, como la suerte que tuvimos de no perdernos en aquel viaje. Porque habíamos salido con el *llevant* y a mitad de camino nos entró una *tramontanada* espantosa. El motor no funcionaba bien y por eso íbamos al mecánico para que le hiciera una revisión a fondo. En medio de aquel temporal, Jesús (Jesús Pascual) dijo que él entraría en el puerto que teníamos más cerca, Porto Cristo, por seguridad. Estábamos aún a diecisiete millas de nuestro destino, Cala Figuera, que es el puerto de Santañy. Entramos allí y Miguel con Jesús marcharon a cursar un telegrama a nuestras respectivas familias. Allí les atendió una chica joven, pero el telegrama no llegó nunca a sus destinos. Continuaba soplando la *tramontana* muy dura y en Menorca estaban todos muy preocupados puesto que no se sabía absolutamente nada de nosotros. Al atardecer, el *mestre d'escola* “Joan es Vell”, que tenía una moto, les dijo que se iba hasta Es Mercadal para intentar llamar por teléfono a Santañy y saber si habíamos llegado, porque en Fornells tampoco existía ningún teléfono instalado. De esta forma pudieron saber por el mecánico que nosotros habíamos llamado por te-

léfono comunicando nuestra entrada de arribada en Porto Cristo. Después nos juntamos con varios familiares que residían en aquella población y nos comimos un *arròs amb sípia* de los que hacen historia. Lo que son las cosas: nosotros estábamos la mar de bien y en Menorca toda la familia pasando pena... Al día siguiente reanudamos el viaje ¡no nos pasó nada porque se ve que no tenía que pasar!. Cuando llegábamos a Cala Figuera observamos que desde la parte alta del *penyal* (acantilado) alguien nos estaba haciendo señas. En aquellos momentos Miquel empuñaba ya los remos porque como era la entrada, habíamos parado el motor. De pronto descubrimos una rompiente exactamente frente a nuestra proa. Viramos y nos alejamos de aquel peligro. Cuando llegamos nos explicaron que se estaban construyendo unos grandes bloques de hormigón para colocarlos de rompeolas para el muelle de pescadores y así protegerlo de los vientos de *gregal* y *llevant*, los cuales afectaban bastante el lugar. Algunos habían caído en mala posición y en lugar de ser protectores se habían convertido en todo lo contrario, en un peligro para la navegación. Un poco más y rompemos nuestra barca contra él. Tuvimos que ir en dos ocasiones a reparar el motor a aquel puerto; un motor que, por cierto, resultaría bastante deficiente.

176



El bote *Fornells* fondeado en el centro de la dársena (Elsa Roselló)

FORNELLS: TONI GARRIGA "TANU"

Antoni Garriga Riera, más conocido entre sus convecinos como Toni "*Tanu*", es otro de los profesionales de la pesca de Fornells que pasó a la jubilación hace ya varios años. Hoy, por desgracia, no se encuentra ya entre nosotros. Sus herramientas de trabajo fueron en su día traspasadas a su hijo y desde entonces se mantiene en forma con un *llaüt* de 28 palmos con cabina llamado *Cristina y Toni* con el que pasó a matar el gusanillo.

Sus orígenes como pescador le habían llegado en su día por herencia, ya que su padre fue el conocido "*Conco Tanu*" (mencionado en artículos anteriores) a quien, a la edad de once años, comenzó a acompañar en diversas ocasiones a bordo del *Tanu*, aunque pudo evitar el remar por haber sido instalado en el bote familiar un pequeño motor, un "Cañellas", con el cual serían protagonistas forzados de la primera anécdota. Aquel día, tras haber finalizado el mecánico su instalación, le dijo al padre cómo se ponía el motor en marcha y cómo se paraba, mostrándole el grifo de la gasolina y poco más (porque realmente tampoco sabía mucho más...)

177



Toni Garriga "*Tanu*" (Joana Coll Barro)

—Mi padre lo arrancó y, tras soltar amarras, estuvieron dando unas vueltas por la bahía, para volver poco después. Pero se encontraron con que no eran capaces de pararlo. Y se pasaron un buen rato dando vueltas hasta que se les ocurrió cerrar el grifo de la gasolina consiguiendo con ello sus propósitos cuando ésta se acabó. Ciertamente, se encontraban todos un poco cohibidos, puesto que un motor en una barca era algo nunca visto y nadie sabía por dónde meterle mano.

Otra anécdota que recordaba de su niñez fue la aventura que le ocurrió a un pescador de *bolitx* de Fornells. Era aquél un profesional que llevaba embarcados en su bote a otros cuatro hombres que trabajaban de ayudantes para manejar el aparejo. Solía levantarse de madrugada e iba a avisarlos uno por uno para hacerse a la mar y comenzar a faenar. Él solía llegar un poco antes a la barca para prepararla a fin de que cuando llegaran sus compañeros poder zarpar sin más.

—Pero hete aquí que un día llega al muelle y encuentra a su embarcación a medio desamarrar. El hombre salta extrañado a bordo y, de pronto, se le aparece frente a él un individuo que se encontraba medio oculto portando un cuchillo bastante grande en la mano y le indica que suelte amarras inmediatamente. El pescador le contestó que estaba esperando a su tripulación pero el otro insistió poniéndole el cuchillo en su costado y no tuvo más remedio que largar cabos y ponerse a remar puesto que aquella barca carecía de motor. Cuando estuvieron separados del muelle le indicó que bogara hacia afuera, a mar abierta. El pescador comenzó a remar cerca de la costa pero el otro volvió a insistir en que se separara y lo hiciera por el eje de la bahía. A base de bogar, pronto estuvieron fuera y arrumbaron hacia el faro de *Cavalleria*. El pobre pescador pensaba en que si el agresor no se daba cuenta y se había tranquilizado algo, podría acercarse lentamente a tierra y en un momento de descuido, lanzarse al agua y ganar la costa. Y así fue que, en cuanto lo apercibió un poco despistado, sin pensárselo dos veces, se lanzó al agua y salió a la superficie todo lo lejos de la embarcación como le permitieron sus pulmones, puesto que sabía que el otro no llevaba armas de fuego y que no haría navegar la barca más rápido que él para perseguirle al no tener ni idea sobre el manejo de los remos. Nadando ganó la costa y por donde pudo subió al acantilado dirigiéndose a continuación a pie hasta Es Mercadal (no tenía otros medios), para poner en aviso a la Guardia Civil. Cuando lo logró, volvieron a Fornells y embarcando en dos barcas fueron en su busca. No les costó mucho: lo encontraron cerca del faro puesto que, entre que el hombre no sabía remar y había algo de corriente, prácticamente no se había movido del lugar. Los agentes lo cogieron y se lo llevaron a la *Mola*, en *Ma-hón*, ya que estaba siendo buscado al tratarse de un penito fugado. A veces se solían ver a estos fugitivos por Fornells, deambulando en busca de una salida, algo de por sí difícil en una isla y como era ya conocido que se habían escapado, los lugareños les denominaban *fogits* (huidos).

A Toni, más adelante le cogió el servicio militar, que tuvo que cumplir en la Marina, en cuyo transcurso perdió a su padre tras una dura enfermedad cuando apenas había cumplido los sesenta años. Pero tenía a su hermano que era pescador como él, Jaume “*Tanu*”, hoy también fallecido y dos hermanas más. Ambos hermanos se unieron en el negocio, aunque cada uno tendría su propia barca y su propio marinero. La barca de Toni llevaba por nombre *Tanu* y la de su hermano *Monte Toro*. Jaume estaba siempre por la labor y cualquier hora era buena para ir a pescar. Sin ningún tipo de horario. Se trataba de un hombre que no tenía límite. Y, efectivamente, así se sucedían los días, las semanas y los meses. Toni hacía su jornada y a la hora de terminar quería irse a casa. Jaume era todo lo contrario, inacabable. No existían ni las fiestas, ni las vacaciones.

—Siempre estaba a punto. Recuerdo un día de Reyes. Teníamos a nuestros hijos pequeños, había mala mar y yo pensaba para mis adentros que nos iría bien porque aquél día no saldríamos y podríamos dedicarnos a nuestras casas. Pero cuando llegó la hora de siempre el hombre se presentó diciendo que teníamos que salir a coger un poco de *gerret*. A mí me cayó como una losa, pero salimos. Mi marinero y yo nos quedamos cerca con mi barca, en *Ets Esfleis*, donde calamos una *solta* porque queríamos llevar a los niños a que vieran a los Reyes Magos. Sin embargo, él se fue como siempre y vino ya muy tarde. Al llegar otra vez al pueblo guardamos la red con el pescado dentro de la barca para que los gatos no nos lo devoraran y, una vez finalizada la cabalgata, a las doce de la noche, tuvimos que volver

a ella para separar el pescado de las redes porque si no lo hacíamos, se echaría a perder. Y eso a mí tampoco me iba.

En otra ocasión fueron varias barcas a pescar el *gerret*, llegando dos hasta *Cala Pilar* (que los pescadores denominan familiarmente “*sa Font del Pilar*”), una de las cuales era la de su hermano. Toni se había quedado un poco más cerca, más o menos al través de *Cala en Calderer*. Al poco rato se formó un chubasco y las dos barcas más alejadas, la una por la otra, estuvieron aguantando hasta que un golpe de mar hizo caer al agua al marinero de Jaume “*Tanu*”, Ángel, que por fortuna pudieron recuperar.



Fornells. El famoso edificio que ha cumplido diversas funciones (Elsa Roselló)

—Nosotros, lógicamente nos encontrábamos profundamente preocupados con aquel chubasco puesto que allí estaba cayendo de todo, entre gran cantidad de rayos, mientras retumbaban siniestramente los truenos. Aquellas dos barcas no regresaban y tampoco teníamos radio para comunicar con ellos, para saber algo y poder manifestarles nuestras intenciones de retirarnos. Por fin, nos decidimos poner proa hasta el puerto de *Sanitja*. La verdad es que pasaba de hacer *sa prima* y de estar aguantando a la aventura aquel temporal que teníamos encima. Pero ellos sí se quedaron a hacerla. Cuando por fin teníamos la barca perfectamente amarrada en lugar seguro y nosotros nos encontrábamos refugiados dentro de la caseta de los pescadores, siendo ya las once de la noche, aparecieron ellos preguntándonos si continuábamos hasta Fornells. Yo ya no podía más y les contesté que me quedaba allí hasta la mañana siguiente y hubiera salido el sol. Aquella noche tomé definitivamente la decisión de separar negocios y familia y así se lo comuniqué cuando le volví a ver. No hubo más problemas. Y es que Jaume era un hombre que siempre apuraba en todo lo que hacía. Si se trataba de ir a buscar *esclatasangs* (niscalos), a las doce del mediodía todos estábamos hartos y parábamos. Él, también tenía su cesto lleno como los demás, pero tenía que hacer un poco de *caramull* (bulto) y se retiraba cuando ya había oscurecido. También recuerdo que otras veces solía ir al final de la bahía y dejaba la barca con muy poca agua, de forma que en un momento dado, bajaba el nivel y quedaba en seco. Cuando él volvía no podía ponerla a flote y tenía que dar la vuelta a pie toda la bahía para venir al pueblo a buscar

ayuda con el fin de poder reflotarla.

Cierto día se encontraban con inconvenientes realmente serios para acceder al interior de la bahía con temporal de tramontana porque la rompiente que suele formarse en la bocana cuando sopla les impedía atravesarla. Y precisamente por querer sacar una red a la que se tenían que cambiar los flotadores. Aquel día tenían un *tom* calado que no rendía como debería y cada día desmontaban del mismo una red para realizarle las modificaciones necesarias. El trabajo consistía en cambiarle los flotadores por otros más pequeños para que sirvieran para la pesca de langosta. Mientras la recuperaban veían que la mar crecía poco a poco empujada por la *tramontana* que se estaba estableciendo. Sin embargo, él, solamente veía que tenía que llegar a aquella red que quería modificar. Precisamente...

—Y es que la cabeza no daba para más. Estaban conmigo a bordo mi mujer y el niño. Yo solamente veía el trabajo y no era capaz de recelar del peligro que estaba en ciernes a nuestro alrededor. Cuando por fin logré recuperarla y, de regreso llegamos a la bocana de la bahía, tuvimos que poner un gran trapo empapado en aceite para matar la arrumbada de la ola que nos venía por popa y gracias a ello logramos entrar. Aquél fue otro temporal para el recuerdo y, como todos, fruto de la mala previsión a causa de la juventud y falta de experiencia.

180



Atardecer en la costa norte (*Mercé Riera*)

Sobre el uso del aceite para aplanar la ola, una técnica que está demostrado que funciona, son precisamente los pescadores quienes más la utilizan. Su primo Toni “*Neni*” valoraba más los resultados del aceite para uso alimentario que el mineral, que está destinado a los motores pero, en una embarcación de pesca, se encuentra más el segundo, porque es seguro que a bordo existe una lata de aceite de respeto para el motor, que el primero.

Otra aventura la protagonizaron cuando, en cierta ocasión, fueron de nanses con Bià “*Na Trudis*” teniendo que recuperar los aparejos a mano puesto que aún no existían las maquinillas. Iban juntos en su bote y mientras uno levaba, el otro cebaba nuevamente. Aquel día estaba establecida una fuerte mar de *llevant*.

—Si yo tenía poco miedo a la mar, mi compañero lo tenía aún menos. En realidad creo que nunca lo tuvo. De todos modos y como precaución teníamos trincados los *quarters* de proa, a fin de evitar que la ola se metiera dentro de la barca, puesto que si fijabas el primero ayudaba a mantener en su sitio a los restantes. Pero de súbito nos vino una ola con tanta rabia que nos encapilló la barca y su rompiente nos llenó completamente de agua, cogiéndonos completamente desprevenidos. Del fuerte resbalón que dio el cabo de la *nansa* entre sus dedos al levantarse violentamente la barca de proa, le lastimó dolorosamente la mano. Inmediatamente le ordené soltar el cabo para que no se dañara aún más. Mientras tanto, la barca había quedado llena de agua ‘*fins a tall des redons*’ (desde la cubierta hasta la borda). No sabíamos que podría pasar pero vimos con satisfacción que poco a poco se iba vaciando. Pero había penetrado también en el interior por debajo de los *quarters* y estaba llena de agua hasta la mitad porque, aunque no habían llegado a saltar, el agua había entrado igualmente. Cuando por fin llegamos a Fornells procuramos amarrarnos en el extremo del muelle para poder achicarla fuera del alcance de curiosos, porque no queríamos que la gente viera que llevábamos la barca inundada.

Toni “*Tanu*” no ha encontrado nunca en la mar criaturas marinas que les puedan haber inquietado, como bien pudieran ser tiburones, salvo una ocasión, en que se toparon con un banco de ballenas las cuales permanecieron un par de días vagando por la costa de Fornells. En esa ocasión se encontraban Toni “*Tanu*”, Bià “*Na Trudis*” y “*en Titán*”, habiendo calado todos sus respectivas *fileres de nanses*. De pronto aparecieron ellas. La manada impresionaba puesto que con su desplazamiento característico, primero asomando la mitad anterior del cuerpo y cuando ésta se sumergía, sus colosales colas, les hizo perder toda atención al trabajo que estaban realizando y ponerse, en cambio, a vigilar sus movimientos e intenciones.

—Nosotros las mirábamos mientras nos manteníamos en tensión puesto que, en principio, daba la impresión que venían hacia donde estábamos trabajando. Precisamente yo me encontraba en la parte de fuera y la manada pasó entre nosotros y la costa con rumbo a levante. Llegó un momento en que ni trabajábamos ni hacíamos nada puesto que nos encontrábamos intentando descubrir sus intenciones. Los “*Titán*” terminaron de levar la primera *filera* y, sin más, se fueron rápidamente. Le hice la observación a mi compañero de que habían marchado sin haber terminado de levar todos sus aparejos. La manada, mientras tanto, había seguido su rumbo sin molestarnos para nada, nosotros reanudamos la labor y cuando terminamos pusimos rumbo a Fornells. A la mañana siguiente no le dimos importancia al tema puesto que estaba convencido de que la manada habría seguido su curso y ya se encontraría muy lejos de Fornells. Salimos y cuando nos encontrábamos nuevamente en la pesquera vimos que “*Titán*” no estaba. Y de pronto, allí estaban otra vez las ballenas. Era la misma hora y repetían exactamente el mismo rumbo, hacia levante. Y como ocurriera el día anterior, no nos molestaron y nosotros continuamos con nuestro trabajo, aunque la verdad es que no las perdimos de vista hasta que desaparecieron definitivamente. Cuando llegamos a tierra nos encontramos a “*Titán*” deambulando por el muelle, el

cual nos manifestó que el día anterior se habían asustado por la presencia de tantas ballenas y que aquel día habían decidido quedarse en puerto.

Toni continuó pescando hasta cumplir la edad de 67 años y, cuando realizamos esta entrevista, llevaba ya siete felizmente retirado. Los dos primeros los tuvo difíciles de pasar puesto que estaba acostumbrado a un trabajo duro y se encontró en medio de un reposo absoluto. Ni siquiera salía a pescar con volantín.

—Y es que a mi no me dice nada ese tipo de pesca. Estaba acostumbrado a un modo de vida más duro y agitado.

Así las cosas, por aquel entonces y, para pasar el tiempo, solía acompañar a don Fernando Sintés, el industrial *alaiorenc* que fundara en su día “Heldos La Menorquina”, en su lancha *Persipo I* a pasear, mientras que con el hijo del mismo practicaban la pesca deportiva de altura...

—Este año hemos capturado cinco atunes de 140 kilos. Es una pesca muy estimulante puesto que para cobrar cada pieza estás unas dos horas luchando. La cuestión es pasar la vida como mejor se pueda.

182



Perspectiva de antaño de la dársena (*Carmen Brunet. Fotos Antiguas de Menorca*)

También suele pasear por el puerto, se ve con sus amigos en el bar “La Palma” y procura, como todos, pasar sus horas lo mejor que puede. Siempre ha gozado de buen humor, lo que le ha hecho sortear algún que otro problema, como el ocurrido en otra ocasión, haría entonces unos treinta y cinco o cuarenta años, en que había salido a pescar en su barca junto a su esposa. Recordaba que fue aquél un invierno que se caracterizaba por ser bastante irregular, con muchos días de temporal. Toni sugirió a su mujer ir a trabajar la zona de Sanitja, donde sin duda se encontrarían más resguardados. Ésta le preguntó de que forma trasladarían posteriormente el pescado a la pobla-

ción para poder venderlo, puesto que carecían de vehículo para hacerlo y, además, no existían las cámaras frigoríficas para conservarlo...

—Yo, como he mencionado anteriormente, no he sido una persona que se caracterice precisamente por preocuparse mucho de las cosas, no me arredro fácilmente y siempre he ido directo a resolver mis problemas procurando evitarlos a los demás. Le contesté a mi mujer que teníamos la moto de un sobrino con la cual podríamos hacer perfectamente el traslado, contando por supuesto con su permiso, puesto que durante muchas horas él no la utilizaba y estaba parada. Pero el problema real radicaba en que yo carecía de carnet de conducir de cualquier tipo y, por no llevar, no llevaba nunca encima ni documentos. El sobrino no puso ningún inconveniente y lo fuimos resolviendo durante algunas jornadas. Cogíamos la moto, mi mujer llevaba cogido el cesto del pescado y poquito a poco íbamos hasta Es Mercadal. Pero un día capturamos un *ballestriu* bastante grande, además del covo de pescado. Yo me rascaba la cabeza mientras intentaba discernir de que manera podríamos resolver el problema, porque era bastante más largo que aquella moto y había que llevarlo sin excusa al pueblo. Comenzamos a amarrarlo lateralmente a la moto, de forma que por delante saliera la cabeza, que salía bastante, mientras por la parte de atrás lo haría la cola, que sucedía exactamente lo mismo. Lo amarramos bien, eso sí, no fuera que se cayera y montamos encima mi mujer, que llevaba además la bolsa del pescado y yo, arrancando y partiendo despacito. Cuando nos encontrábamos a la altura del predio *Ses Cases Noves* vimos a una pareja de la Guardia Civil parada al pie del camino. Ni papeles, ni documentos, ni nada llevábamos encima, como es de suponer. Cuando los vi pensé '*Ja i som. A vam que feim ara!*' Nos pararon y yo bajé de la moto, intentando mostrar mucha tranquilidad. Ellos comenzaron a mirar el *ballestriu* hablando entre ellos, mientras yo sostenía la moto. Luego estuvimos hablando del mar y de la pesca durante un rato. Mi mujer estaba colorada como un tomate, consecuencia de los momentos de apuro que estaba pasando. Pero como yo seguía hablando tan tranquilo, estoy seguro de que ellos tampoco fueron a pensar en ningún tipo de papeles, puesto que tampoco habíamos dado motivos para ello. La verdad es que no habíamos cometido ninguna infracción de circulación que pudiera haber llamado su atención. Tan sólo aquel pescado tan enorme. Al cabo de otro rato, por fin, nos despedimos continuando camino. Ahora, cuando lo recordamos nos reímos, pero en aquellos momentos la verdad es que no tuvimos ningunas ganas de hacerlo.



Perspectiva parcial de la dársena (*Fornells Ayer y hoy*)

No hacía muchos años el hijo de Toni, quien continúa la tradición familiar,

adquirió una nueva embarcación para trabajar, un *llaüt* al que, terminando con ello con la saga de los *Tanu*, denominó *Sa Llagosta*. 36 palmos, moderno, dos motores y las últimas innovaciones: sonda, radio, etc. Incorporaba, además, un motor central para la navegación y otro auxiliar, de menor potencia, para levar y calar aparejos, además de otros usos en que no es requerida la mayor potencia del principal. Cierta día, mientras se encontraban levando las redes utilizando para ello el motor auxiliar, se quedaron enganchadas en una roca. Para recuperarlas, desembragaron y, como la corriente era inversa, optaron por dar marcha atrás...

—No resolvimos nada, así que dimos nuevamente adelante para volver a repetir la operación, pero la barca no se movía. Me fui a mirar atrás y descubrí consternado que la popa se encontraba llena de agua. Avisé a mi hijo, optando por de pronto cortar la red que estaba enganchada y poniendo los dos motores a plena marcha dar rumbo hacia *Na Guiemassa*. Si se hundía, sabríamos donde se encontraba para volver a reflotarla. Yendo a toda marcha y con la ayuda de un par de cubos fuimos achicando, mientras parte del agua era lanzada hacia arriba impulsada por las correas de los motores. Estábamos realmente preocupados puesto que no sabíamos que nos estaba sucediendo. Cuando alcanzamos *Na Guiemassa* le dije a mi hijo que si habíamos logrado ganar la costa, como el nivel de agua se mantenía, a fin de evitar que la barca se fuera a pique, mejor continuar hasta Fornells. Con la marcha parecía que el agua no entraba o, al menos, lo hacía en menor intensidad. Cuando entramos en la bahía nos dirigimos directamente hasta *S'Arenalet* a fin de varar la barca y de este modo evitaríamos su hundimiento. Sin parar motores la hicimos amorrar tanto como pudo y entonces paramos. Con la embarcación asegurada descubrimos el origen de la vía de agua: el eje con la hélice del motor auxiliar se había soltado de su pletina y girando, había salido disparado hacia afuera yéndose al fondo del mar, quedando por ello un orificio completamente abierto que daba paso al agua. Si no nos decidimos a venir a toda marcha a varar la barca en la playa nos quedamos sin ella a los pocos meses de haberla comprado. Por fortuna todo acabó bien.



La dársena. Perspectiva parcial de 1981 (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Como aspecto más negativo en su larga trayectoria, “*Tanu*” recuerda ha-

ber colaborado en la recuperación de los cuerpos de dos submarinistas que se habían ahogado en las aguas de Fornells.

—Recuerdo que estaba reparando los *sardinals* (unos aparejos preparados para la captura de la sardina) en el *moll de Es Pla*, cuando llegó junto a mí un joven llamado Toni Riera, que era familiar mío, mientras estaba comiéndose tranquilamente un bocadillo. Era de Fornells y me dijo que aquella mañana se iba a ayudar a un pescador a recuperar unas *llençes*. Al parecer, en una de ellas había clavado un mero el cual se había refugiado bajo una roca y no podían sacarlo. El joven solía practicar la pesca submarina y por lo visto, el propietario de las *llençes*, que le conocía, le había solicitado que le ayudara a recuperarlas. Se fueron y no había transcurrido mucho tiempo, cuando volvía el propietario de la barca, navegando muy deprisa y gritando. Yo le dije a mi compañero que algo había ocurrido por la forma en que volvía a puerto aquella barca. Y efectivamente: por lo visto el muchacho había quedado bajo el agua. Había una buena mar, restos de un temporal acaecido el día anterior, que posiblemente habría sido la causa del problema. Embarcamos varios en una barca y nos dirigimos al lugar, el cual estaba localizado bajo la Mola. Encontramos la *llença* enrocada, que no había sido recuperada y también podíamos ver en el fondo al pobre muchacho. Nosotros lo recuperamos como pudimos de una profundidad de unos trece metros, puesto que no podíamos permitir que, por cualquier circunstancia, la mar nos lo arrebatara.

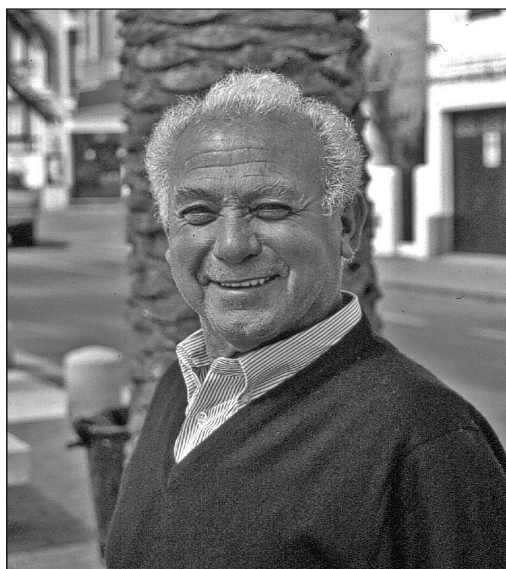
185



Perspectiva parcial de la dársena (Elsa Roselló)

Suponemos que debió de sufrir un corte de digestión mientras estaba intentando desenrocar al pez. De la indignación corté el hilo del aparejo y lo tiré todo al agua, porque no podía permitir que, por el hecho de recuperar un pez, se hubiera perdido una vida humana. Aquel accidente me quedó muy grabado y, más adelante, un día en que estuve pescando con mi hijo en los *Esculls d'en Truyol* (Arenal d'en Castell) y tenía las redes sobre roca, actué en consecuencia. Resultó que cuando quisimos recuperarlas vimos que habíamos enrocado. Cerca de la costa se encontraban dos submarinistas que se dieron cuenta de que yo tenía problemas y, acercándose, me ofrecieron una mano de ayuda. Por lo que me dijeron eran mahoneses. Les contesté que aceptaba de muy buen grado su ayuda, pero que ya había visto demasiado en situaciones parecidas y no estaba dispuesto a que a mí me ocurriera un fiasco a causa de la recuperación de un aparejo. Les

pregunté cuánta agua había y me respondieron que era bastante profundo. *‘Pues si es bastante profundo –les respondí– os agradezco de corazón vuestra colaboración, pero no quisiera cargar en mi conciencia con un disgusto a causa de mis aparejos’*. Y, sin más, corté la red. En otra ocasión acudí a recuperar a un joven catalán que había quedado en el fondo en el frontón de poniente de la *Illa des Porros* por culpa de querer recuperar un *anfós*. Sus compañeros iban a bordo conmigo y el que actuaba de jefe le dijo a otro de ellos que bajara y observara la situación. Si podía atarle un cabo para recuperarlo que lo hiciera pero que, ante la menor duda, se olvidara de todo y volviera a la superficie, porque bajar al fondo tan solo tenía que hacerlo una sola vez, ya que la profundidad en aquel punto era importante. Si había problemas, ya se utilizarían ganchos u otros sistemas. Por fortuna el joven lo enganchó en la primera ocasión y el cuerpo fue recuperado sin más. Y en otra ocasión, recuerdo que fui con Moysi, el propietario de *Cala Pregonda* y con Martí “*Bomba*”, para que el primero pudiera hacer pesca submarina. Era un punto profundo en el que existe una gran barbada y debajo habitaba un *anfós* de buen tamaño. El hombre lo descubrió y subió para decírnoslo, bajando de nuevo. Volvió a subir y vimos que por los oídos le salían sendos hilillos de sangre. Inmediatamente lo subimos a bordo preocupados y lo trajimos rápidamente a tierra.



El día en que llevamos a cabo esta entrevista (*Artefoto*)

Aquel hombre se puso bien pero aquel día ponía punto y final a la pesca submarina y es que se trata de una actividad bastante peligrosa y mucha gente continúa sin valorarla como debería de hacerlo. De ahí los fracasos que suceden. “*Tanu*” también tomó la decisión de no llevar a nadie nunca más a practicar este deporte. Y ello aún a pesar de que, actualmente, existen medios como las cámaras hiperbáricas para salvar a quienes sufren estos trastornos, pero el hombre ya había visto bastante. Recordaba igualmente otra anécdota que le ocurrió y que provino de una barca mallorquina en la que iban embarcados varios submarinistas que eran coralleros, es decir, que se dedicaban a recoger coral. Gente que baja a cotas bastante profundas. Se trataba de una barca bastante grande y un día en que se encontraban levando redes cerca de *Na Macaret*, al verles, se dirigieron a ellos para preguntarles si habían visto al hermano de uno de ellos que se había metido en el agua y

no había vuelto a salir. “*Tanu*” les contestó que no habían visto a nadie pero que, como hacía bastante corriente, quizás hubiera sido arrastrado hasta la costa de *Na Macaret*. Ellos contestaron que tal posibilidad era imposible puesto que su hermano era un magnífico nadador y que estaría por allí, de modo que continuaron buscando mientras los pescadores continuaban levantando redes, aunque con el corazón en un puño por si les salía el desaparecido enganchado en ellas. Cuando terminaron respiraron profundamente. Arrancaron el motor para dirigirse a la barca mallorquina. Volvieron a insistirles en que la corriente aquel día era muy fuerte así que lo mejor era que dieran una vuelta costeano hasta *Arenal d’en Castell* y sus alrededores. Pero no vieron nada. Incluso habían avisado ya a la Comandancia de Marina. Al final resultó que, efectivamente, el desaparecido había sido arrastrado hasta las inmediaciones del *Arenal d’en Castell* y que allí había sido recogido por la embarcación de un aficionado local con base en *Na Macaret*. Sus compañeros se habían pasado todo el día sin saber nada de él.

Toni ha sido durante bastante tiempo, pescador de *nanses* y *tresmall*s para langosta. También y con contrastado éxito, pescador de agujas y de *llampugues*, manifestando haber utilizado poco el palangre. Como pescador fue fiel guardián permanente de su embarcación, a la que prodigaba sus mejores cuidados. En el pasado, esta labor era más sacrificada pero hoy día, al ser mayoritariamente las embarcaciones de fibra de vidrio, basta con vararlas en tierra una vez al año para poder limpiarlas y ser repintadas en su obra viva. Cuando utilizaban las de madera este trabajo lo ejecutaban, como mínimo, dos veces al año e incluso más, dejándolas secar un mínimo de quince días, cada vez.

También existía otra labor que era la de conservar vivas las langostas y *ci-gales* capturadas hasta proceder a su venta. Para ello tenían en el agua unos cajones de madera cogidas a un muerto que contenían en su interior, vivos, los crustáceos capturados. Estaban construidas en madera y para evitar que ésta se pudriera las pintaban exteriormente con pintura patente, igual que a los cascos de las barcas, e incluso hubo un tiempo que las recubrían con un residuo que quedaba en la antigua fábrica de gas-ciudad de Mahón, denominado “black vernish”, cuyos efectos protectores se prolongaban por espacio de bastante tiempo, aunque también reconocía que en la actualidad no habrían suficientes langostas para llenar esos viveros y esperar que continuaran en su sitio a la mañana siguiente.

—Desaparecerían todas —manifestó lacónicamente.

Y es que la modernidad invade todos los campos y, por ello, actualmente se mantienen vivas en acuarios marinos. El problema aparece si se corta por avería la corriente eléctrica, algo que ya ha sucedido en alguna ocasión, con el resultado de que todas las piezas han muerto sin remisión. Las últimas temporadas, comienzan siendo difíciles debido al exceso de períodos de mal tiempo, que cubren grandes franjas del calendario de trabajo. La langosta prefiere el calor a las aguas más bien frías. Ha habido algún pescador que ha ido a levar sus *toms* y, al regresar, habría manifestado que había encontrado muchas, pero que ya estaban muertas. La verdad es que aquello no se lo creía nadie. Generalmente, y si el tiempo es bueno, hoy se capturan cuatro kilos, mañana uno y un día compensa a otro, pero con las actuales condiciones meteorológicas, tan cambiantes, no puedes confiarte nunca. Durante varias temporadas nuestro amigo fue uno de los pescadores de *llampuga* registrados en Fornells, entre los cuales cada año se sorteaban las pesqueras. Recuerda cierta ocasión en que lograron la captura más importante de estos

ejemplares: habían cientos de ellas y las tuvieron que extender durante toda una noche en el patio de una de las casitas que dan al puerto con el fin de que se mantuvieran frescas para llevarlas a vender a la mañana siguiente. Y es que por aquellos años no existían las cámaras frigoríficas actuales, ni espacios lo suficientemente grandes como para contener tamaña captura. Aquellos días parecía que las barcas venían semihundidas de la cantidad de ejemplares que amontonaban en cubierta. Toda la pesca era vendida rápidamente puesto que se trataba de una variedad de pescado que se cotizaba a bajo precio, con lo que estaba al alcance de todo el mundo. Como también sucedía con otro tipo de captura a la que se dedicaban unas doce o catorce embarcaciones, cual era el de las *mòres*. Esta última se trata de una variedad que los pescadores consideran de mucha mejor calidad que las propias *bacores*, tan buscadas en la actualidad. Toni “*Tanu*” las fue a vender en varias ocasiones a las fincas cercanas, cuando no, a cambiarlas por productos del lugar: patatas, sobrasada, queso o lo que fuera. Era la costumbre. En otras ocasiones se llegaba con su bicicleta a las poblaciones de Ferreries y Es Migjorn Gran donde las vendía en la calle.

—Me acuerdo que en cierta ocasión me sobraron dos o tres kilos y no quería devolverlas a casa para que mi padre no se enfadase, de modo que decidí tirarlas a una acequia que discurría por allí cerca. Se ve que con el sol pronto olieron mal y al cabo de dos días, cuando volví para vender otra partida, el alcalde me vino a ver, preguntándome si había sido yo el quien las había tirado. Yo le respondí que no. Él insistió en que yo era el único que había estado aquella jornada vendiendo pescado. Sabía perfectamente que era el culpable, pero logré que no me amonestaran. Todo terminó con un sencillo ‘*no hay que tirar nunca nada*’ y la verdad es que no volví a repetir la experiencia.

Según indicaban, tanto Toni “*Neni*” como Toni “*Tanu*”, la forma de cocinar este pescado suele realizarse, normalmente, a partir de una preparación previa cual es su maceración con sal. Se abren, limpian y se cubren de sal morro y en estas condiciones se mantiene en perfectas condiciones durante todo el año. Cuando hay que utilizarlas, se ponen en remojo el día anterior, y al siguiente, se fríen cubiertas de harina, o se cocinan con arroz o pasta. El bocado resulta exquisito.



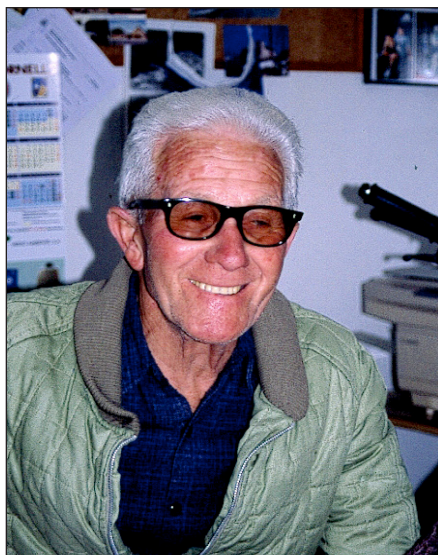
Perspectiva parcial de la dársena (V. Roca. Fotos A. de Menorca)

FORNELLS: TONI RIERA "TONI NENI"

Toni Riera, el bueno de Toni Riera, más conocido por el sobrenombre de Toni "Neni", comenzó a navegar con su padre a bordo del *Salmerón*, una embarcación que se convertiría junto a él en obligados protagonistas de una singular y dura historia que podría haber tenido fatales consecuencias pero que, sin embargo, le marcaría hondamente para el resto de su vida. Pero vayamos hacia atrás, bastantes años antes, a la juventud de Toni.

Habían bautizado la embarcación paterna con este nombre a raíz de una estancia en Barcelona en casa de unos parientes, puesto que el padre había estado bastante enfermo. Una de sus parientes quiso que denominaran de este modo a su embarcación, tomado de una calle de la propia ciudad condal. Además de ésta, tenían otra más pequeña que utilizaban para mariscar en el puerto empleando los clásicos *révols*, con los que se hacían con unas cuantas *pades de tap* que vendían en Mahón y unos cuantos *cornets*, con la particularidad que se cotizaban más las primeras que los segundos. Otro marisco que se recogía y que también se cotizaba era la pada de pescar, *de bo*, que los aficionados utilizaban para cebar sus anzuelos.

189



Toni Riera "Neni" (Artefoto)

—Las *pades* las iba a coger a *Cala Prudent* (o *Pudent*), y luego las entregábamos al chófer del autobús el cual las trasladaba hasta Mahón para ponerlas a la venta.

Como nos manifestara en su día su amigo Ángel Pascual, Toni estaba en contra del sistema de trabajo de los buscadores de *tites*, el cotizado cebo vivo que sirve para pescar algunas especies seleccionadas, como la clásica *orada*, el cual vive enterrado en el fondo dentro del fango en que crece la pradera submarina. Para ello socavan el lecho marino con una azada arrastrando y dejando destruido todo rastro de vegetación.

—Y es que de esta manera dejan el fondo destruido para toda la vida.

De igual forma se manifestaba sobre la cuestión de los fondeos:

—Ahora también se está contra las anclas de los yates... ¿qué te parece? Pues una *tramontanada* o una *llebetjada* producen más daño que 10 yates fondeados. Después de un temporal fuerte he visto como el fondo ha quedado completamente limpio de vegetación, aunque al año siguiente habrá vuelto a salir. Pues con los yates pasa lo mismo...

Otro punto de opinión se refería a la creciente disminución o no de la pesca en estas aguas:

—Va por temporadas. Y eso lo vemos los pescadores que trabajamos cerca de la costa haciendo *l'auba*. Yo he trabajado muchos años *feient vorera* por toda la Isla. Desde *Punta Nati* hasta el *Cap d'Artrutx* lo he recorrido en innumerables ocasiones. Comenzábamos a ir por las *cigales* cuando terminábamos con el *gerret*, prolongándolo hasta el mes de junio. También he recorrido toda la costa desde la *Isla d'en Colom* hasta el *Cap de Favàritx* trabajando de noche con la luz del carburo, primero y con la del “petromat”, después. Hasta con la luz del día. Existe un período anual en el que las *cigales* se acercan a tierra, al peñal y con la *ullera* y alumbrando con la luz, podías descubrirlas y con el *salabre* o el *rall per cigales* la capturabas sin más. Esto se había perdido del todo durante los últimos años, sin embargo, desde hace un par de ellos parece que quieren volver otra vez. Quizás se deba a que ha aumentado la vigilancia y no transita tanto pescador con botellas. En el 85, que fue el último año en que estuve trabajando en Mahón, al pie de las *Cuines de la Mola* y cerca del bajo nombrado *Na Nega Janes*, cogí en un día cuatro y otro, cinco ejemplares.

Toni, como otros pescadores, se lamentaba que el puerto de Mahón careciera en la actualidad de las magníficas cualidades de criadero de gran variedad de marisco que hubiera tenido antaño.

—Con Domingo Natta (e.p.d.) estuvimos sacando *escopinyes* varias veces para ser analizadas por el capitán médico del Hospital Militar, entre los años 64 y 66. Estuvimos en *Es Puet* y *Cala Pedrera*, en *Es Castell*, al igual que en *Cala Teulera* y la *Isla d'en Pinto*. Las que estaban peor fueron estas últimas. Recuerdo que el capitán dijo que ni siquiera cocidas se las comería (estaban completamente negras). La verdad es que en el puerto de Mahón había toneladas de *escopinyes*. Recuerdo que frente al “Club Marítimo” y pegado a tierra, en tres cuartos de hora solíamos llenar un *buïol*.



A bordo del *Neni*, llegando a puerto tras ‘fer caldera’ (Artefoto)

Como se ha citado ya algunas veces, los antiguos pescadores fijaban la situación de sus zonas de pesca mediante las clásicas “señas”, que no son sino

una situación obtenida por enfilaciones, un sistema que se sigue utilizando a pesar de haber salido al mercado una serie de equipos electrónicos que ofrecen la situación precisa a su propietario en un momento dado, gracias a los satélites de comunicaciones o a las ondas de radio. El descubrimiento de una zona de pesca, bien fuera un conjunto rocoso, una *barbada*, un pecio o de cualquier otra naturaleza, era el secreto más preciado para el pescador que, de ninguna manera daba a conocerla a otros profesionales para que no pudieran sustraerle la posible explotación. Cuando había sido descubierto un punto en que la pesca era generosa, el profesional observaba la costa y obtenía un ángulo cuyo vértice era su posición en la mar, mientras que las dos ramas pasaban cada una por dos puntos en línea concretos y fácilmente localizables. Para volver otro día al mismo punto, bastaba con navegar sobre una de las ramas rumbo al vértice, vigilando al mismo tiempo la aparición y enfilación de los dos objetos que identificaban a la otra. Todos estos datos se escribían en la memoria. Toni:

—Por poner un ejemplo, podría decir una de Mahón situada frente a la *Punta de s'Esperó*: una rama enfilaba las casitas de *Es Murtar* con la punta del *Cap Negre*. La otra enfilaba la *Cala de Sant Esteve* con la *Torre d'en Penjat*. El punto en que se unían ambas ramas era la zona deseada. Del puerto de Mahón el pescador se hacía a la mar navegando por la segunda de las líneas mencionadas hacia el norte. En Fornells, la línea base cuenta siempre con *Monte Toro*, de tal forma que se sale de la bahía vigilando ya la montaña, bien por la popa de la embarcación, bien por la Mola. La seña con la que sales de puerto siempre es la principal.

191



Preciosa perspectiva con fondo de Monte Toro (*Estelrich Maimó Fotos A. de Menorca*)

—Un molusco que se solía coger y que hoy se encuentra protegido era la clásica *nacra* (*Pinna nobilis*). Suponemos que más de un lector habrá oído hablar, si no probado, del sabrosísimo *arros amb nàcre* o de la *paellada de nàcre amb ceba*, esta última como aperitivo. En su juventud, Toni solía ir con su padre a buscarlas y las había de tal tamaño que en muchas ocasiones tenían que entalingarle un cabo por la base (siempre se posicionan verticalmente) y dando avance con el motor, arrancarla del fondo al cual se encon-

traba fuertemente adherida...

—Es un molusco del que se aprovechaba casi todo, salvo una parte muy oscura que contiene arena. Y entre lo aprovechable se encuentra una parte de color blanca que es la más exquisita. Las cogíamos en la zona de *Favàritx*, y delante de la torre de *Addaia*, entre *En Carbó* y *Sa Punta de sa Torre*. Éste era el lugar más difícil puesto que estaban sólidamente agarradas al fondo.

Para el profesional que dedica toda su vida a la mar, es completamente normal haber capturado u observado en alguna ocasión ejemplares de criaturas marinas de gran talla o que pudieran considerarse extrañas. En cierta ocasión, Toni había calado sus redes en las inmediaciones de la *isla de Sant Felipet (Lazareto)*, dentro del puerto de Mahón. Como quiera que su bote estaba varado en tierra, lo había llevado a cabo junto con su amigo Joan “*Jaumó*”. Cuál no sería su sorpresa al descubrir un extraño y enorme ejemplar (de entre 150 y 200 kg) de pez atrapado en las mismas. Nadie podía aclarar a que especie podía pertenecer, hasta que Emilio el “*Moro*”, el patrón del arrastrero *Joven Josefina*, les aclaró que se trataba de una especie típica del Atlántico que no solía habitar en el Mediterráneo. Por su aspecto era muy similar a un atún...

—Hacía ya días que estaba dentro del puerto, puesto que los bonitos que capturábamos solían tener algún bocado en su cuerpo. Pero se ve que en esta ocasión quedó también retenido y no pudo escapar. Lo amarramos por su cola a la bita de proa del bote y lo llevamos a remolque hacia tierra. El ejemplar era más grande que la embarcación. Nosotros creíamos que estaba ya muerto pero, cuando estuvimos cerca del *Moll d'en Pons*, en *Es Castell*, observamos consternados que el bote variaba de rumbo y ponía proa a *Cala Llonga*. Logramos dominarlo y, una vez atracados frente a mi almacén en la *Punta de Calafiguera*, con la ayuda de varios curiosos que se habían acercado, lo sacamos a tierra. Al final lo vendimos a un intermediario por 1.000 pesetas.

192



Bonita perspectiva (Ferràn Lagarda. Fotos A. de Menorca)

En 1950 Toni fue protagonista de un naufragio que estuvo a poco de cos-

tarle la vida. Transcurría el 26 de junio de ese año cuando se encontraba navegando en las inmediaciones del *Cap de Cavalleria*...



193

En el islote de la derecha es donde se ubica la *Llosa des Patró Pere* (Artefoto)

—Eran días en que estábamos trabajando con viento de fuera (de *gregal*) y había recuperado ya tanto las *nanses* como todos los demás aparejos de pesca. Iba solo, más o menos sobre las nueve de la mañana y tenía previsto quedar en el puerto de *Sanitja*, puesto que eran tiempos en que todavía nos daban un cupo muy bajo de gasolina y no estábamos para derrocharla. Pero como había capturado unas cuantas langostas y no tenía donde ponerlas, decidí sobre la marcha continuar hasta Fornells, lo que sería mi error. El mar había experimentado un cambio extraño y cuando viré la *Llosa del Patró Pere*, en el extremo de la península de *Cavalleria*, me embistió un fortísimo golpe de mar que no pude salvar de ninguna manera. Volcó la barca y quedé totalmente sepultado por una ola descomunal. Cuando, tras duros esfuerzos, logré sacar fuera la cabeza en medio del inmenso mar de espuma que envolvía todo lo que alcanzaba a ver con mis ojos, pude oír aún el motor de mi barca, la

Salmerón, que todavía estaba funcionando casi anegado. Por aquel entonces tenía 24 años de edad y me defendía bastante bien nadando, todo hay que decirlo. La barca terminó por volcar y, como tenía el cristal del vivero abierto, se escapó el aire que podía haber hecho cámara, lo que facilitó su fácil hundimiento. Otro pescador que estaba por las inmediaciones había logrado entrar en Fornells y al llegar preguntó si yo también estaba en puerto, a lo que le respondieron negativamente. El hombre esbozó un lacónico '*Pues ya no vendrá...*'. Había muy mala mar. Cuando me encontré a flote y pude reaccionar, recuperé como pude un *quarter* que permanecía flotando, así como el palo y la vela pero, cada vez que la mar me asestaba un nuevo golpe, me lo hacía soltar todo. Llegué a quedar golpeado y herido por todas las partes del cuerpo. Sin embargo tuve la suficiente reacción como para averiguar la dirección de la corriente, puesto que casi siempre, con viento de fuera la corriente suele ser de dentro. Observé que perdía de vista la isla de *Sanitja* y poco después las *Coves de s'Ull de Sol*, lo que me demostraba que estaba siendo arrastrado rápida y afortunadamente hacia tierra. Aquello me devolvió fuertes esperanzas. Seguí siendo arrastrado hasta llegar a la altura de *Cala Viola de Llevant*, cuando serían ya las doce del mediodía (tres horas luchando solo en aquellas aguas). Cuando vi que podía seguir siendo arrastrado, lo solté todo, puesto que si hubiera seguido hacia la costa de *En Salé*, las fuerzas me hubieran abandonado y allí se hubiera perdido toda esperanza...



La cala que entra en primer plano más a la derecha es *Viola de Llevant* (Artefoto)

Toni había cogido el *quarter* de la barca y el palo con la vela para que le sirvieran de salvavidas, puesto que había escuchado durante muchos años a los más mayores que '*...quien quería ir por si solo en el agua no llegaba a ninguna parte...*'. La suerte es que *Cala Viola de Llevant*, a pesar de que está lleno de piedras, estas tienen la superficie bastante lisa y no pueden producir heridas fácilmente en caso de rozar con ellas. Como pudo llegó hasta tierra y arrastrándose se puso a seguro. Cuando en la población comprobaron que no llegaba se hicieron a la mar varios hombres a bordo del bote salvavidas en su ayuda, poniendo rumbo a *Sanitja*, que era el lugar que suponían se encontraría la embarcación de permanecer aún a flote. Toni, que ya estaba en tierra, les hizo señales. Como es lógico, nuestro hombre

no quiso meterse de ninguna manera de nuevo en el agua para embarcar en el bote, así que, otro grupo que había tomado un coche y se había dirigido hasta las inmediaciones del lugar por el camino, lo recogió cuando éste se encontraba totalmente exhausto sobre el acantilado. Había tragado grandes cantidades de agua durante su aventura. Después de este episodio Toni estuvo bastante mal, no pudiendo comer correctamente ni poder sorber agua durante bastante tiempo. Sin embargo y a pesar de haber perdido su barca, continuó saliendo a diario embarcando en el bote de su primo Toni, para lo cual unieron sus aparejos de *nanses*. Pero tuvo que desplazarse varias veces a Barcelona para ser sometido a severos chequeos puesto que el accidente había dejado mella en su cuerpo. Sus familiares le buscaron trabajo en tierra y se trasladó a vivir a Mahón, dejando por una temporada la vida en la mar. Pasaron los años y todo volvió a empezar: trabajó en las motoras de la Mola, *barques del bou*, y acabó comprándose una nueva embarcación de 25 palmos, un *llaüt* de madera construido por el *mestre d'aixa* Petrus, que es la que tenía cuando se llevó a cabo este reportaje.

—La familia me hizo ponerle el nombre de **Toni**, puesto que no querían que le pusiera el de **Neni** que es un apodo que me viene por parte de mi padre, hasta que le puse definitivamente este último como yo quería...

Otro naufragio del cual se acordaba perfectamente es el de los hermanos llamados "*Patatus*", ocurrido en marzo de 1941. Se trataba de dos hermanos que desaparecieron en la mar, se supone que frente a *Ses Fontanellas* (costa norte de Ciutadella), a bordo de un *llaüt* de 32 palmos que llevaba por nombre **Miguel Juan**, un día de fortísimo temporal de poniente.

—Nos encontrábamos varias barcas faenando y ellos fueron los que tuvieron peor suerte. Nosotros volvíamos atrás desde la parte de poniente de *Sanitja* cuando ellos pasaron cerca de nosotros frente a *s'Olla de sa Punta* rumbo a poniente, delante de las *Tres pedres*, que son una excelente pesquera de obladas. Yo me encontraba dentro de la barca, mi padre llevaba el timón y ellos no llevaban cebo para poder pescar. Como nosotros habíamos estado pescando *quissones* les dimos dos para que las usaran como carnaza. Esa 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 su barca no se perdió, sino que se mantuvo a flote, aunque llena de agua. Con una de nuestras embarcaciones cruzamos hasta la *Cala de Viola de Llevant* y subimos a *Cavalleria*. Inmediatamente descubrimos el bote de los hermanos que se mantenía anegado pero a flote en la zona de *Es Passet*. Estaba llena de agua, pero sin *quarters* 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.

Fornells ha visto disminuir al paso de los años su flota pesquera, de tal forma que actualmente la forman embarcaciones entre medianas y grandes, habiendo desaparecido todas las pequeñas. Su flota (cuando llevamos a cabo esta entrevista, marzo-abril de 2000) la componían las embarcaciones **Baldritxa**, **Dorita**, **Tato**, **Esperanza**, **En Joan**, **María Auxiliadora**, **Carlos Dos**, **Cristian**, **Miguel Ripoll**, **Nan i Francesc**, **Oscar**, **Sa Llagosta**, **Fleming** y **Sanitja**. Otra particularidad es que no existen *barques del bou* por el motivo de que el fondo no es el adecuado para faenar con el aparejo típico de este tipo de embarcaciones. También está probado que el volumen de pesca

se ha visto reducido peligrosamente en los últimos años por causa de que no se dejan crecer a los alevines, en opinión de Toni, apostillando que de cada día se capturarán menos ejemplares.

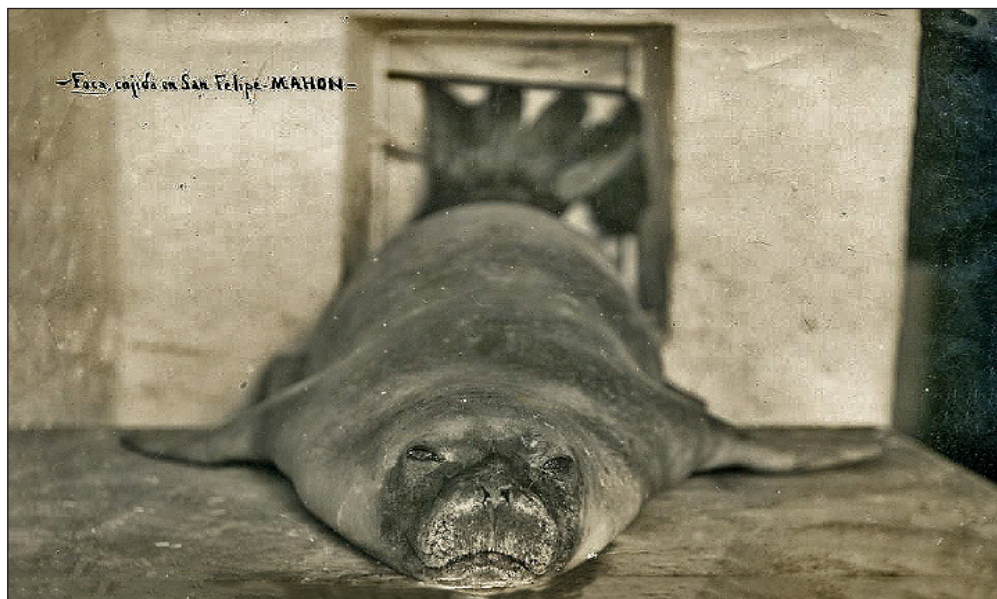
—Además, en aquellos años, las barcas que iban más equipadas, llevaban a bordo entre 15 y 20 redes. Y, hoy por hoy, quien tiene 15 redes no tiene nada. 15 redes formaban un *tom*, que era la dotación normal en una barca y hoy se llevan 5 ó 6 a bordo. Cada red mide 100 metros. Es fácil hacer los cálculos. Para los que utilizaban las *nanses*, un *tom* estaba formado por una *filada* de 40 *nanses*. La langosta parece ser que aguanta un poco, aunque ha tenido que ir a buscarse a cotas cada vez más profundas. Recuerdo que el año en que perdí la barca solía ir a pescarlas a *Binimel·là*. Solía calar el *tom* de cuarenta *nanses* y coger 5 langostas que daban en la balanza un total de 9 a 10 kilos. Era lo habitual. Se trataba, claro está, de langostas grandes. Con mi barca actual *Neni*, pescando en Mahón y frente a *Sa Mesquida*, he cogido 5 y 6 langostas que han dado en la balanza un total de 15 kilos.

Sobre la reserva marina que se había acotado por aquel entonces, sobre sus aguas habituales precisamente, entre la *Punta dels Morters*, de Fornells y el *Cap Gros*, de Ciutadella, no parecía estar muy convencido, quizás era más bien algo escéptico...

—No creo que notemos ninguna mejora. Por lo menos, los pescadores actuales no verán grandes resultados...

Otro habitante del medio marino que ha conocido, hoy desaparecido en estas aguas y que no es precisamente un pez, ha sido el *Vell marí*, algunos de cuyos ejemplares le solían agujerear las redes para comerse el pescado atrapado entre las mallas...

196



En Menorca, el *Vellmarí* apareció en diversos puntos costeros (Pablo Cardona Natta)

—Eran años en que residía en Mahón. Fui en cierta ocasión con mi primo Jaime "*Tanu*" a pescar *gerret* a *Cala Morell* y pude verlos perfectamente. Y en *Sa Cigonya*, cerca de Mahón. En Fornells, tanto mis hijos como yo, también pudimos ver a uno que nos agujereaba las redes que calábamos cuando se estuvo ampliando el muelle. Cada vez hacía tres agujeros, dos con las patas y el tercero con la boca. En Mahón, también solían agujereárnoslas y ya estábamos hartos de las roturas y del perjuicio que nos ocasionaban. Por aquellos años, nosotros nos llevábamos muy bien con el capitán de la Guar-

dia Civil, que tras hacer ejercicios de tiro en la *Mola* solía acercarse a vernos y a charlar un rato con nosotros. Un día le dije: ‘¿y si un día le damos un par de tiros?’ él me respondió sonriendo que ni sabía, ni había oído nada. Así que hice venir a un conocido que tenía una escopeta de perdigones y lo puse sobre una batea (*musclera*) de cría de mejillones del puerto. Sólomente le dió dos tiros y ya no volvió más. Había recibido una lección que hizo su efecto.

Recuerda que en otra ocasión entró un ballenato en el puerto de Fornells y tras estar merodeando fue a refugiarse temporalmente a *Cabra Salada*. El primero en darse cuenta de su presencia fue un pescador que se encontraba nadando tranquilamente con su hijo. El hombre se giró y se encontró con el animal detrás suya. Es de imaginar el susto recibido. Se corrió la voz y fueron muchas las embarcaciones que se desplazaron hasta allá para poder contemplar el pacífico animal, que permanecía en el interior de la caleta. Se supone que anduvo desorientado. Poco después salió fuera de puerto y desapareció.



El peñón situado entre *Sa Mesquida* y *Es Grau* Sa Galera (Artefoto)

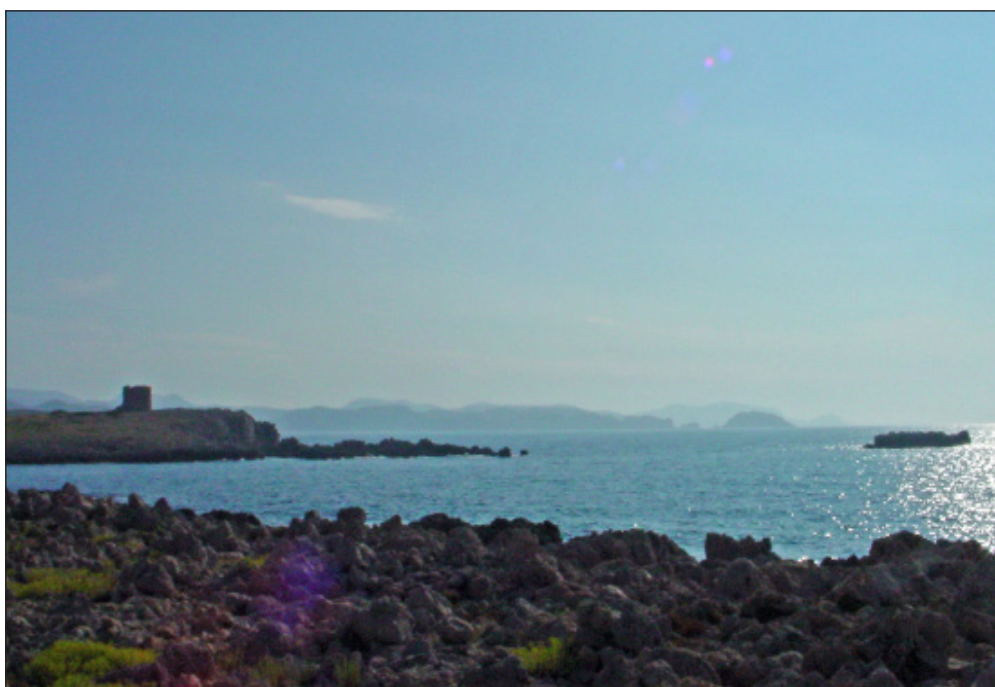
En otra ocasión, en que se encontraba navegando al través de *Sa Galèra* (*Es Grau*) se encontró debajo de su barca un *cap d’olla* (calderón) bastante respetable...

—Sé que no hacen nada pero, la verdad, es que no me hacía ninguna gracia tener aquello debajo. Nada en absoluto. Pero que nada en absoluto... porque era bastante grande. Salía una buena porción por la proa y, yo, que me encontraba en la popa, también veía salir por detrás de ésta otra gran porción. Acababa de levantar las redes y estaba ya dispuesto a meterme en *Es Grau* por si acaso. Así que levanté el *capcer* y navegué hacia tierra, hasta que pude comprobar que no me seguía. Mientras volvía a calar, pude ver que resoplaba por la parte de fuera. Terminé de calar los aparejos y me fuí directamente a Mahón. No lo volví a ver. También recuerdo que en otra ocasión, por la parte de fuera de la *isla del Aire*, estuvo merodeando durante bastantes días otra pareja de *cap d’olla* bastante grandes. Por la noche solíamos levantar las redes después de hacer la *prima* y en medio del silencio escuchabas de repente aquel resoplido, lo que te ponía el corazón en un puño. Y es que en el transcurso de una noche de calma aquel estallido que rompía el silencio te daba un vuelco que no es fácil de olvidar...

Toni no ha conocido el tiburón como en su más feroz expresión pueda entenderse, pero ha visto tintoreras y en cierta ocasión, frente a *Sanitja* pudo contemplar una *llunada* (pez martillo), uno de cuyos ejemplares le salió prendido en un anzuelo cebado con una *mòra*. Con las *sòltes des gerret* capturó en otra ocasión un ejemplar de serpiente marina (una especie que sigue existiendo aunque se hable poco de ella debido a su considerable disminución), al pie de los acantilados de la *Mola*, de Mahón. Era un ejemplar de un grosor de unos 3 cm. y dos brazas de longitud. Otro tipo de serpiente marina era el denominado *ferratimons*, que tenía la boca en forma de ventosa, con la cual se adherían a los timones de las embarcaciones (lamprea). De ahí su nombre. Los pescadores, al desmontar el timón de sus herrajes, solían encontrarse algún ejemplar prendido en el mismo...

—Solíamos utilizarlas como carnada para las *nanses de llagosta* puesto que les gustaba mucho. El ejemplar capturado en la *Mola* es de los de mayor longitud que he visto.

198



Bocana del Port de Sanitja. Al fondo, el Escull o Illa de ses Bledes (Artefoto)

En cierta ocasión, Toni, se fue junto con otros pescadores, “*Quelet*” y Abelardo Sans, a calar las *nanses per llagostes*. Transcurría un mes de abril y, al estar levando los aparejos, pudieron observar la presencia de gran cantidad de *velella* que la corriente había arrastrado hasta sus alrededores. El tiempo había refrescado bastante así que, para evitar el mal rato que suponía la navegación hasta Fornells, decidieron entrar en *Sanitja* y, tras amarrar, marchar hasta la población a pie. No había otra forma. A la mañana siguiente y tras haber descansado, se ponían los tres nuevamente en camino, marchando en primer lugar a recoger los codiciados celentéreos que la mar había arrojado ya a la costa baja de la zona, finalizando la operación al llegar a la *cala de Viola de Ponent*. A continuación continuaron ascendiendo la costa de *Cavalleria* para pescar en la *Llosa d’es Patró Père*, permaneciendo varias horas hasta que consideraron que habían suficientes capturas y que no podrían cargar más para marchar a Fornells. Toni y Abelardo llevaban una *banasta* cargada a la espalda cada uno pero, “*Quelet*” que no tenía este

tipo de contenedor, metió su pesca en un saco y al llegar al torrente de Cala Tirant sus compañeros observaron que tenía la espalda completamente lla-gada. La pesca conseguida estaba compuesta de *variades*, *sargs*, *cànteres*, *oblades* y *saupes*. Él no estaba en absoluto de acuerdo con los comentarios que habían aparecido en ocasiones en diversos medios de comunicación referentes a que la *velella* causaba trastornos gástricos a quien consumía el pescado obtenido a través de ella:

—De toda la vida ha sido utilizada para pescar en Fornells y que yo sepa nunca ha causado dolencia alguna a nadie. Lo que sí sucede es que cuando se pudre produce un olor muy fuerte. Y este olor atrae a otros animales que lo consumen cuando se encuentra en estas condiciones. Recuerdo que en los primeros años de la guerra, mi padre y mi abuelo solían utilizar los montones que yo mismo les preparaba en el *Arenal d'en Castell*. Cuando ellos venían de la Base Naval, donde estaban prestando el servicio militar, solían pescar con la *velella* que yo les había preparado y posteriormente trasladaban hasta Fornells en barca el pescado capturado. Pero sucedió que a los pocos días comprobaron consternados que los montones que yo les dejaba desaparecían misteriosamente, hasta que por fin pudieron comprobar un día que los cerdos del predio de *Son Saura*, que por aquellos años deambulaban libremente por la playa, los devoraban ávidamente en cuanto los encontraban. Toni también solía recolectar suficiente *velella* para ir a pescar a Favàritx junto con un tal “*Faigas*” (un catalán) y uno de los hermanos conocidos como “*es Bessons*”. Se trataba de la temporada del *gerret*. Para ello solían partir desde Fornells poco después de terminar la comida. Tras colocar las *soltes* (que en Ciutadella se conocen también como *vogueres*) se entretenían un par de horas en capturar unas cuantas *oblades* y *saupes*.

199



El Port de Sanitja observado desde el sur. En el centro, la caseta-refugio de los pescadores que se mantiene perfectamente cuidada (Artefoto)

Y hablando de los hermanos “*es Bessons*”, citados anteriormente. Toni los recordaba diciendo que solía ir bastante a pescar con ellos. El llamado Bià, tuvo la desgracia de fallecer tras ser alcanzado por un rayo cuando se encontraban trabajando en plena mar. La temporada de *Sant Miguel* y *Nadal* estaba transcurriendo aquel año con un tiempo para navegar bastante acep-

table. Como observaran que la bonanza se mantenía, “*Neni*” y uno de ellos habían decidido salir a la mañana siguiente a pescar serranos, pero luego llegó el otro hermano y como también se apuntara a la idea, Toni decidió, teniendo en cuenta que tenía los aparejos en la barca, aprovechar la jornada e irse a pescar *d’aubes*, por lo cual se metió pronto en la cama. Al poco rato llamó a la puerta de su casa Bià, que venía en busca de papel de fumar del que carecía y se había olvidado de comprar. Como él se encontraba ya dormido, le atendió la madre.

—Yo ya no le vi nunca más. A la mañana siguiente se hicieron los dos hermanos a la mar con rumbo a poniente, mientras que yo iba a calar mis *nanses* frente a *Cales Morts*. Mientras me encontraba trabajando observé una fea nube *dins es llebetx* e incluso oí un par de truenos que no me hicieron ninguna gracia pero, como aquello se disipó, no le di mayor importancia. Cerca de *Cala en Tusqueta* me encontré con otra barca en la que iba un pariente de los hermanos, “*es conco Tanu*”, que también había salido *d’aubes* y como ya habíamos terminado, regresamos juntos hacia Fornells. Amarramos y nos quedamos sentados en el mismo muelle junto a “*ca’n Garriga*”. No pasó mucho tiempo cuando observamos que llegaba el *llaüt* de los hermanos, que era conducido por Biel, en un estado aparentemente muy nervioso. Llegó al muelle y no lo pudo parar. Sólomente le veíamos a él lo cual nos extrañó. Cuando volvió a intentar atracar salté a bordo para ayudarle y entonces pude ver a su hermano Bià. Estaba muerto. Al parecer le había alcanzado un rayo procedente de aquella nube que yo había visto mientras se encontraban navegando frente a *Na Pregonda*, cuando volvían de la *illa de ses Bledes*: le había entrado por un oído y le había salido por el recto, atravesando seguidamente la cubierta de la embarcación y perforando el casco por el costado, unos pocos centímetros sobre la línea de flotación, por donde había entrado en el agua.



Temporal de tramontana en *cala Tirant* (Artefoto)

Biel explicó que cuando sucedieron los hechos su hermano estaba gobernando la embarcación y llevaba sujeta la caña del timón. En aquellos momentos él se encontraba agazapado junto al motor, aguantando el chubasco que estaba cayendo sobre ellos. Biel explicó que al encontrarse al través de *Na Pregonda* su hermano se había incorporado de súbito. Él le preguntó qué le sucedía pero no le respondió. Había quedado acurrucado en la popa y le salía

sangre por un oído. Aquello supuso un gran golpe y una verdadera desgracia...

—Desde aquel día lo comentamos muchas veces, puesto que tenía que ir con ellos y, cuando era así, normalmente era yo quien llevaba la caña.

También recordaba otro temporal muy violento, que hizo que se derrumbara parte de la techumbre de la finca *Tirant Nou*, que alcanzó y mató a la esposa del payés. En el puerto se encontraban a las tres de aquella madrugada Antoni “*Bitu*”, Joan “*Bitu*” y Toni, que se apresuraron en reforzar las amarras de la barca de los hermanos “*Esquerrans*” puesto que la mar pintaba muy mal. Frente al refugio de pescadores se encontraba un hidro francés amarrado a una boya, puesto que Fornells era punto de escala y repostaje de la “*Air France*” en sus rutas hacia el norte de África (Marsella-Argel). De pronto, los tres observaban consternados como el hidro volcaba sobre sí empujado por las enormes olas y a las fuertes rachas de viento. Quedó con los flotadores al aire y las alas bajo el agua. Tuvieron que remolcarlo hasta el pequeño varadero que existía por aquel entonces, y permaneció largo tiempo depositado en tierra. Parece ser que se trató de un *cap de fibló*, cuyo centro estuvo situado a 27 millas de Menorca, pero su radio de acción resultó tan violento que arrancó y segó una gran cantidad de pinos. De la finca *Sant Jordi* arrebató dos yegüas que se encontraban en una *tanca* que fueron a caer a la finca *Salairó*. Otra finca muy afectada fue *Son Ermità*.

Otra anécdota le ocurrió en el año 1936, época de guerra, cuando navegaba hacia *Sanitja* tras haber sido localizado un banco de *mòres*. Mientras se encontraban en mar abierta observaron unos reflejos a lo lejos, hacia *Binidonairet*. Como no sabían de qué se trataba, estuvieron esperando hasta descubrir que era un avión italiano, bastante grande, que iba descendiendo hacia la costa hasta amorrar contra el *Macar de Binidonaire*. Se trataba de un trimotor. Cuando se enteraron en la población, fueron hasta allí con el bote salvavidas a buscar los motores y, más adelante, el resto del aparato que al igual que el francés, fue igualmente varado, permaneciendo varios años en el mismo sitio.

Toni recordaba que antes de que se construyera el faro se capturaba muchísimo pescado en la zona de *Favàritx*.

—Pero cuando instalaron el faro, se ve que con la luz el pescado se desvió hacia otros sectores y decayó bastante su rentabilidad.

La zona de *Cala Prudent* era excelente para la pesca y su padre solía tener una barca mariscadora durante todo el año. Con ella se podía acercar perfectamente a la ribera de todos los rincones de la cala.

—Como últimamente solían decirme que ahora había muy poco fondo, en el año 99 quise ir con mi *llaüt* a comprobarlo personalmente y realmente hay menos fondo a causa de las algas, el arrastre de los temporales o lo que sea, pero aún se puede acceder bastante bien. Aquel era un buen lugar para capturar *mòres*. Ahora hay demasiada gente por todas partes. Y dicen que quieren poner remedio... Todo ha cambiado y ya no es lo mismo que antes. Por poner un ejemplo: por cada langosta que hay ahora, antes había mil y por cada *escorball*, que casi no se encuentran, antes había un millón. Pienso que son los mismos pescadores quienes se lo han cargado, por la cantidad de redes que utilizan y, más, utilizando el sistema *d’ajeguda* (las redes permanecen toda la noche caladas). Antes se hacían *prima* y *aubà* (atardecer y amanecer). Hoy, prácticamente no se capturan *saltabardisses*, *galls*, *pagres*, *dèntols* y muchos otros que era normal encontrarlos en las redes. Pues una de las costumbres que tenían Toni y su padre era ir a pescar *de prima* los calamares a la zona de *Cala en Tusqueta*, utilizando para ello la embarcación

varada en *Cala Prudent*, llegando a armar un botecito cerca de las casas de *S'Albufereta*, dentro de la bahía de Fornells, de forma que atravesaban a pie el trayecto existente entre ambas, alumbrándose al regreso —pues era de noche— con un pequeño farol hasta alcanzar la costa del puerto, donde embarcaban y atravesaban hasta la población.

—Pero valía la pena realizar la caminata debido a la gran cantidad de calamares que se podían capturar aquellos años.



Cala Prudent, ha perdido su calado original por la gran cantidad de algas muertas que se acumulan en su *cul de sac* (Artefoto)

Ciertamente el transitar casi a oscuras por aquellos parajes no dejaba de ser peligroso por la existencia de varios *avencs* (simas), que podían darles algún serio disgusto por la profundidad que tienen algunos de ellos.

—Algunos eran muy profundos puesto que lo tenía comprobado al dejar caer piedras en su interior. En algunos podía oír perfectamente que las piedras caían en agua.

También solían ir a pescar colocándose en la parte superior del morro de la *Cova de na Polida*. Era un tramo de acantilado por el cual la bajada era dura y peligrosa. Solían ser Biel, “*Faigas*” y Toni, cada uno con su caña para pescar *oblades* y se colocaban cada uno en una pesquera diferente.

—En una de tantas veces, Biel y yo comenzamos de pronto a escuchar unos gritos y resultó ser “*Faigas*”, que a medio acantilado le había entrado pánico y se había asustado, poniéndose a gritar solicitándonos ayuda. Tuvimos que rodearlo y situarnos uno a cada lado, dándole entonces la mano hasta conseguir que subiera nuevamente a la parte superior del acantilado. La verdad es que no volvió a bajar nunca más. Mi padre tenía la costumbre de amarrar un cabo en la parte alta y siempre contaba con la seguridad que le ofrecía éste. Además resultaba totalmente necesario ya que si tenías que subir además la *banasta des peix*, el ascenso sin él resultaba bastante problemático.

Otra de las actividades obligadas durante los días en que dominaba el temporal en que no permitía hacerse a la mar era lo que se conocía como *correr vorera*, que se trataba de recorrer la costa a pie e ir observando lo que la mar había arrojado a tierra que pudiera tener alguna utilidad.

—De hecho encontrábamos siempre algo pero, de bueno, poco. En cierta ocasión encontramos una buena partida de barriles llenos de coco, que vendimos en Mahón ya que lo utilizaban para fabricar jabón. También solíamos hallar bombonas de butano y durante los años de la guerra, encontramos minas de diferentes modelos. Por cierto, que en una ocasión me llevé un susto de muerte al encontrar flotando una de ellas muy cerca del casco de la barca, delante de *En Frare*. Estaba establecido un viento de *gregal*, era de noche y cuando la vi la tenía prácticamente encima. Por suerte pude esquivarla con cuidado y no ocurrió nada. También por *Sanitja*, en cierta ocasión, un pescador al que llamaban “*Titán*” rompió un remo al golpearlo en la *Punta des Picadors* cuando vio una mina de cinco puntas y asustarse. Él nos gritaba pero nosotros no le prestamos suficiente atención. Al saberlo se dio parte a la Base Naval, que desplazó hasta aquí un remolcador para recuperarla. Con nuestra barca la amarramos y remolcamos hasta ponerla al alcance del barco de la Armada. Los técnicos le desmontaron la espoleta y posteriormente la subieron con los pescantes y la depositaron a bordo. Y una anécdota muy curiosa ocurrió cierto día en que nos encontrábamos faenando en la bahía: “*Titán*” estaba con su barca y yo con la mía. De pronto se nos acercó desde levante un barco que enarbolaba bandera panameña, el cual se dirigió hacia ellos parándose a su altura. Cuando “*Titán*” se acercó para saber qué querían le embarcaron un polizón que se habían encontrado a bordo. Entonces lo trasladaron a la bahía y lo desembarcaron en *s’Arenalet*. Cuando el polizón llegó a Mahón fue sorprendido cuando iba a embarcarse en el vapor-correo. Cuando explicó cómo había llegado a Menorca, detuvieron a “*Titán*” y lo metieron en el calabozo por haberlo desembarcado en tierra y no haberlo entregado a las autoridades.

203



La popular “oblada” (*Oblada melanura*) (Wikipedia)

Sobre la técnica de la pesca de la popular *oblada*, Toni describe a este pez como de “muy buena vista”. Para ir a por él la mar debe de encontrarse movida ‘*amb un bon blanquer i un bon ramel pero que no faci arrumbades massa grosses*’ a fin de restarle visibilidad y efectuar un buen brumeo con una mezcla de pan y queso rallado. Entre la espuma que tapa la visibilidad

más allá de la superficie y el brumeo, se deja deslizar un anzuelo cebado principalmente con gamba *blanquèra*. Es un pescado que se coge bastante y, a pesar de que los entendidos defiendan que es necesaria una técnica especial, Toni reconoce que son muchísimos los pescadores aficionados que realizan bastantes capturas sin tener prácticamente idea sobre el tema.

Otro naufragio que recordaba haber oído contar a su padre se refiere al acaecido a unos pescadores el día en que su padre y su abuelo fueron a cazar al predio *Son Saura*. Mirando al mar descubrieron una embarcación que se encontraba sin tripulación y que había sido volcada por un *cap de fibló* ocurrido poco antes. Sin embargo, los tripulantes habían logrado alcanzar la costa a nado, puesto que el mar había encalmado rápidamente tras el paso de la borrasca. El padre de Toni volvió inmediatamente a *S'Albufereta* y embarcó en el botecito que tenían varado y que utilizaban para cruzar la bahía hasta la población navegando a vela, aparejado con una trinqueta. El abuelo, Toni "*Bitu*", quedó en la zona de Son Saura vigilando el bote volcado que era arrastrado poco a poco por la corriente. Toni "*Neni*", que vio llegar a su padre cuando se encontraba preparando unos palangres, fue con él a avisar a los "*Roxillos*", que salieron inmediatamente a bordo de una embarcación de pesca hasta el bote de los "*Serrans*", padre e hijo, que era el que estaba volcado. El hijo, Miquel, cuando llegó a tierra estaba prácticamente agotado, teniendo que ser ayudado por Toni con el concurso de una *sendera* (especie de red que se utiliza para cazar conejos) para trepar hasta la parte alta del acantilado del *Cap des Redoble*. Su padre, que se encontraba todavía en el agua, les estuvo conminando a que salvaran primero el hijo. Poco después llegaba igualmente el bote de salvamento que rescataba la embarcación siniestrada cuando se encontraba más allá de *Addaia*.

Otro de los aspectos que más recuerda Toni "*Neni*" se refiere al de la recolección de la *camamil·la* (manzanilla de Menorca) que crece silvestre en los acantilados. Se trataba de otra forma de ganar algún dinero, que los pescadores llevaban a cabo cuando llegaba la época apropiada. Con el mal tiempo iban a recogerla y la dejaban metida en sacos cerca de la costa, de tal forma que, cuando el tiempo mejoraba, iban con las barcas a cargarlos y trasladarlos hasta Fornells.



La "camali·la" menorquina (Damià Vinent Olives. Flickr)

—Pero no podían pasar muchos días puesto que, de lo contrario, se echaba a perder. Durante la mañana solíamos llenar 4 ó 5 sacos cerca de *Cala Viola* o de *Es Dormidor*. Seguidamente íbamos a levar la hilera de *nanses*. Cuando éstas habían sido recuperadas volvíamos a la costa a tomar un bocado y a recolectar otro par de sacos más.

Al atardecer ponían rumbo a Fornells con todos los sacos a bordo y el pescado de las *nanses*. El mes ideal de la recolecta solía ser junio, poco después de que el dueño de la finca extendiera los correspondientes permisos contra el cobro de un canon para llevarla a cabo. Las mujeres eran las encargadas de cortarla posteriormente para dejarla a punto de embarcar hacia la península.

—Y también los chicos, que si no se portaban bien se les castigaba entregándoles un cajoncito lleno de ramas y unas tijeras para cortar la flor.

En su juventud, “*Neni*”, al igual que otros muchachos de su edad, acostumbraba a escuchar las amenas historias que solían narrar los más viejos del lugar, en su mayoría, pescadores.

—Y los había que tenían muy mal genio. Nosotros nos aprovechábamos de ello para gastarles alguna travesura propia de nuestra edad en más de una ocasión.

Recordaba la que gastaron a “*en Moreno Penita*”, un pescador que acostumbraba a ir de *morenells*, las *nansas* que están construidas para capturar *murenes*. “*Neni*”, junto con Pepe “*Mus*”, decidieron capturar uno de los numerosos gatos que pululaban por los muelles y abriendo un *morenell* colocarlo dentro. Toni se metió en la barca de aquel hombre, cogió uno de estos aparejos y, abriéndolo, lo introdujo dentro volviendo a cerrarlo con los *verdugs*, que eran una especie de pasadores que evitaban tener que coser toda la tapa cada vez. Teóricamente el gato no podía abrirlo, sino que tenía que entrar, al igual que las morenas o peces a través del *enfàs*, que es la abertura cónica de toda nansa, que permite la entrada pero no la salida. Además se daba la circunstancia de que la abertura era tan estrecha que el gato no podría entrar nunca por aquel agujero. Una vez cerrado con el gato dentro, se volvió a tapar la barca. Era un viernes. A la mañana siguiente, sábado, el pescador saltó a su embarcación y al destaparla se encontró con el gato en el interior del *morenell*. En pobre hombre no daba crédito a lo que estaba viendo mientras se rascaba la cabeza.

—No alcanzaba a comprender como un gato tan grande había entrado a través de un orificio tan pequeño. Y se estuvo paseando todo el día por el puerto con el *morenell* con el gato dentro enseñándolo a uno y otro. Otro pescador, al que llamábamos “*es conco*” (aunque realmente no lo fuera), le dijo:

—‘*O ets ase; tan viu com vols esser i aquest moix et farà tornar tot lo contrari...*’. Lo peor del caso es que nosotros íbamos detrás de él... Aquellas eran cosas propias de chicos. Otra anécdota juvenil sobre la cual se estuvo hablando mucho tiempo.

En otra ocasión le amarraron a su bote (de unos 25 palmos puesto que iba de *nanses* y langostas) un gran *pedral*. Cada día solía ir a pescar con otro compañero de más edad, bogando, para poder así ahorrar la gasolina. La verdad es que escaseaba por aquel entonces. Y solían calar sus aparejos entre el faro de la isla Sargantana y la dársena de los pescadores.

—Le pasamos por debajo del casco un cabo al que amarramos un *pedral* de grandes dimensiones. Cuando salieron a pescar y como viera que avanzaban muy despacio, su compañero le decía —no sé que te pasa esta mañana, pero no andamos nada. No lo se— y el otro le contestaba —Yo estoy bogando

igual que cada día— Y cuando lograron por fin llegar a la zona de pesca se dieron cuenta de la gamberrada que les habían gastado.

Toni recuerda el tiempo en que la costa estuvo más o menos militarizada, con la batería de la *Mola de Fornells* en servicio, artillada con dos cañones; otros dos que fueron montados en el *Cap de Cavalleria*, estando los soldados alojados en el edificio del faro; dos cañones más se situaron en la finca *Bellamirada*; 2 piezas antiaéreas que se montaron en la finca *Binidonairet*, en el *coster*; otras 2 en la finca *Llucatx* (*Ses Coves*) y en la cima de *Monte Toro*, otras dos. En la Mola, últimamente estaba alojada una guarnición muy reducida, varios de cuyos miembros eran vecinos de Fornells.

—Pero durante la guerra hubo mucha gente destinada allá arriba, muchos de ellos reenganchados, por lo que eran ya mayores. Tenían un *llaüt* para atravesar la bahía llamado *Santa Bárbara*, con el que cruzaban hasta *s'Arenalet*.



Toni “Neni” (Edu Riera)

Los pescadores que estuvieron censados a lo largo de los años cuarenta en Fornells fueron los llamados “*Tinets*”, pescadores de langosta y que poseían dos barcas, siendo varios hermanos; los “*Bitus*”, padre y dos hermanos; los “*Alejos*”, también padre y dos hermanos; Martí “*Bufereta*”; los dos hermanos “*De Mates*”; los “*Roxillos*”, que eran igualmente varios hermanos; los “*Patatus*”, los dos hermanos que desaparecieron en la mar en el transcurso de un trágico temporal; “*En Nofrillo*”, que pescaba con un bote de otro armador; “*Ets Esquerrans*”, dos hermanos; “*Es Conco Tanu*”; “*En Serrano*”, que siempre trabajaba solo a bordo; los “*Neni*”, padre e hijo; los “*Caules*” y los “*Rodriguez*”, parientes de Jesús Pascual; “*En Llorenç*”, que trabajaba también solo y se dedicaba a las *nanses*; Moreno al que conocían como “*En Penita*”; Toni “*Pixarro*”, los “*Cuca*” y “*L’Avi en Diego*”.

Pescando a bordo del *Salmerón* en la zona del *Arenal d’en Castell*, frente a la *Punta Grossa*, tuvo en cierta ocasión un desagradable encuentro con una ballena que pudo derivar a mayores pero que, al final, no pasó del gran susto. Se trataba de una especie conocida entre los pescadores locales como *morlà*. Era el primer año en que se dedicaba a la pesca en solitario tras el

fallecimiento de su padre y se encontraba cerca de la barca de Biel “Mus” y de Pepe y Nofre.

—Tan cerca de mí salió a la superficie que me dio un susto de miedo. Cuando lo hizo levantó una ola tan grande que hizo embarcar una gran cantidad de agua en el bote de Biel “Mus” que se encontraba a mi lado, porque estos animales mueven mucha agua.



207

Jaime Sebastián Sans, “Bià”, pariente de “Neni” e hijo de “Bià es Bessó” (Artefoto)

Cuando nos contaba estas últimas anécdotas, Toni “Neni” se encontraba reparando redes en el interior de una cochera de un pariente suyo. Es la actividad rutinaria para las tardes fuera de temporada. Sentado en el suelo, descalzo, nos trae rápidamente a la memoria aquellos pescadores que conocimos en nuestra juventud quienes, sentados sobre el mismo muelle, reparaban sus redes cuando éstas se habían secado tras varias horas de estar expuestas al sol. Eran aquellos otros tiempos. Tiempos que nunca más volverán, por cierto. El trabajo que lleva a cabo este veterano pescador es rápido y metódico, efectuando los nudos para restituir la malla con extraordinaria celeridad. Cada vez que los hace, o acerca la lengua o moja uno de sus dedos en su propia saliva y lo pone en contacto con el nudo terminado antes de realizar otro más sobre el mismo. El hecho llama la atención y por ello le preguntamos los motivos:

—Se trata de humedecerlo porque el nuevo nudo aprieta mejor y de este modo luego no cede.

Con los dedos de los pies sujeta la red por un lado y con los de una de sus manos lo hace por el otro, mientras con la mano que le queda libre maneja diestramente la aguja de tejer. Los aparejos pertenecen a un pariente suyo, Jaime Sebastián Sans, más conocido como “*Bià*”, el hijo de “*Bià es Bessó*” que, una vez finalizada la temporada de la langosta, son sometidos a un riguroso repaso a fin de dejarlos a punto de ser utilizados nuevamente. Toni “*Neni*” se encontraba jubilado y pasaba muchas de sus horas echándole una mano y, mientras trabajaba, solía rememorar anécdotas vividas personalmente durante sus años de juventud. Y entre éstas salió a relucir el día en que a los alemanes les dio por bombardear una lancha que los franceses afincados en el pueblo tenían para servicio de la base de hidros emplazada en la bahía. Toni se encontraba en aquellos momentos con un amigo, Máximo Triay, el mecánico. Tenía entonces unos nueve o diez años de edad y juntos solían pasar bastantes horas jugando por el muelle o paseando con una pequeña barca mariscadora a remos, traída por su padre desde Mahón para utilizarla cuando le fuere necesario en *Sanitja* o en *Cala Prudent*, a la que había dotado para ello de una cubierta para mayor protección (las antiguas barcas mariscadoras carecían de ella). En aquellos momentos se encontraban sobre el muelle y, de pronto, advirtieron la presencia de un par de aviones que, enfilando desde la bocana, cruzaban por encima de la bahía longitudinalmente, uno volando más alto que el otro, al tiempo que uno de los aviadores del que lo hacía más bajo se asomaba y arrojaba manualmente por una escotilla las bombas destinadas a hundir la embarcación francesa en cuanto se encontraban sobre ella.

—Aquel era un día en que se encontraba fuertemente establecido el viento de tierra, de *migjorn*. Mi padre, se encontraba en aquellos momentos cazando por el *lloc* de *Santa Teresa*. La embarcación que pretendían hundir no tardó en ser alcanzada y se incendió. Para que no dañara a las demás que se encontraban amarradas en ese momento, se le cortaron rápidamente los cabos y de este modo iría a la deriva.

La lancha, propiedad de Air France, se encontraba amarrada en el extremo del muelle que ocupaba parcialmente el espacio del actual rompeolas, de forma que al ser liberada de sus amarras y empujada por el viento del sur fue a parar a las inmediaciones del lugar en que se encuentra “*es Moll d’es Contramestre*”, junto a la antigua vivienda del celador de puerto, que tenía que ser de Salvamento de Náufragos.

—Fue una suerte que pudieran soltarla a tiempo puesto que sobre el muelle se encontraban depositados un centenar de bidones de combustible para suministro de los hidros. Yo creo que los pilotos lo sabían y no quisieron hacer daño a la población puesto que de haber estallado, allí se hubiera acabado todo. El barco se apartó fácilmente por efectos del viento y la corriente, y tras arder un buen rato se hundió llevándose al fondo el depósito con bastante combustible sin que afortunadamente tampoco llegara a estallar. Fue más o menos lo mismo que ocurrió hará unos treinta años frente al Club Marítimo de Mahón cuando se incendió y hundió el yate inglés *Solaris* sin que llegara a producirse explosión alguna.

Antes de producirse el hundimiento definitivo, la Guardia Civil estuvo controlando la zona manteniendo a la gente suficientemente alejada por si explotaba el depósito de marras.

Toni y Máximo habían deducido que tras las explosiones de las primeras bombas, en el agua tendría que haber bastante pescado muerto que sin duda se encontraría flotando en las inmediaciones y cogieron su barquita

dispuestos a ir a buscarlo. Y lo hallaron en la otra ribera, recuperándolo con la ayuda de un salabre que vaciaban sobre cubierta.

—Pero mientras estábamos recogiendo los volvieron a presentarse los aviones para soltar tres o cuatro bombas más. La verdad es que llegamos a estar muy apurados porque para evitar ser alcanzados nos metimos en el interior de una de las cuevas que allí existen y que se conocen como *Coves negres* a bordo de nuestra barca, hasta donde pudimos. Estas cuevas se encuentran situadas entre *Sa Punta Prima* y *Es Te Roig*. Recuerdo que cada vez que las bombas caían al mar el agua subía en el interior de la cueva y nosotros tocábamos con la cabeza su bóveda. Además existía la agravante de que si alguna nos hubiera alcanzado, no se habría sabido nada nunca más de nosotros porque no habíamos avisado a nadie de nuestras intenciones. Pero todo acabó bien y llegamos a tierra cargados de pescado. Lo que no recuerdo exactamente es qué hicimos con él, puesto que el padre de Máximo, “*en Salins*”, tenía los autobuses que iban a Mahón y solía llevárselo para venderlo, pero por aquella época se encontraba en la Mola, de aquí, de Fornells. Y quien no estaba en la Mola estaba en Mahón, en la Base. “*En Moreno*” y “*en Tinet*”, junto con “*Bià na Trudis*” pescaban para Infantería, que se encontraba alojada en la iglesia. No sé exactamente que hicimos; lo que sí recuerdo es que, cuando tuvimos la barca amarrada en el puerto, según pasaba la gente, iban llevándose parte del pescado, en su mayoría *moixó* que, al salirse del salabre debido a su pequeño tamaño, habíamos recogido con la ayuda de un *buiol*. Los más grandes eran *saupes* y *llops*.

A Toni le extrañó que el avión alemán pasara hasta tres veces para bombardear el barco francés y no fuera repelido.

—Y era algo que resultaba extraño puesto que en *Binidonairet* existía una batería de antiaéreos emplazada en el *coster* que tenía fama de ser muy buena. Recuerdo que cuando otros aviones pretendían atravesar Menorca eran disparados por los antiaéreos. Los estallidos de los proyectiles producidos en el aire eran blancos y parecían gaviotas. Aquellos aviones, para evitarlos, volaban muy alto. Aquí la gente no los había visto nunca y hubo una joven que, al observar las nubecillas blancas que aparecían alrededor del avión, comentó asombrada que estaban soltando palomas.



Toni guardando sus aperos a bordo del *Neni* tras llegar de *fer caldera* (Artefoto)

Toni marchó a pie inmediatamente hasta las inmediaciones de la bocana con el fin de advertir a su padre, que se encontraba a punto de regresar (cuando iba a cazar atravesaba hasta la península de *Cavalleria* en su barca), de que no continuara por el peligro que existía. Cuando llegó, desembarcó junto a “*sa caseta blanca*” y continuaron hasta el pueblo a pie. Pero como se ha mencionado, no pasó nada más salvo el hundimiento. Al cabo de bastante tiempo entraba en el puerto de Fornells el remolcador de la Base Naval de Mahón con suficiente personal dispuesto a reflotar la embarcación que permanecía en el fondo para llevársela. Y lo consiguieron.

—Pero no lograron sacarla a la superficie sino que, tras pasarle unos calabotes suficientemente reforzados por debajo de ella, marcharon llevándola suspendida entre aguas por debajo de su casco.

A bordo del remolcador se encontraban dos primos de Toni que se encontraban cumpliendo el servicio militar: Miquel Sans, que jugaba al fútbol con el C.F. Menorca y Juan Pelegrí, que terminaría casándose con una mahonesa, cambiando desde entonces de lugar de residencia.

El abuelo de Toni por parte de padre se llamaba Antoni Riera Moll. Procedía de una familia en la que todos sus miembros, tres hermanos y tres hermanas, eran todos pescadores de oficio. El hermano menor, Desiderio, desapareció en la mar a la edad de diecinueve años junto a otro compañero (Nan) cuando se encontraba sustituyendo a bordo al verdadero tripulante que era otro pariente que aquel día no se había encontrado bien.

—Mi padre solía decir siempre que habían perdido la vida al haber naufragado en la *Llosa d’Enmig*, en la bocana de *Addaia*. Es un lugar en que suele formarse una rompiente muy peligrosa y posiblemente la barca volcó. Allí se encontraron precisamente las redes y la barca pero de ellos nunca más se supo. Hubo una entrada de *tramontana* muy fuerte y se ve que les sorprendió. Aquellos eran unos tiempos difíciles. Si hubiera sido hoy, con los motores que poseen actualmente las barcas, muy posiblemente se hubieran salvado pero la navegación a vela era un mal asunto...

Toni valoraba bastante bien los botes de entonces puesto que los había que salían muy logrados para la navegación a vela de las manos de los *mes-tres d’aixa* de la época. Y también existían muy buenos *llaüts*, aunque se mantenga la idea de que los fornellers estaban acostumbrados a trabajar con embarcaciones no demasiado grandes, habitualmente de unos veinticinco palmos de eslora:

—Yo creo que había de todo. Siempre llegaba alguna de nueva. Me acuerdo de una anécdota ocurrida con un *llaüt* que había sido construido por “*es vell s’Albercoq*”, un *mestre d’aixa* muy bueno. Y es que aquí teníamos a uno que siempre encontraba “*ossos a sa carn*”. “*S’Albercoq*” había construido un precioso *llaüt* de treinta y dos palmos para un vecino de la población que causó la admiración de todo el mundo. Pero aquel hombre, que lo estuvo revisando minuciosamente desde todos los ángulos, dijo que los *escàloms* eran demasiado delgados. Y resultó ser cierto, aunque nadie lo había observado hasta entonces: se habían utilizado los mismos que se usan para una embarcación de veintiocho palmos. Y es que cuanto más eslora tienen las embarcaciones, más grandes han de ser los remos y por ello, los *escaloms*, tienen que ser igualmente reforzados guardando la misma proporción.

—Ya se ha citado anteriormente que los pescadores de Fornells se tenían que complementar las jornadas de invierno en que no podían hacerse a la mar por mor de los temporales, con otras actividades. Y si se ha hablado de la confección de alpargatas, de *còrrer vorèra* y recolectar *camamil·la*

o resina (*reïna*), también se encontraban entre ellas hacer *puu*, recolectar *pampalònies* y *fer joncs i canyes per ses nanses*. “*Neni*” describía el sistema que utilizaba para ir a hacer el *puu* acompañado del abuelo de Bià Sans, “*en Jaume Biela*”. Para quien lo desconozca, el *puu* consiste en una especie de crustáceo de muy reducido tamaño que se utilizaba para pescar las *saupes* con caña. Para capturarlo se preparaban unos haces de red de cáñamo (de otro material parece ser que no servía, como también lo citaría Biel Cerdà “*Niu*” en su biografía), en cuyo interior se colocaba un trozo de pescado, boniato (por extraño que parezca), o carne, colocándose sobre los *alguers* situados en aguas encalmadas. Al cabo de cierto tiempo se sacaban y sacudían sobre un balde, donde caían los que permanecían en la red.



Esplanada de la dársena con la caseta de Salvamento de Náufragos (*Fornells Antic*)

—Desde *Es Racó des Llenyam*, por poniente, hasta el *Cap de Favàritx*, por levante, todos los rincones eran buenos para hacer el *puu*. También solíamos recolectar *herba*, que igualmente resultaba excelente para pescar, una vez picada, ya que se utilizaba como brumeo para las *saupes*. Se recogía rasgando las piedras que se encuentran sumergidas bajo unos 20 cm. de agua utilizando una rasqueta especial. Esta rasqueta llevaba acoplada una bolsa a la cual iba a parar el producto y cuando estaba casi llena se vaciaba en un cesto que cargaba uno de nosotros a la espalda.

En cierta ocasión en que habían ido en su busca a *Es Passet* (*Cap de Ca-*

valleria), “Neni” se había encargado de transportar el cesto. Pero sucedió que de improviso resbaló y, tanto él como el cesto, fueron a parar al agua.

—Menos mal que no lo llevaba sujeto al cuerpo, puesto que me hubiera ido al fondo con él. Cuando estuve fuera lo recuperamos sin ningún problema. La verdad es que yo prefería hacer el *puu* pero para encontrar aguas tranquilas a veces tenías que hacer largos recorridos por la costa. Si era capaz de llenar una *escudella* de ellos ya me daba por satisfecho.

Por lo que se refiere a la actividad de recolectar *pampalònies*, sus compañeros de aventuras solían ser los hermanos “*Es Bessons*”:

—Se trata de otra costumbre que se perdió y que algunos me decían no hace mucho que deberíamos recuperarla.

Como se ha citado anteriormente, la *pampalònia* es un tipo de flor muy vistosa (*Paeonia cambessedesii*), que únicamente crece en zonas pedregosas de tipo calizo. Alcanzan un tamaño entre 30 y 50 cm. y suelen florecer entre marzo y abril. En la *Mola de Fornells* (Toni ha escuchado comentar en varias ocasiones que es el único lugar del levante español donde se encuentra), crece en su cara norte, en la parte baja del acantilado más o menos en la vertical de donde se encontraban emplazados los cañones de la antigua batería.

—En el pueblo estaba solicitada para adornar las casas. Nosotros la cortábamos cuando aún no se encontraba abierta del todo y, al ponerla en agua, se abría completamente siendo una flor muy bonita. Tenía unos colores preciosos entre los que predominaban el anaranjado y el azul. Algunos amigos quieren que vayamos un día a buscarlas para poder conocerlas pero, la verdad, es que yo no estoy ya para estos trotes. Puede que les acompañe, pero lo que tengo muy claro es que no bajaré el acantilado. En la zona en la cual florecen suelen pastar las cabras salvajes que pertenecen al *lloc de S’Albufera de Es Mercadal*, porque existe suficiente tierra como para que se formen porciones de prado entre las rocas.

—Cuando Toni era joven, él y sus amigos solían bajar fácilmente por un senderito conocido como *es devallador*. También se podía acceder desde abajo, dando la vuelta a *Na Ponça* y pasando por encima del istmo de *Sa Punta des Morters*, aunque el trecho a recorrer resultaba más largo.

—Me acuerdo de que la última vez que fuimos a recogerlas fue con el padre y el padrino de Bià (“*Es Bessons*”), porque solíamos ir a pescar mucho juntos por aquella zona. Aquellas flores eran bonitas de verdad. Y, como he dicho, florecían más o menos por Semana Santa-Pascua de Ramos.

Toni “Neni” también contó que, que en cierta ocasión el padre de “Nan”, otro pescador, le invitó a él y a otro amigo a fumar. “Neni” lo rechazó diciendo que ellos no fumaban, a lo que el hombre se los quedó mirando asombrado y sin creérselo. “Nan” solía ir a comprar cigarrillos hechos con *batafaluga* (anís), que vendían las turroneiras para los chicos, y se iba fumándolos hasta su casa. Su madre, cuando le veía, le llamaba inmediatamente al orden, mientras su padre lo defendía. Ciertamente por aquellos años no se hablaba tanto como en la actualidad sobre el tabaco ni sobre sus efectos sobre el organismo.

—Yo a mi padre le ví siempre fumar en la cama. Y por ello en mi casa era normal encontrar las sábanas con cuarenta parches que tapaban las quemaduras que provocaba fumando los cigarros que liaba con tabaco de *pota*. La *pota* suele contener ramitas que arden como mechas y suelen soltar espiras. En ocasiones se quedaba medio dormido y, o le caía la ceniza o le saltaba una de aquellas espiras tras lo cual el hombre saltaba de golpe, pero el agujero ya estaba hecho.

Precisamente otra de las actividades que se llevaban a cabo los días en que no salían a navegar era “*anar a fer joncs*”. Los *joncs* (juncos), los utilizaban para construir artesanalmente las *nanses*. Los pescadores iban a buscarlos a pie, internándose en el predio de *Tirant*, hasta llegar al *Prat*, donde crecían libremente, o también hasta el *Prat del lloc de Son Saura*, que limita con la actual urbanización de Son Parc. La época propicia era el verano y regresaban bajo el sol de mediodía con un gran haz cargado sobre el hombro. Otras expediciones servían para recolectar las cañas y el *aladern*. Los juncos se ligaban todos juntos por uno de sus extremos en lo que se conoce como el *monyo*, porque se asemeja a la ligada que se hace con el cabello de una mujer para hacer la cola. Para cada *nansa* se utiliza un número determinado de *joncs*, los cuales se contaban a pares: 21 pares y medio (43 *joncs*). La caña, por su parte, era partida longitudinalmente con una navaja especial y se obtenían 4 partes iguales las cuales se abrían nuevamente para obtener 8 tiras. Seguidamente se tomaba el *monyo*, que se sujetaba con la ayuda de ambas rodillas y se iban insertando transversalmente las cañas, haciendo una helicoide con ellas, uniéndolas una a continuación de la otra hasta lograr dar al conjunto la forma de campana característica. La caña queda por encima del junco y, ambos, son unidos mediante trozos de *piola* (cordón). Por otro lado se habrá construido el llamado *enfàs*, que es el cono que supone la única abertura del aparejo, que servirá de entrada para la presa y que, al propio tiempo, le impedirá volver a salir una vez dentro. El aro más grande al cual se unen los extremos de todos los juncos utilizados en la otra parte, está construido con *aladern* (parecido al *ullastre*, aunque más fino) y recibe el nombre de *barbada*. De ahí hasta la boca del *enfàs*, los círculos se van cerrando estrangulando con ello la entrada, que quedará rematada con los extremos de todos los juncos, siendo montada al revés, es decir, con el cono hacia dentro de la *nansa*. La acción de unir el *enfàs* con el resto de la *nansa* se denomina *enfassar*. Este tipo se utilizaba para capturar la langosta y se diferenciaba de otra que, en lugar del *monyo* estaba rematada por una trampilla que se abría y por la cual se podía pasar la mano para coger la presa, que se denominaba *peixetera* o *cantarera*. Estos aparejos eran cebados en su interior para atraer a las presas.



El junco (*jonc*), muy abundante en Menorca (*Wikipedia*)

Durante su estancia en Mahón, “Neni” solía introducir restos de vísceras del matadero, el cual se encontraba ubicado en el mismo puerto.

—Tenía un amigo carnicero que me solía dejar los restos en “*ca’n Rabel·lo*”. Aquí, a Fornells, también solía venir a pescar uno de Ciutadella llamado Abelardo, que utilizaba como cebo crías de *baldritxa*, las cuales iba a buscar con la ayuda de una *fura* (hurón) por los acantilados de la Mola. Después las desplumaba y partía. Las langostas se tiraban ávidamente a por todo tipo de restos carnosos. Tenía un compañero que se llamaba Pelegrín el cual caló situándose con *Monte Toro* por *Sant Felip*, más o menos por delante de la *Cala de Sant Esteve*, poniendo como cebo un *cagaire* (cormorán) que encontró muerto y con el cual sacó dos langostas que hicieron tres kilos. El pájaro ya estaba *molt fotut* (muy fastidiado), pero se ve que las langostas se tiran a todo.

A propósito de lo dicho sobre la voracidad de las langostas, Toni indicó que son muchas las especies marinas que se tiran a todo tipo de restos que le puedan servir como alimento.

214

—Hace muchos años hubo una epidemia que afectó a los perros de la población, de forma que tuvieron que sacrificarlos a todos, y después se tiraron al mar. Al cabo de cierto tiempo se comenzó a pescar bastante *gerret*, aunque al otro lado del puerto, y la gente lo bautizó como *gerret de ca* (caramel de perro).

Antonio Riera, será siempre Toni “Neni” para los amigos. Una persona pero que muy especial. Hombre de mar hasta la médula, agradable, hablador, siempre con la sonrisa marcada en su rostro, con la gorra ladeada y dispuesto a “*fer un pom-pon*” (tomar un *ginet*, ginebra de Menorca) con los amigos. Muchas veces nos encontramos y hablamos largamente. Y es que nos caíamos bien y nos entusiasmaba la mar. Con él a solas o acompañados del bueno de Jesús Pascual, o de Miquel Petrus. Hoy ninguno de los tres se encuentra ya con nosotros. Las aguas en que pescan actualmente se hallan muy lejos, en otra dimensión. Sin embargo, sus amenos relatos, su entusiasmo y su recuerdo permanecerá siempre en su querido Fornells, entre sus convecinos, entre sus amigos... Créanlo: es su mejor homenaje.



Pescador arreglando sus redes del modo tradicional (A. González. F. A. Menorca)

FORNELLS: TONI RIERA GARRIGA

Cuando hablamos de Fornells, sabemos perfectamente que nos referimos a la villa marinera por excelencia de Menorca. Villa que, por su estratégica situación en la costa norte de la isla, tuvo como origen y durante muchísimos años, la mar como su principal fuente de riqueza. Es por ello que sus gentes, desde la más tierna infancia, han dedicado su vida en mayor parte al oficio de la pesca.

Cada vez que visitas esta villa y hablas con gentes conocidas, sale a relucir algún caso, alguna anécdota, algún resquicio de biografía en que, tirando del hilo, permite descubrir la historia de un nuevo personaje y, en muchos casos, rescatarlo de su posible olvido, no de sus círculos familiares, ello es obvio, pero sí darlo a conocer a la inmensa mayoría de gentes interesadas por las cosas de la mar como es, en esta ocasión, el que se relata. Nos referimos a Toni Riera Garriga, activo pescador forneller en la mayor parte de su vida, aunque alternara su profesión con otras actividades laborales, como fuera bastante corriente entre los vecinos de la población.



Toni Riera Garriga (*Mercé Riera*)

Toni había nacido el 19 de diciembre de 1934 en el seno de una familia pescadora y, a la temprana edad de nueve años, ya era capaz de desplazarse hasta Ciutadella montado en su bicicleta para vender quisquillas.

Sus inicios en el mundo laboral fueron como zapatero, pero la atracción que sentía por la mar pronto despertaría en él. Tenía ilusión por ser pescador, algo nada extraño. Simplemente quería continuar en el mundo en que siempre había visto moverse a quienes tenía en su entorno. Continuar con la tradición de los suyos.

Su padre aceptó la idea —como solía suceder en la mayoría de los hogares— pero su madre, no; como también era normal entre las madres al ver a sus hijos tan pequeños y conociendo los peligros que encierra el medio. No en vano, Fornells posee diferentes hogares marcados por la crueldad de la mar cuando ha sido dominada por los vientos del primer y cuarto cuadrantes, *tramontana*, *mestral* y *gregal*, o cuando un durísimo *llevant* o *ponent* te ha sorprendido lejos de la costa y sin posibilidad de buscar abrigo.

Eran entonces tiempos de embarcaciones de pequeña eslora, muchas de ellas sin motor, sin otro medio de propulsión que una simple vela o los remos. Sin medios de comunicación con tierra firme. Y una madre es una madre y siempre le duele que un hijo suyo, y más si se encuentra en la adolescencia, quiera o esté dispuesto a correr peligros.

Pero Toni quería navegar y pescar y por ello manifestó decididamente a su familia que de no ir en la embarcación familiar, lo haría en la de otro pescador, como así sucedió finalmente.

Más adelante entró, por fin, a trabajar con su padre y su hermano a bordo de la embarcación familiar, el *llaüt La Paloma*, labor que llevaron a cabo conjuntamente hasta separarse. Comenzó a trabajar entonces con su abuelo Antonio Riera Roselló, más conocido en la población como “*en Moreno*” (debido a la tonalidad de su piel), a bordo de la embarcación de éste, *Erun-dina*, más pequeña que la anterior.

216



El primer *llaüt* de la familia: *La Paloma* (Elsa Roselló)

Su padre había vendido *La Paloma* al jubilarse y, al hacerlo también el abuelo, Toni se quedaría sin barca para poder trabajar en la mar. Pero la suerte estaría de su lado y así sucedió que un vecino suyo, un militar retirado llamado Eugenio, que disponía de otra que no empleaba y guardaba dentro de un almacén, decidió ofrecérsela al tiempo que manifestaba que podría pagársela cuando quisiera. Toni se lo pensó seriamente y no tardó en aceptar la propuesta y aquella embarcación, que se llamaba *Atardecer*, al ir a registrarla a su nombre decidió rebautizarla como *Clara*.

Y así reanudó su trabajo volviendo a la mar. Al principio comenzó a faenar llevándose consigo a bordo a su abuelo Antonio Riera Roselló, al tiempo que entraba también a prestar sus servicios en el Aeropuerto de Menorca, trabajo que simultaneaba con el de pescador profesional.

El producto de la pesca, tal y como era costumbre se repartía de la siguiente forma: 1 parte para la barca; 1 para los aparejos; 2 para el tripulante (en este caso el abuelo); y 1 para el propietario y armador. Es decir, 5 partes de lo que se deduce salían los jornales y la previsión económica para mantenimiento de la embarcación y sus aparejos de pesca.

Pronto Toni se revelaría como un gran pescador de langostas. Eran entonces tiempos de abundancia de este preciado crustáceo, que en principio guardaría en viveros flotantes como era lo habitual hasta contratar uno de los bajos de la casa en que vivía para poder construir un vivero dentro de la villa.



217

El *llaüt* de pesca Clara (ex *Atardecer*) (Mercé Riera)

Persona sumamente trabajadora, nunca se le oiría quejar ni por agotamiento, ni por enfermedad, a la par que estaría dispuesto en todo momento a echar una mano a quien necesitara de ella. La última embarcación que poseyó decidió denominarla *Frisaga*, haciendo referencia al clan familiar: “Familia-RieraSAnsGArriga) y medía 28 palmos de eslora, siendo del tipo *llaüt*.

En el transcurso de sus muchos años pasados en la mar, Toni tuvo ocasión de enfrentarse con numerosos temporales, toparse con la formación de varios *caps de fibló* (mangas marinas) y observar grandes ejemplares de peces de diferentes especies.

Joana (na Juanita de Ca’n Toni de Mata), su esposa, recuerda que en cierta ocasión le contó al regresar a tierra tras culminar una jornada de pesca con su hijo Toni que, en el momento de tener que emprender el regreso, se encontraron con la circunstancia de que una gran manta se les había colocado bajo la barca. Aquella bestia era más grande que la propia embarcación, por lo que permanecieron sin ponerla en marcha hasta que decidió marcharse.

En otra ocasión sería un gran tiburón quien les seguiría la estela cuando habían salido a pescar atunes. Puede que se debiera a restos de sangre desprendida por los atunes a través de los imbornales de la embarcación al llevarlos sobre cubierta, que tras limpiarlos (una costumbre habitual entre los profesionales del oficio) y extraer sus vísceras, las hubieran tirado al mar, o puede incluso que por la propia estela...

De su matrimonio con su esposa Joana, Toni tuvo cuatro hijos: María Jesús, Toni, Mercè y Clara. Sus últimos años los dedicó a la familia y al entretenimiento. Tenía dos grandes aficiones: una, la de muchos pescadores retirados, cual es la de construir a pequeña escala *nanses* y otros aparejos de pesca que regalar a sus amigos. Otra habilidad significativa de su enorme paciencia y habilidad fue el construir la maqueta de sus embarcacionesque estarían destinadas a sus nietos. Pequeños *llaüts*

perfectamente aparejados destinados a conservar de una manera representativa lo que significó la mar para el abuelo. Toni falleció el 30 de noviembre de 2009 a la edad de 75 años.



El *Ilaüt Clara* amarra actualmente en Mahón (la segunda desde abajo) (Artefoto)

Pero Toni fue, también, protagonista de su propio naufragio. Sucedió en la mañana del 30 de junio de 1983 mientras se encontraba levando sus redes a unas 3 millas al través de *Na Polida*, muy cerca de la bocana de su puerto base: Fornells.

Hacia muy poco tiempo que había instalado una maquinilla de acero inoxidable para levar las redes del tipo móvil, es decir, que podía desmontarla cuando quisiera. Aquel día se encontraba levándolas aproado hacia poniente, cuando advirtió que en esos momentos, una embarcación de arrastre navegaba manteniendo una peligrosa derrota que le sorprendería de lleno por su costado de estribor de mantenerse en la misma. El hecho es que Toni, sujeto como estaba a las redes que estaba levando, confiaba en que el patrón del otro pesquero enmendaría con toda lógica su rumbo al verle, desconociendo que el arrastrero navegaba en esos momentos con el piloto automático. Ningún tripulante vigilaba por la proa.

En este caso la lógica falló y la colisión fue inevitable. La embarcación fue brutalmente embestida a la altura de la cuaderna maestra, cediendo la tablazón del casco, no tardando en irse a pique y resultando con ello herido Toni, que fue a parar al agua. Por el estrépito y por la convulsión sufrida, la tripulación del arrastrero se dio cuenta de que algo había ocurrido, descubriendo la catástrofe y auxiliando al pescador naufragado recuperándole del agua. Como toda referencia de lo sucedido quedó en el lugar el *capcer* (baliza) del aparejo que, curiosamente, señalaría la posición aproximada del pecio originado tras el hundimiento. Toni reconocería más adelante que tuvo suerte de no llevar en esos momentos las botas de agua puestas, sino unas zapatillas, lo que le hubieran complicado el mantenimiento a flote tras el aturdimiento sufrido.

En las siguientes jornadas sus familiares intentaron localizar la embarcación con la ayuda de *cerquepous* (rezones) y, una vez conseguido, la dejaron convenientemente balizada. El siguiente paso sería calcular la profundidad

exacta en la que se encontraba y, cuando menos, intentar conseguir recuperar la documentación que se encontraba en el interior de una protección de plástico dentro de un cajón de la misma. Para ello Toni se puso en contacto con diversas empresas especializadas de fuera de la Isla, pues se trataba de una recuperación sobre un fondo superior a los 50 m. Las gestiones revelaron unos gastos muy costosos, por lo que se recurrió a la posibilidad de localizar escafandristas autóctonos, menorquines. Toni consiguió contactar con un par de ellos que le dijeron estudiarían el tema: desde luego se trataba de una profundidad a tener en cuenta para trabajar en aquella época y, de hacerse, tenía que llevarse a cabo con todas las cartas en la mano.



219

Temporal en la bocana de la bahía de Fornells (*Mercé Riera*)

Tras muchas gestiones, estudio de las profundidades y reuniendo el personal y medios suficientes, por fin, a primera hora de la mañana del 23 de febrero de 1984 se hacían a la mar desde la dársena de Fornells una embarcación con una potente maquinilla en la proa y equipada con dos motores llevando a bordo a los dos escafandristas y a tres tripulantes, uno de ellos el propio Toni. Les acompañaban otros 3 *llaüts* de pescadores. Fuera de puntas dominaba una marejadilla un poco crecida, que no amilanó al equipo.

Llegados al lugar del accidente, de la embarcación principal se fondeó un cabo de 15 m. con un pedral para posible descompresión de los escafandristas, llegado el caso. Seguidamente uno de ellos comenzó a descender llevando consigo un cabo de grueso calibre, mientras el otro lo hacía con otros dos, uno delgado y otro algo más grueso. A unos 50 m. comenzó a clarear, empezando a observarse el fondo, de roca con enormes cavidades. Las aguas presentaban una tonalidad verdosa pero dotadas de enorme visibilidad: la barca de Toni reposaba tumbada sobre su costado de estribor (el costado dañado tras el impacto) cargada de redes en ambas bandas, mientras otras reposaban junto a ella en el fondo. Se encontraba a 74 m. de la superficie. De la proa y rumbo oeste continuaba la red que había estado recuperando en el momento del accidente.

Curiosamente llamaría la atención de los escafandristas, al observar la red extendida, un buen número de langostas atrapadas que muy posiblemente habrían ido a capturar los peces que se encontraban en ella, además de las que se prendan habitualmente. Sin embargo, de la maquinilla de marras no había ni rastro.

Uno de los escafandristas fijó el cabo más grueso a la bancaza de proa, escogiéndola como punto más seguro. Tras ello, tomó el segundo cabo grueso y se dispuso a hacer un gran fardo con las redes a fin de recuperarlas aparte del resto. Acto seguido tomó del cajón la bolsa con la documentación de la barca. El segundo escafandrista tomó el cabo delgado y tras fijarlo en la embarcación y asegurarse varias decenas de metros, lo utilizó como guía para separarse de la misma y explorar el contorno en busca de la maquinilla desaparecida. Por fin apareció a entre 35-40 m de la embarcación. Cosa lógica, puesto que al no ser un elemento fijo al casco, sino estar montado sobre guías, había salido disparada de éstas y había hecho otro recorrido en su caída libre hacia el fondo. Los dos hombres fueron a por ella y la transportaron hasta el costado de la barca para poder izarla individualmente, como así se hizo sin ningún problema con la maquinilla de la embarcación principal del rescate. Seguidamente se hizo lo mismo con el fardo de redes, aunque esta operación sí fue mucho más lenta y laboriosa.

220



A bordo en una jornada habitual de pesca (*Mercé Riera*)

Todas estas operaciones se llevaron a cabo tras finalizar todos los protocolos de la inmersión llevada a cabo. Para ello se habían utilizado 2 equipos bibotella de 12+12 litros=24 litros cada uno, manteniendo a bordo sendas botellas individuales de 16 litros con su regulador para caso de emergencia. A bordo, además, uno de los tripulantes vigilaba con una *ullera* (visera) el punto por donde debían de ascender los dos escafandristas, por si precisaban alguna urgencia que requiriera la citada botella, que no hizo falta. Permanecieron en el fondo realizando el trabajo un total de 27-28 minutos para después llevar a cabo una descompresión de 1 hora.

Llegó el momento de recuperar el cabo más grueso, el que sujetaba la barca. La idea era la de levantar, separar, el casco del lecho marino y, dando máquina, mantenerlo suspendido y así remolcarlo hasta la bahía. Se resistió sobremanera, más de una hora estuvieron tirando, hasta que el cabo faltó.

La gruesa estacha se había partido y, vistos los resultados, en principio el grupo dio por definitivamente finalizados los trabajos de recuperación.



221

A bordo con su nieto (*Mercé Riera*)

Pasaron días, semanas y hasta meses. La barca de Toni continuaba en el fondo y si el pescador sentía una parte de su corazón allí abajo, reposando en las profundidades, uno de los dos escafandristas tenía la espina clavada de lo que pudo haber sido y no fue. Así que pasaron entre dos y tres meses y se organizaba una nueva expedición: la misma embarcación principal empleada en la primera ocasión y que tan magníficos resultados había dado y los tres *llaüts* de los pescadores, a los que en esta expedición se le añadirían otros dos de particulares. La mar estaba completamente en calma y el día claro y despejado. A bordo iba solamente uno de los escafandristas y había solicitado una estacha muy gruesa y, como mínimo, de 100 metros de longitud.



Recuperando un *calament* un día de trabajo cualquiera (*Mercé Riera*)

Llegados al punto (el pecio continuaba balizado) descendió hasta el mis-

mo conduciendo el chicote de la estacha. La embarcación se encontraba tal cual. Pasó el chicote por debajo del eje del motor, envolvió éste y lo pasó por debajo, para después volverlo a pasar por debajo del eje una vez más, asegurándose de que no se escurriera, efectuando tras ello un “as de guía” como remate y, acto seguido, volvió a la superficie.

A bordo de la embarcación, el otro extremo de la estacha había sido fijado mediante una “pata de gallo” repartiendo la fuerza para asegurar la operación. Acto seguido se daba avante, se tensaba la estacha y se ponían los dos motores a máxima potencia: aquella embarcación parecía aferrada al fondo.

Así se estuvieron consumiendo 15 angustiosos minutos. Uno de los pescadores comenzó a preocuparse por el estado de los motores que amenazaban un peligroso recalentamiento y, a punto de abortar la operación, la embarcación comenzó lentamente a moverse, signo inequívoco de que allí abajo algo se había despegado, cediendo, una parte o la embarcación añorada, completa.

222



Calando una filera de nanses para langosta (Mercé Riera)

Poco a poco se comenzó a avanzar hacia la costa para doblar seguidamente hacia la *Punta dels Morters*, pero llegado al través de la *Punta de na Gual*, la barca arrastrada volvía a quedar clavada en el fondo. Se recuperó rápidamente buena parte de la estacha: la profundidad había decrecido considerablemente por lo que había varado en el fondo. Así que, sorteando las grandes piedras del lecho marino que restaba (los pescadores locales lo conocen como la palma de su mano), rectificaron sus rumbos para ir navegando sobre fondos fangosos o arenosos hasta alcanzar el interior de la bahía.



Su afición tras jubilarse: Maquetas de motivos náutico-pesqueros (Artefoto)

La embarcación, aunque maltrecha, se había recuperado felizmente.



223

Detalle de una temida '*mànega*' en alta mar (Wikipedia)



Manipulando langostas en un *viver surant* y artesanía manual (Mercé Riera)

MAHÓN: GASPAR MELSIÓN

Formaban esta familia pescadora mahonesa seis hermanos, cinco hombres y una mujer: José, Juan, Gaspar, Avelino, María y Ernesto. Los inicios de Gaspar fueron de pescador artesanal utilizando el clásico *bolitx* dentro del puerto. Sus antecedentes provienen de su padre y de su abuelo, pescadores ambos y propietarios cada uno de su correspondiente embarcación. La del padre se denominaba **Anguila**. También sería su primogénito quien adquiriría la primera embarcación de arrastre que tendría como base Mahón, puesto que hasta entonces tan sólo venían barcas de Mallorca que, al carecer de motor, efectuaban sus singladuras a la vela. Y así fue que su padre, llamado también Gaspar Melsión, Toni “*Terrassa*” y Tófol “*Mollets*” se juntaron para adquirir en Ciutadella una pareja de barcas que utilizaban el aparejo de arrastre conocido con el nombre de *bou*. Tendrían unos 50 palmos de eslora y estaban equipadas cada una con un motor de 12 CV. Se trataba de las nombradas **Jaime I** y **Jaime II** y su precio fue de siete mil duros. Con ellas comenzaron a trabajar de lleno, salvo los veranos que a causa de la veda no podían hacerlo y se dedicaban a la pesca con luz artificial (*a la encesa*) y al calado de redes.

224



Uno de los distintos puntos de amarre que ocuparon las *barques del bou* (F. A. M.)

Más adelante alquilaron una embarcación de mayor tamaño dotada de un motor de 20 CV. llamada **María**, trabajando durante los siete meses de la temporada de invierno y pagando por su alquiler la cantidad de un duro por día hasta que llegó nuevamente el verano, en que volvieron a dedicarse a la pesca en el interior del puerto. Cuando iba a comenzar la nueva temporada de invierno el padre tenía ya decidido que aquella embarcación tenía que ser propiedad de la familia y la adquirieron por tres mil duros. Unos años más adelante, adquirieron la denominada **Vicentita**, que rebautizarían como **Segundo Gaspar**, por eso de que Melsión hijo llevaba por segunda vez, tras su padre, dicho nombre. Pero un día comprobaron por diversas evidencias que gente extraña había manipulado su embarcación, por lo que dedujeron que muy probablemente habían pretendido robarla. La Comandancia de Marina les indicó que fueran a amarrarse a la Base Naval para mayor seguridad. Pero ese sistema les resultaba molesto ya que si pretendían salir de madrugada tenían que solicitar permiso al comandante, así que éste les recomendó que

desmontaran siempre cualquier parte esencial del motor y que se llevaran la vela consigo. Y así lo hicieron hasta que un día dejaron a bordo la vela, la cual utilizaban casi siempre por las tardes si los vientos eran portantes, ya que era una época en que escaseaba el gasóleo.

—Si los vientos eran del norte, poníamos la vela y navegábamos hasta la *isla del Aire*, pero aquel día soplaba un poniente fuerte, por lo que decidimos regresar a puerto. Durante la maniobra tuvimos la mala suerte de que se nos partiera la *entena* de la vela. Pensamos entonces llevarla a reparar al *magatzem del mestre d'aixa* Petrus, que era pariente nuestro.

Dejaron la vela a bordo y se llevaron consigo el elemento averiado. Al caer la tarde un grupo de marineros italianos se metieron en el barco y al no poder arrancar el motor, montaron de cualquier manera la vela ya que no estaba el aparejo completo y se hicieron a la mar. Un vecino de los Melsión, “*Toni de sa Sinie*”, que vio como la embarcación salía de puerto pensó para sus adentros:

—Vaya horas de hacerse los Gaspar a la mar y con la vela izada de cualquier manera...

225



La barca del bou *Rosario*, amarrada frente a la fábrica del gas (Fotos A. de Menorca)

Ese día era el 7 de febrero de 1944. El padre bajó al puerto a la mañana siguiente y al no ver la barca en su apostadero pensó que sus hijos habrían tenido una avería en el motor y la habrían llevado a amarrar frente a los Talleres ROMP, que estaban situados junto a la antigua fábrica de electricidad, en el Andén de Poniente. Cuando Gaspar hijo bajaba se encontró con su hermano José por la cuesta, el cual también le preguntó por la barca. Pensaron que el otro hermano la habría amarrado junto al Club Marítimo, pero tampoco estaba allí. Poco después, unos pescadores de Es Castell les dijeron que habían visto salir la embarcación a última hora de la tarde anterior y que, por cierto, tardó mucho rato hasta lograr salir de puerto, pero que pensaron que eran los hermanos quienes la tripulaban. Cuando ya estuvieron convencidos de que la barca había sido robada marcharon a entrevistarse con el comandante de la Base Naval para que les autorizara a salir a buscarla.

El comandante llamó a Palma para conseguir una avioneta que rastreara las aguas pero su petición fue denegada al existir zona de guerra y no poder alejarse más de 20 millas de la costa. Les autorizó entonces a salir con una barca de vigilancia que había en el puerto, parecida a una barca de *bou*, cuyo patrón era Diego “Ferro”, en la que embarcaron los hermanos y unos cuantos marineros convenientemente armados aunque bajo la condición expresa de no rebasar las 20 millas de seguridad mencionadas. No encontraron ni rastro.

—Pero si la hubiéramos visto, habríamos rebasado sin pensarlo dos veces las 20 millas para cogerlos...

Y en la madrugada siguiente se desató un fortísimo temporal de tramontana por cuya causa, según se dijo, tanto la barca como los ladrones debieron de desaparecer en la mar. En un principio representantes del gobierno italiano quisieron abonar el importe de la embarcación a la familia pero la verdad es que, al final, no vieron ni una sola peseta.

—A mi padre, a pesar de que ya se encontraba retirado de la vida profesional, se puede decir que aquel suceso le costó la vida, ya que del disgusto quedó postergado a una silla de ruedas durante diez años hasta su fallecimiento. Nosotros, en un afán de animarle solíamos decirle que se hiciera a la idea de que la barca se había perdido pero que nosotros, sus hijos, nos habíamos salvado. Más adelante adquirimos la *Josefina* que es la barca que ha tenido la familia hasta hace poco tiempo y que ahora pertenece a un sobrino mío.

226



La *Joven Josefina*, otra de las embarcaciones de la familia Melsión (Fotos A. Menorca)

La *Josefina* original era una embarcación muy vieja y fue sometida a una severa reconstrucción que dio como resultado final el de una barca completamente nueva. Más adelante compraron la nombrada *Rosario* que fue dada de baja hacía unos años antes de llevarse a cabo esta entrevista, la cual se encontraba semi hundida en Cala Rata.

—Los pescadores actuales puede decirse que son señores y es que han cambiado mucho los sistemas de pesca desde aquellos años, los que nos tocaron a nosotros, hasta la actualidad. Ahora, con tanto aparato como se

lleva instalado a bordo, casi puede decirse que ni hace falta ser pescador. Yo solía decirle a mi hermano que habíamos nacido demasiado pronto. Comenzamos a ir a pescar al remo, después compramos motores que eran pequeños, no existían a bordo las radios y nadie sabía dónde nos encontrábamos. Y las señas las buscábamos con la vista. Era nuestro trabajo. Cuando por fin regresábamos a tierra teníamos que reparar nuestros aparejos y vender el pescado... todo lo hacíamos nosotros mismos por lo que descansábamos cuando se podía. No había días de fiesta si el tiempo era bueno, salvo el de Navidad, y mientras los demás celebraban la segunda fiesta, nosotros volvíamos a hacernos a la mar. Nos tocó vivir en una mala época, aunque considerábamos que quienes nos precedieron la tuvieron peor. Trabajábamos descalzos, puesto que los zapatos eran para ir arreglados. Y nos dedicábamos exclusivamente al pescado puesto que en Mahón no habíamos descubierto aún la gamba...

Sin embargo, este crustáceo tan codiciado ya se pescaba en Ciutadella, por lo que los mahoneses fueron a aquellas aguas a experimentar las primeras capturas. Los Melsión solían hacerlo a bordo de la *Rosario*. Pero un día en que se encontraban en tierra llegó a Mahón un buque oceanográfico de la Marina, el *Malaspina*, que realizando sondeos y estudios sobre las condiciones de pesca en esta zona de la Isla las localizaron muy a levante.

—Casi todo el perímetro de nuestra costa tiene simas submarinas y la labor del barco oceanográfico era buscar las grandes planicies. Y descubrieron una desde la *Punta de s'Esperó* hasta la *isla del Aire*, lo suficientemente importante como para que pudiera ser apta para este tipo de pesca.

Entonces entraron en Mahón y su comandante se dirigió al mayor de los hermanos Melsión para que saliera por cuenta de ellos con su barca del *bou* para arrastrar los aparejos sobre ella y así observar y valorar los resultados. Al principio encontraron muchísima porquería, al igual que sucedió en el interior del puerto cuando fue prohibida la pesca de *bolitx* y el fondo se cubrió de lodo y sustancias putrefactas. Con ello desapareció también gran parte de su vida puesto que el fondo siempre está necesitado de ser removido regularmente para que las capas bajas puedan oxigenarse debidamente, exactamente igual como ocurre en las tierras de labor en el campo.

—El puerto de Mahón era de una gran riqueza y tanto los mariscadores, como los *palangrers* y *bolitxers* realizaban unas capturas magníficas. Cuando se paró este tipo de pesca comenzaron a formarse unas capas de lodo y vegetación sobre el fondo que terminaron con el hábitat de muchas de las especies autóctonas...

Gaspar lo manifestaba con cierto aire compungido y, en lo que se refiere a las planicies, las primeras veces en que fueron arrastradas las redes, éstas se deterioraron bastante debido a que encontraron y engancharon de todo: árboles, hierbas, piedras, planchas de hierro procedentes de naufragios, etc. A medida que fueron haciendo pasadas se fue limpiando y regenerando con lo que aumentaba progresivamente la superficie de la pesquera, en la cual los Melsión comprobaban su profundidad con una sonda de mano (un escandallo). La *pesquera* de gamba se encuentra situada a unas 20 millas náuticas de la costa y con una profundidad entre 300 y 400 brazas.

—El punto en que sueltas el aparejo queda más cerca, pero donde terminas pasa de las 20 millas. El *escamarlà* se encuentra en el fondo de las 200 a 300 brazas y la gamba entre 300 y 400. En invierno suelen acercarse más a tierra. Y por lo que se refiere a la del pescado, su profundidad es de 70 brazas, pero siempre todas en el mismo terreno.

Es de imaginar el trabajo de subir y bajar el escandallo para valorar la cota de profundidad, puesto que en aquellos años no existían las sondas gráficas, y menos aún las digitales que van instaladas hoy en cualquier barco de pesca, sea profesional o aficionado.



Puerto de Mahón, año 1932, desde Sa Colàrsega (*Pablo Cardona Natta. F. A. Menorca*)

Con el paso de los años, José, el mayor, junto con Juan, se separó de sus hermanos y el segundo armó por su cuenta el **Carretero**. Pero más adelante José volvió nuevamente con Gaspar.

Gaspar recuerda que años atrás luchó por la implantación de un horario de pesca al igual que se había fijado en su día para los pesqueros de Barcelona. En un principio contó con la oposición de la mayoría de los miembros del Pósito local, algunos de los cuales llegaron a culparle de estar interesado porque ya había hecho suficiente dinero con la pesca. Lo realmente cierto es que en aquellos años se salía a pescar a cualquier hora sin orden ni concierto. Había barcas que hacían más horas en la mar y por consiguiente sacaban más partido, algo que era criticado por quienes salían menos, pero que no contaban que por esa causa precisamente ganaban menos, también, ellos. Melsión proponía pescar menos horas, con el resultado de un consumo inferior de combustible y también menor captura, que de este modo podría ser cotizada a un precio más razonable. Al final se consiguieron aunar y unificar posturas y actualmente se trabaja en la franja horaria comprendida entre las cinco de la mañana y las cinco de la tarde, en que las barcas tienen que estar nuevamente en puerto.

Recuerda también un temporal acaecido en 1960 en cuyo transcurso se perdió una barca tripulada por cinco hombres en aguas de Ciutadella. Ellos trabajaban también en aquellas aguas a bordo de la **Rosario** yendo su hermano José como patrón, mientras él era el motorista. Se habían pasado la noche trabajando en el barco porque había estado soplando la *tramontana* y, por no poder salir, no habían querido pasarla en un bar esperando la siguiente jornada. Por la mañana dejaron un hombre en tierra para que se encargara de vender el pescado y ellos se hicieron a la mar. Salieron de puerto poco antes de las seis de la mañana y el hermano, que se encontraba

cansado de pasar la noche en vela, bajó a la bodega a descansar un rato. Gaspar se puso con otro marinero a cambiar los aparejos de gamba por los de pescado. Estaban haciendo rumbo al cabo de Formentor para dirigirse a un punto dado y pronto descubrieron una nube en el horizonte que no pintaba nada bien. Se hallaban en el mes de agosto y Gaspar avisó de ello a su hermano, pero no le dieron importancia. Llegados a la zona de pesca comenzaron a largar sus aparejos en el agua y, una vez finalizada la maniobra, como era costumbre, prepararon el desayuno a bordo. El menú habitual se componía de *sopes de caldera*.

—Tan solo habíamos comenzado, cuando entró una tramontanada acompañando un fuerte chubasco que resultaba inaguantable. Tal y como pudimos recuperamos todo el aparejo entre unos golpes de mar colosales, una lluvia torrencial que se metía dentro del barco a través de la cubierta y pusimos rumbo a tierra mientras echábamos aceite al agua para intentar calmar algo nuestro entorno. Fue un temporal de unas tres horas de duración, pero conseguimos llegar a Ciutadella cuando la mar ya había calmado bastante y allí nos enteramos de que faltaban por entrar otras cinco barcas. Era ya media tarde y tras amarrar nos pusimos todos a descansar. Al poco rato nos despertaron para decirnos que habían entrado cuatro pero que seguía faltando una y nos solicitaron ayuda para realizar la búsqueda. El desaparecido se trataba de un bote palangrero que iba tripulado por una familia conocida como los “*Chedus*”. No logramos encontrar nada y, al cabo de varios días, apareció flotando un remo que se dijo pertenecía al bote desaparecido así como el palangre, que permanecía aún calado en las inmediaciones del Cap d’Artrutx. Le faltaba un *pedral* el cual había sido sustituido por una llave inglesa, por lo que dedujimos que habían comenzado a levantarlo y ante la violencia del temporal le habían ligado la llave debido a la premura y vuelto a dejar caer.

229



El *Carretero*, armado por uno de los hermanos (*Pito Quintana*)

En otra ocasión y navegando de noche con la *Josefina* colisionaron contra una *llosa* de la costa de *Punta Prima*. Habían faenado en las inmediaciones de la *isla del Aire* y llevaban sobre cubierta una gran cantidad de pescado. La pesca había resultado excelente aquella jornada. Estaban navegando de regreso a Mahón y portaba la rueda del timón el marinero, mientras Gaspar dormitaba ya

que a la mañana siguiente tenía que salir a vender el pescado capturado.

—Aquella noche no se veía nada y cuando nos encontrábamos en el *Cap de Llevant* de la isla descubrimos la farola del puerto de Mahón. Seguimos navegando pero en lugar de arrumbar hacia Mahón fuimos a parar a la denominada *Punta Prima* quedando nuestro barco varado súbitamente sobre una *llosa* que, por su disposición, casi parecía un varadero. Nos asustamos puesto que nos cogió a todos totalmente desprevenidos, de improviso. El resto de la tripulación había estado aclarando el pescado en cubierta y por ello tampoco se percató del rumbo que estaban haciendo debido a que, parece ser, el timonel se durmió en un momento dado. Por suerte el tiempo era de completa calma y, en principio, la situación no revestía peligro, pero nosotros no teníamos los medios para poder reflotarla de nuevo. Como en el puerto había cuatro barcas catalanas que se dedicaban a la gamba le dije a dos de los marineros que fueran con la lanchita al remo —no había otra forma— a avisarlos para que acudieran en nuestra ayuda. Vinieron mi hermano con el *Carretero* y un catalán de Tarragona que tenía un barco llamado *Ramonche*. Con un solo intento nos pusieron nuevamente a flote y por fortuna la barca no se hizo daño alguno.

Durante la guerra también continuaron pescando a pesar de tener su barca requisada y estar todos los hermanos haciendo el servicio militar. El pescado que se capturaba era repartido entre la Base Naval y Artillería percibiendo por ello una módica paga. Para llevar a cabo su labor tenían que faenar sin los faros como referencia —que se encontraban apagados— ni utilizar a bordo luz alguna que pudiera descubrir su posición a la aviación, fuera del bando que fuera, porque no se podía precisar de qué barco se trataba, con el lógico peligro que ello conllevaría.



Melsión estuvo en la Base Naval, preso y trabajando (*Fotos Antiguas de Menorca*)

—La verdad es que yo prefería pescar que estar en la Base Naval, a pesar de estar apercibiendo sobre nuestras cabezas la amenaza que representaban a cada momento los aviones que nos sobrevolaban. Por fortuna no nos pasó nunca nada. El único peligro que tuve fue precisamente en tierra, y en la misma Base, porque me confundieron con otro cuando terminó la guerra y nos encerraron a todos, llegando a estar a punto de fusilarme. Aquel día, cuando pasaban lista para comprobar quienes éramos y leyeron cinco hermanos seguidos, uno de los jefes responsables le dijo al otro que sin duda éramos rojos porque de los nacionales solían ir dos por casa y nosotros éramos cinco. Dentro de los hangares habían levantado una pared de piedra que servía para separar a “buenos” y “malos” y, según iban separando los iban

poniendo a uno y otro lado. Nombraron ‘Gaspar Melsión’ como nombre sospechoso y a raíz de ello a mis hermanos los pusieron del lado de los buenos y a mi me empujaron al otro. Cada noche se llevaban a 5 ó 6 de este grupo y ya no los veíamos nunca más porque entonces no había ni jurados ni sentencias.

Daba la casualidad de que existía un primo de su padre, llamado también Gaspar Melsión, que pertenecía al sindicato UGT, organización que editaba un periódico que llevaba por nombre “Adelante” y en la Base Naval se encontraron con un ejemplar donde aparecía el nombre de Gaspar Melsión. Aquél era de segundo apellido “Pons”, mientras el de nuestro hombre era “Guasch”. Pero el segundo apellido no aparecía en el panfleto y se daba por supuesto que él era el hombre. Gracias a dos marineros de Falange que le conocían perfectamente se pudo desenmarañar a tiempo el entuerto que estuvo a punto de costarle la vida y que le mantuvo durante seis largos días en la cuerda floja.

—Nunca me dediqué ni me atrajo la política. Lo mío siempre ha sido la mar, pescar y volver a pescar. Y cuando no estaba trabajando en la mar solía bajar solo o con mis hijos al puerto, a la barca y entonces limpiaba el motor o arreglaba tal o cual cosa, pero siempre la mar...

Algunas temporadas se dedicó también a la *pesca de cercament* con luz artificial (*a la encesa*), de tal forma que capturaban grandes cantidades de alacha, *sorell*, sardinas, *bogues* y *verats*, todos pertenecientes a la familia del pescado conocido como “azul”, hasta tal punto que un día tuvieron que dejar de hacerlo porque ya no tenía salida: habían llegado a saturar el mercado. La gente había comenzado a ganar más dinero y se fue pasando al pescado blanco que tenía mejor sabor y era más fino.

—Hoy día se dice que el pescado azul es muy bueno para combatir el colesterol y está muy recomendado. Nosotros cada vez que entrábamos en puerto solíamos dejar 200 ó 300 kilos de *alatxa* (alacha) en la Mola. Otras temporadas y si el tiempo era bueno solíamos ir a hacer *bols* a Es Grau o a la cala de Santa Galdana al remo. Cuando salía la *tramontana* íbamos a la vela mientras podíamos, hacíamos un *bol* dentro de la cala para capturar *saupes*, *orades* y *oblades* y, cuando teníamos cantidad suficiente veníamos bogando al remo hasta Mahón, pero bogando durante toda la noche tanto mi padre como mis hermanos.



El Mahón de aquellos años. La calle de las Moreras (*Fotos Antiguas de Menorca*)

Cuando llegaban a puerto se amarraban frente a la desaparecida fábrica de gas de la Sociedad General del Alumbrado y salían a repartir el pescado colocado en covos (banastas) hacia Sant Lluís, Mahón, u otra población, hasta lograr repartirlo todo. Aquellos años posteriores a la guerra el pescado azul se vendía barato y la gente, que padecía mucha hambre, lo compraba a peseta el kilo formándose grandes colas en el mercado para conseguirlo. A medida que fue llegando la bonanza económica, la misma gente pasó a consumir otras variedades, sobre todo el blanco y ya nadie solicitaba el azul, que más bien era rechazado.



Otro ejemplar de *Vell Marí* (Fotos Antiguas de Menorca)

Melsión recuerda también al *vell marí* como el azote de los pescadores de redes las cuales solía perforar para arrebatarse el pescado que estaba retenido en ellas.

—Solía dormir en tierra, en las playas. Parecía que no estaban por allí y cuando comenzábamos a sacar las redes pronto estaban a nuestro lado. Lo advertíamos pero ellos resultaban bastante más listos que nosotros porque en lugar de comer el pescado que teníamos en la red, hacían un agujero por donde lo sacaban y dejaban caer en el fondo y así una y otra vez. Después solamente tenían que recogerlos y comérselos tranquilamente mientras nosotros nos quedábamos sin pescado y con las redes destrozadas. Aquellos mamíferos estaban considerados como el terror de los *xerxers*. De éstos ya no quedan hoy en día puesto que los ancianos se han ido retirando poco a poco. Los jóvenes de hoy se dedican a la langosta y manejan redes de mayor longitud. Los viejos iban de *prima* y *d'aubes*. Ahora se va *d'ajeguda* y se estropean más langostas que las que capturan. Si la langosta queda cogida pronto se muere o es devorada por los pulpos y como tienen calados tres o cuatro *toms*, hoy levantan uno, mañana otro y pasado ninguno porque hace mal tiempo. Cuando van se encuentran con que están muertas, de las cuales alguna se podría vender más barata si estuviera entera pero suelen estar ya vacías. Uno de los pescadores que hacía más daño era el aficionado puesto que colocaba sus redes y las levantaba de sábado en sábado y a lo mejor el pescado había quedado cogido el martes, o el lunes e incluso recién terminado de calar, así que se perdía todo. También hay que decir que antiguamente se capturaban con las *nanses* o con redes de malla ancha. Hoy se utilizan las mismas redes que para el pescado

cuya malla es más estrecha y si se queda cogido un pez éste se convierte automáticamente en cebo para una langosta.

Otro azote para los pescadores lo era el delfín, que rompía los aparejos para arrebatarse el pescado que se encontraba en su interior.

—Nosotros teníamos a tres perfectamente identificados y que conocíamos por el nombre de *ets dolents*. El trío permanecía normalmente en las aguas comprendidas entre *Es Canutells* y *Artrutx* por lo que ya sabíamos que no teníamos que ir a trabajar en ellas. Existen delfines que te hacen agujeros y nada más, pero éstos cortaban el saco del aparejo a un nivel que dejaban una abertura perfecta tal que, así como entraba el pescado por la parte de delante salía otra vez por la parte de atrás, donde estaban ellos esperando y se lo comían tranquilamente. El resultado era que teníamos que retirarnos puesto que de esta forma no podíamos capturar nada. Cuando nos encontrábamos cerca del *Cap de ses Penyes*, en la costa de Alaior, ya los descubríamos, por lo que decidíamos dar la vuelta e ir al *Pas de l'Aire*. Pues ellos ya nos habían seguido y los teníamos nuevamente al lado a la espera. Delante de la bocana del puerto también solía haberlos aunque éstos nos hacían a lo sumo una veintena de pequeños agujeros, pero cuando tirabas del aparejo, el pescado capturado ya había ido a parar al interior del saco y no se perdía. Incluso llegamos a utilizar una temporada una red metálica, de alambre, para que no pudieran horadarla. En la actualidad los delfines están muy protegidos pero, en nuestros tiempos, cuando uno caía en la red para nosotros suponía una gran fiesta, porque equivalía a una auténtica victoria sobre nuestro más encarnizado enemigo.

233



La gamba roja, una de las especialidades del arrastre (Artefoto)

El recorrido sobre la pesquera de gamba se hacía dos veces por el motivo de que tras la primera las capturas salían con peor aspecto. Actualmente se efectúa uno solo. Mientras estaban su hermano José y él en la pesquera un día de los llamados de *calma blanca*, pero no de esos en que domina la *calima* (*calitja*) que impide ver los puntos de referencia de las señas y se tiene que retirar por no poder posicionarse, se dieron cuenta de pronto que, bajo la barca estaban evolucionando 3 ó 4 cachalotes.

—Aquellos animales impresionaban debido a su gran tamaño. Se ve que eran parejas y estaban constantemente jugando, rozándose entre ellos de

tal forma que nos preocupó que nos pudieran dar un golpe al casco. A cada momento sacaban su enorme cabeza y resoplaban con un gran surtidor de vapor y después sacaban su enorme cola que cuando golpeaba el agua movía bastante agua porque aquellos ejemplares pesaban varias toneladas. Nuestra barca medía 18 metros de eslora y tenía 6 de manga, con un desplazamiento de 36 toneladas. Ellos eran bastante más voluminosos que nuestra barca. Al verlos continuamente cerca de nosotros le pregunté a mi hermano qué podíamos hacer porque aquellas colas pegaban demasiado cerca y no había otra barca por los alrededores para ayudarnos si ocurría algo. Estábamos por la banda de fuera de la *isla del Aire*. Decidimos poner proa a puerto y retirarnos. Por aquel entonces la pesquera comprendía desde *s'Esperó* hasta la *isla del Aire*, que nosotros arrastrábamos durante cuatro horas. Actualmente, contorneando la isla por fuera, bastante fuera, continúa hasta el través de la *cala de Biniancolla* y el arrastre dura ocho horas.

Melsión manifestaba que la gamba presenta una particularidad y es que tiene una época en que se captura el doble de cantidad que lo que se podría considerar como normal. Y ello tenía lugar precisamente en primavera.

—Mi hermano resolvió esa incógnita cuando fue a Cala Ratjada a varar la barca a tierra para el repaso anual y estuvo hablando con el mallorquín Massutí, un biólogo muy experto en esta materia. Le estuvo explicando que normalmente se cogían 12 ó 14 cajas de gamba y, de repente, se pasaban a coger 20 cajas. Massutí le respondió que ello era debido a que coincidía con la época de freza y debido a esta circunstancia estaban los machos y las hembras conviviendo una temporada juntos. La época suele ser la primavera y, con la llegada del verano, las capturas descienden nuevamente.

234



El rape, un pescado muy apreciado en la actualidad (*Artefoto*)

Otra particularidad es que hace años en Menorca no se conocía el *rap* y cuando lo capturaban las barcas locales (suelen hallarse entre las 70 y 100

brazas de profundidad) no sabían qué hacer con él. Los catalanes que llegaban a Menorca se quedaban extrañados de que no se consumiera y solían decir que era muy sabroso. Es una especie que se suele capturar de día, estando catalogado como pez de “fango”. Cuando ellos trabajaban más cerca de la costa solían hacerlo de noche y los peces que salían en la red eran los *cap-rotjos*, *serrans*, *pitgells*, *gallinetes*, *aranyes* y *saltabardisses*, estas últimas en clara recesión.



235

Con el arrastre se capturan todo tipo de pescado y crustáceos (*Artefoto*)

Sobre la *Josefina* recordaba que cuando se adquirió en Torrevieja (Alicante) se encontraba en pésimo estado de conservación. Fueron a buscarla su hermano Juan, junto con Miquel Reynés, este último con título de patrón de cabotaje. Pero como estaban encantados de sus líneas y forma de navegar decidieron hacerle una reparación que, de haber construido una embarcación nueva, realmente les hubiera salido más barata. Como en principio, la cosa se reducía a practicarle un repaso, la llevaron a Cala Ratjada para ser varada y someterla a un severo recorrido por los operarios. Cuando estuvo en seco el responsable del varadero les mandó llamar porque el barco se había abierto descubriéndose con ello que estaba en muy mal estado. Por otra parte en aquellos años no se concedían permisos para efectuar grandes reparaciones.

—Hasta un cincuenta por ciento estaba permitido, más, no. Cuando se terminó de reparar habíamos gastado 800.000 pesetas, cuando un astillero local nos había pedido 200.000 por hacer una embarcación nueva. Se estuvieron trabajando dos años y de la embarcación antigua no quedó más que el palo. Resultó una aventura puesto que, como no podíamos hacer una reparación tan grande, se estuvo construyendo otra embarcación dentro de la primera de forma que no quedaba tan a la vista. Llegaron a ponernos una denuncia pero teníamos amistad con un personaje de peso que nos salvó la papeleta. Esto sucedía en el transcurso de los años 1958-1959. Con la manga que tiene, de hacerse hoy la reparación le hubiéramos dado dos metros más de eslora. Un aspecto que sí le cambiamos fue la forma de la popa. Por cierto que vino a vernos el ingeniero porque se había dado cuenta, pero

igualmente lo pudimos solucionar. En aquellos años con una pieza de queso estaba resuelto. De todos modos, si hubiéramos sabido con anterioridad lo que nos iba a costar no lo hubiéramos hecho. Por este motivo nuestro hermano Juan se separó de nosotros. Decía que estábamos gastando el dinero a capricho. Y estoy más que convencido de que acertó al instalarse por su cuenta puesto que le fue muy bien. Si cuando comenzamos a hacernos mayores de edad hubiéramos tenido cada uno su propia barca administrada, aunque fueran de nuestro padre, muy probablemente hoy seríamos ricos. De esa forma solamente lo consiguió él. Cada uno queríamos hacer lo que nos parecía aunque no nos enfadábamos. Él llevaba el papeleo y dirigía los trámites pero cuando vio que nosotros le íbamos arrebatando el mando decidió abandonarnos y continuar por su cuenta. Al principio no le fue muy bien, hasta que encontró un patrón ibicenco que conocía de sobras el tema de la pesca y lo hizo rico. Nosotros, en cambio, no lo logramos nunca...

236



La proa del *Joven Josefina*, el último barco que tuvo en activo (Artefoto)

Otra anécdota que recuerda se refiere a la rotura del palo de la barca, el cual soportaba el puntal con el cual recuperaban el aparejo del agua. En aquella ocasión las redes salieron del agua cargadas de fango, lo cual hizo aumentar notablemente su peso. Mientras lo estaban subiendo el mástil se

quebró de improviso a nivel de cubierta. Y allí estaban con el aparejo, que pesaba muchísimo más de lo habitual, en el agua y el palo roto, lo que les impedía su recuperación. En aquella época llevaban a bordo un patrón contratado llamado Mateo que cuando llegó el caso no sabía cómo resolver el problema. Se encontraban al través de *Es Canutells* y afortunadamente la mar estaba en calma. Finalmente se decidieron por desligar el aparejo y recuperarlo a mano poco a poco. El padre, que se encontraba en Mahón, comenzó a estar preocupado al ver que la barca no regresaba. Por aquel entonces no existían medios rápidos para salir a nuestro encuentro o cuando menos localizarnos, así que solicitó ayuda a Miquel Reynés, suegro que fue de Tófol Reynés, otro gran clásico del puerto de Mahón y hoy ya desaparecidos ambos. Desamarraron la barca y se fueron directamente a la costa sur y, cuando llegaron a observarlos comprobando que se encontraban sin el palo, el padre pensó inmediatamente que la aviación había bombardeado la barca. Eran aquellos años de la contienda nacional. Llegados a su lado, despejadas las malas interpretaciones y una vez recuperado todo pusieron rumbo a Mahón, tras estibar el palo dañado convenientemente en cubierta.

237



El *Joven Josefina* en seco tras hundirse parcialmente en la Base Naval (Artefoto)

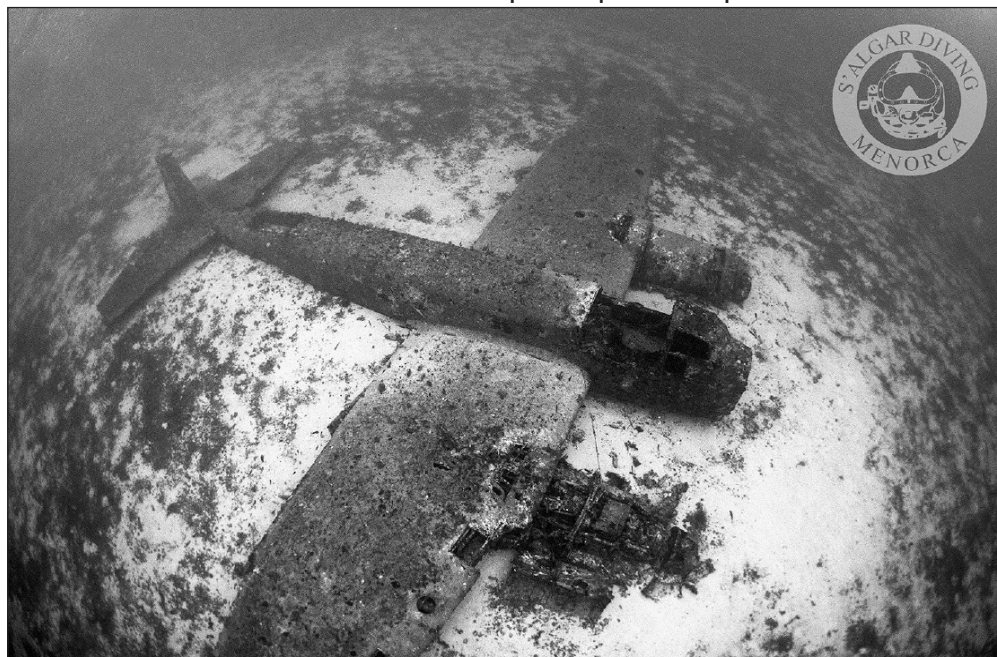
Por aquel entonces existía semiabandonado en *s'Apartió*, en el puerto, un pailebot que llevaba por nombre *Pilar*, el cual había embarrancado el 22 de diciembre de 1934 en la *llosa* de la *Punta de Sant Felipet*, tras fallarle la virada cuando zarpaba de Mahón al mando de su patrón Pedro Ambit. El barco había quedado bastante maltrecho y tras pasar largas temporadas de muelle en muelle sin que llegara a ser completamente reparado, había quedado definitivamente fondeado en *s'Apartió*, donde quedó al poco tiempo semihundido. Melsión compró el palo del pailebot, que sería adaptado por un *mestre d'aixa* y así poder ser montado en su barca. Otro hecho que igualmente recuerda es que, en una sola noche, perdieron en la mar cuatro aparejos.

—Antes conservábamos los aparejos durante mucho tiempo y se puede decir perfectamente que éstos se cambiaban cuando resultaba evidente que

ya resultaban inservibles. Hoy, siendo aún nuevos, ya son cambiados en previsión de averías y eso que cuestan una fortuna. Cierto es que por aquella época resultaban más económicos, pero también lo es que el pescado se pagaba muchísimo más barato comparado con los precios actuales. Antes un rollo de cable de arrastre costaba 700 pesetas y lo cambiabas cuando se rompía. Pero claro, cuando se rompía con ello lo perdías todo y entonces sí que resultaba todo muchísimo más caro...

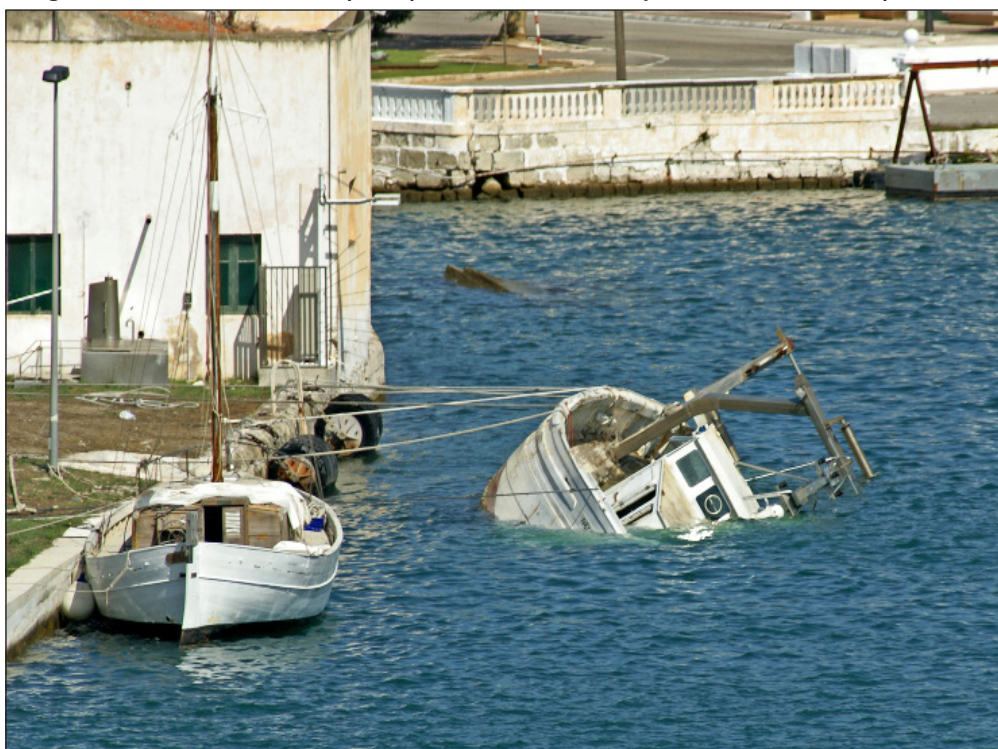
Un episodio que recuerda perfectamente fue el del salvamento de la tripulación de un avión alemán que se precipitó al mar frente a ellos. Amanecía lentamente el 24 de febrero de 1943 tras haber permanecido trabajando en sus faenas de arrastre con la embarcación del bou denominada **Segundo Gaspar**, José Melsión, de la cual era patrón y que navegaba con su hermano Gaspar, hallándose también a bordo Joan "Terrassa", un marinero al servicio de las motoras de la Mola, que se embarcaba con ellos los días en que se encontraba franco de servicio. En aquellos momentos venían navegando desde las costas de *migjorn*, como se conoce a la zona situada al sur de la Isla. Cuando se encontraban al través de la *cala de Biniancolla* pudieron observar un foco por encima de sus cabezas que rápidamente identificaron como procedente de un avión. Gaspar le dijo a su hermano que les estaba proyectando el haz de luz sobre ellos, pero éste le contestó que no era a ellos a quien enfocaba y, no dando mayor importancia al hecho, siguieron navegando en demanda del puerto de Mahón. Cuando cruzaban el *Pas de l'Aire* observaron consternados que el avión que había encendido el foco caía al mar frente a ellos. Gaspar se lo indicó a su hermano y éste, una vez más, le contestó que seguro se lo estaba imaginando y que lo que pasaba era que lo había perdido ya de vista. Eran ya las seis de la mañana y la mar se encontraba en calma. Eran tiempos de plena guerra europea. Tanto insistió Gaspar que su hermano José decidió por fin y como precaución reducir la marcha de la embarcación y tan pronto se acrecentó el silencio comenzaron a escuchar gritos de gente que sin duda pedía ayuda y que se encontraban por su proa. Tras observar cuidadosamente el horizonte, no tardaron en descubrir a varios hombres que se encontraban a bordo de dos balsas por su proa. Gaspar:

238



El pecio del *Junkers* pudo ser fotografiado hace pocos años (*S'Algar Diving Menorca*)

—La luna salía sobre el alba porque todavía era oscuro. Nosotros distinguíamos unos por aquí y otros más allá. Entonces se acercaron hasta donde nos encontrábamos y tan poco estuvieron a nuestro costado fueron subiendo precipitadamente y como podían a bordo. Nosotros les decíamos que lo hicieran un poco más hacia la popa pero ellos se ve que entendían que no queríamos que subieran y no se soltaban de ninguna manera. Y éso que la cubierta en aquella zona quedaba muy alta y estaba llena de pescado que se amontonaba junto a la borda, puesto que las capturas habían sido aquella noche muy abundantes y había de todo, de forma que no faltaban entre ellos las temidas *rascles*, *aranyes* y *cap-rotjos*. Aquellos hombres ponían sus manos encima de la cubierta inconscientemente porque no los veían y aún así, a pesar de los dolorosísimos pinchazos que recibían, no se soltaban de ninguna manera. Se veía que apreciaban la vida y les aterrorizaba perderla.



El *Joven Josefina* se hundía mientras estaba a la espera de su recuperación (Artefoto)

Cuando se encontraron por fin en cubierta, por sus explicaciones les dieron a entender que venían de bombardear Argelia. Tales manifestaciones parece ser que no agradaron al piloto, que era un joven de no más de veinte años y se supone llevaba el mando de la tripulación porque inmediatamente hizo callar a todos sus compañeros. En total eran cuatro hombres. Por lo que pudieron o quisieron explicar, parecía ser que el avión había sobrevolado Menorca y cuando descubrió al pesquero, sus tripulantes debieron pensar que los marineros del mismo serían su salvación si planeaban sobre el mar, porque sin duda serían rescatados. Con esta premonición les alumbraron con su foco a fin de que los pescadores se percataran de su presencia y de la maniobra que se prestaban a realizar amerizando por delante de su rumbo. Gaspar:

—Nosotros llevábamos a bordo encendido un fogón alimentado por carbón de cok para calentarnos. Entonces les ofrecimos comida caliente pero ellos tan sólo quisieron comer naranjas. Otra acción que llevaron a cabo en cuanto estuvieron a bordo fue entregarnos todas las armas que llevaban encima, pudiendo observar que uno de ellos estaba herido en una pierna,

llevando alojada una bala. Parece ser que se dirigían a Mallorca y mientras volaban se quedaron sin gasolina en el depósito. Cuando sobrevolaban Menorca estaban convencidos de que lo hacían sobre la isla vecina.

—El avión se encuentra aún hoy a pique frente a la costa de Alcaufar, sobre el rumbo Isla de l'Aire-Puerto de Mahón y, tras ser descubierto, es visitado por las distintas escuelas de buceo de la Isla.

—Lo sé porque nosotros hemos enganchado en él en un par de ocasiones nuestros aparejos al estar arrastrando.



Hélice y timón del *bou Joven Josefina* (Artefoto)

Tras haber dejado abandonadas a la deriva las balsas fueron recogidas por Jaume Reynés, otro pescador que acudía a calar sus redes por aquella zona. Cuando llegaron a puerto se dirigieron directamente a la Base Naval, con cuyo comandante los hermanos Melsión habían hecho buena amistad, teniendo en cuenta, además, que eran los propietarios de la barca que solía traer más pescado a puerto.

—Pero dio la casualidad de que el hombre venía navegando al mismo tiempo desde Palma a bordo del *Rey Jaime II* y también había seguido la maniobra realizada por el avión alemán.

—El vapor había llegado a puerto antes que nosotros y, el comandante, que se encontraba ya en la Base, cuando nos vio llegar nos preguntó si llevábamos a bordo a los aviadores. Nosotros se los entregamos y entonces dio la orden de que se les comprara ropa de vestir en la sastrería Obrador porque iban empapados y tras facilitarles los correspondientes pasajes, fueron embarcados en el vapor rumbo a Palma aquella misma tarde.

Por cierto que el cónsul de Alemania se encontraba precisamente aquellos días alojado en el “Hostal del Almirante”, en el puerto. El representante germano les hizo llamar aquella misma tarde para hacerles objeto de un homenaje por el salvamento realizado, en cuyo transcurso les fueron entregadas simbólicamente unas medallas. Con presencia de las autoridades de la Isla se largaron varios discursos e incluso se sirvió un ágape. A los marineros de la barca les dieron cien pesetas a cada uno como recompensa, mientras que al patrón, José, fueron doscientas. El cónsul también les dijo que no tenía en aquellos momentos las medallas, pero que las recibirían en los próximos días. Gaspar:

—La verdad es que no las llegamos a ver nunca, al igual que tampoco ningún otro tipo de reconocimiento por escrito.

Melsión tilda de más peligrosas las entradas de *tramontana* cuando se hallan en alta mar por el motivo de que irrumpen de improviso y al unísono, mar y viento.

—El *llebeig* (SW) y el *xaloc* (SE) van aumentando poco a poco y los ves venir, todo lo contrario de lo que sucede con los temporales de *tramontana*, que entran con inusitada fuerza y de súbito. Cuando nos encontramos por fuera de la *isla del Aire* nos da mucho respeto ya que si el tiempo es de sur, nos acercamos a una cala de la costa, fondeamos y con la lanchita vamos a tierra y podemos mandar hasta Mahón el pescado. Permanecíamos resguardados allí hasta que aflojaba un poco y, cuando considerábamos que ya era *passador* y nuestro viejo motor de 60 CV. podía aguantarlo, poníamos rumbo a puerto. El motor de 60 CV. que montaba la barca de origen estaba muy deteriorado, por lo que cuando nos fue posible le pusimos otro de 120 CV. y más adelante uno de 160 CV. Todos estos cambios se notaron muchísimo. Parecía que cambiabas de barca cada vez. Con el motor más pequeño teníamos que avanzar muy lentamente con nortes haciendo bordos. Con el de 120 CV. ya le plantábamos cara y avanzábamos bastante bien y no saltábamos ni la mitad puesto que la hélice nos sujetaba bien. También se nos paró en alguna ocasión o se nos rompió cualquier tubo, inconvenientes que solucionábamos como podíamos. Pero lo realmente cierto es que todos estos problemas te sucedían cuando se encontraba establecido el mal tiempo y teníamos que capear el temporal, aunque en verdad, nunca nos pasó algo realmente importante como para pensar que nuestras vidas corrían peligro. La zona más dura de pasar era la situada al través de la *punta de Rafalet*, en *s’Algar*, porque después cogías ya la *redosa* que te ofrecía el gran frontón de la *Mola*. En cierta ocasión se paró el motor cuando nos encontrábamos precisamente en esa punta, navegando como podíamos inmersos ‘*dins un nortàs perfectament establert*’ y en medio de unas olas terroríficas. Si en esas condiciones puedes virar ante cualquier incidencia por fuera, aguantas como puedes o navegas de arribada hasta ganar el resguardo de la costa sur pero, en esa ocasión, la barca nos viró hacia dentro, con lo que íbamos directamente hacia la costa y el bajo existente. Rápidamente levantamos la tapa del motor

y observamos la culpa del problema: un tubo se había rajado, precisamente el que le alimentaba de combustible, con lo cual éste no llegaba al motor. Lo envolvimos con una tira de lona que sujetamos con un cordel fino. Al principio, cuando probabas a arrancar nuevamente, aquello no se ponía en marcha. Por fin lo logramos y salimos del atolladero.

Además de la que corre desde *s'Esperó* hasta *Biniancolla*, existen otras *pesqueres* situadas una frente a *Es Canutells*, bastante pobre, y otras entre la *Mola* y *Favàritx*, aunque en estas dos últimas existe mucha piedra y roca y es necesario levantar los aparejos cada hora. Más allá de *Favàritx*, bastante alejada de la costa y más por fuera aún que las *pesqueres de llagosta*, existe otra para pescado en la que se han llevado a cabo grandes capturas del llamado *gall de Sant Pere*, pero queda excesivamente alejada de tierra.

Las embarcaciones de arrastre tienen su reglamentación y están obligadas a pescar en fondos superiores a los 50 metros, aunque se encuentren cercanos a tierra, durante los inviernos y a 120 metros en verano (de 1º de marzo a 31 de octubre) cuando se abre la pesca de la langosta, para evitar roces entre arrastreros y pescadores de langosta puesto que en esas cotas calan estos últimos sus *escateres*. Estas polémicas solían surgir frecuentemente porque los últimos decían que se arrastraba sobre sus aparejos y se los estropeaban.

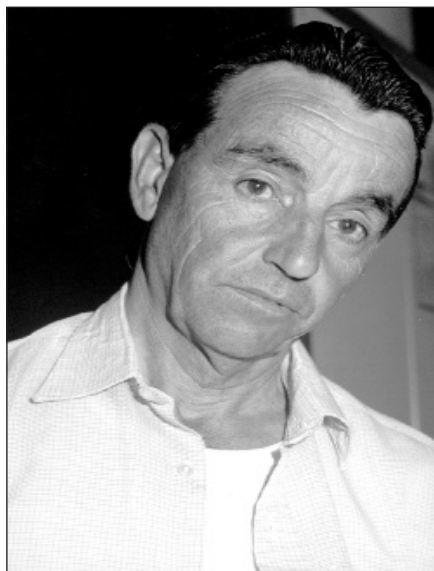
—Actualmente ya te los encuentras también a mayores profundidades. Cuando surgía algún problema los pescadores de arrastre siempre éramos los culpables. En cierta ocasión un pescador me dijo que yo le había estropeado una *filera de nanses*, porque sabían que solíamos trabajar de noche y a él le había desaparecido una de las que tenía caladas. Entonces le pregunté dónde las había calado, a lo que me respondió que desde el *Cap de ses Penyes* hacia las *Platges de Son Bou*. Yo le respondí que esa noche había arrastrado desde la *isla del Aire* hacia levante, así que nosotros no podíamos haber sido. El hombre igualmente me denunció pero, al final, logró encontrar su *filera*: como el fondo suele tener hoyos, se ve que el *capcer* del extremo que había ido a recuperar se había quedado sumergido por encontrarse el *pedral* dentro de un hoyo y descubrió el aparejo a los dos días cuando se encontró con el flotador que limitaba por el otro extremo. Pero ellos siempre quieren que paguemos nosotros. Sin embargo yo ya le había contestado que hiciera lo que quisiera pero que esa vez no me engancharía. Además, siempre te das cuenta si ha pasado algo porque las *portes des bou* se cierran, sea por gran cantidad de pescado, por haber enganchado una piedra o, en ese supuesto caso: un aparejo sumergido que no has visto previamente.



El nuevo pesquero *Nueva Joven Josefina* es el barco actual de los Melsión (Artefoto)

MAHÓN: GUILLERMO COMPANYY

Escopinya gravada, escopinya de gallet, escopinya llisa, bordai, ostia vermella, ostia blanca, molla de pa, peu de cabrit, romera, musclo, ortiga, corn amb púes, corn negre, pitxó, guitxo, bogamari, dàtil, nacra y pitxellides, entre muchos otros, forman parte de una larga lista de mariscos que se criaban en el interior del puerto de Mahón. Algunos perviven, aunque la mayoría, por muy diferentes razones, han terminado por desaparecer definitivamente de estas aguas.



Guillermo Company (*Artefoto*)

243

Guillermo Company, conocido como “*es Niuet*” es un mahonés muy asíduo al puerto y es que forma parte de una serie de hombres que dedicaron buena parte de su juventud a la captura profesional de tan apreciado manjar; que estuvieron trabajando en la mar y en su costa, hasta llegarlas a amar y en parte a dominar. Aquellos hombres denominaban a su estilo los diferentes rincones, caletas y recovecos del singular entorno del puerto (Ver “Anexos” en “Parte I” de esta obra). Hombres en suma que, provistos de su larga *ostiera*, eran capaces de reconocer, simplemente con el toque de esta herramienta de trabajo, si lo que tenían en su extremo en el fondo del agua se trataba de una simple piedra o, por el contrario, habían localizado una muy apreciada *escopinya gravada*.

Guillermo nace en Maó en 1934. Son, en su familia, seis hermanos. Su padre y dos de ellos trabajan en la mar, pescando y marisqueando. Mientras tanto, Guillermo y otro más, los dos menores, son enviados a trabajar al campo para ayudar a la economía familiar. Del tiempo en que ha dedicado su labor a las cosas del campo le ha quedado un grato recuerdo y el amor que siente por todo lo que se refiera a ese entorno. Pero siendo muy joven todavía, fue reclamado para que fuera a ayudar a su hermano y trasladar el producto obtenido durante la pesca desde la barca hasta Es Castell para que fuera vendida. En esta labor le ayudaba un amigo de su misma edad, un tal Pedro “*Tra*”.

En 1954 es requerido para entrar en la Armada para prestar el servicio militar obligatorio, y cuando se encontraba a punto de ser licenciado entró en tratos con un pescador profesional, Pepe Mus, que le contrataría para que

trabajara con él y del cual, Guillermo lograría adquirir buena parte de sus conocimientos sobre la mar y sus múltiples y extraordinarias formas de vida

—Se trataba de un gran hombre y al mismo tiempo gran pescador...

Ambos montaron en el puerto varias *muscleres* dedicándose de lleno a la comercialización y exportación de tan común, como codiciado marisco. Tenían además, varios viveros de *escopinya*, cuya producción enviaban vía marítima para ser comercializada en Barcelona. El embarque tenía lugar los martes y jueves de cada semana, días en que había *vapor*. Pero no lo embarcaban como carga ordinaria, no, sino que se lo entregaban al contra-maestre del barco quien se encargaba de colocarlo en una bodega fresca y el exquisito manjar llegaba a la mañana siguiente a la Ciudad Condal donde era vendido completamente vivo, como si estuviera recién sacado del agua. Durante ese tiempo se llegaron a exportar miles de docenas de este molusco bivalvo, canalizando además la producción de otros mariscadores del puerto. Y es que en aquellos años el puerto de Mahón continuaba siendo aún un verdadero plantel de marisco realmente incomparable

—Continuamos trabajando hasta que un día llegó la famosa orden que prohibía la extracción de marisco porque el puerto, desgraciadamente, se encontraba contaminado.

A partir de ese momento Guillermo cambió su dedicación, hasta entonces enfocada a la *escopinya*, hacia otro producto igualmente bien considerado aunque no se cotizaría tanto: el *corn negre*. Pero cuando llegaban a la ribera para amarrar, una vez finalizado su trabajo, sus embarcaciones eran severamente registradas, levantándoles incluso los *pols* para comprobar que no llevaran *escopinyes* escondidas lo que, para esos honrados trabajadores de la mar, suponía un auténtico trauma al no estar acostumbrados a tal desconfianza.

Como ocurriera que la venta de los *corns* no daba suficiente para vivir, intentaron montar una depuradora de marisco y así poder continuar con las *escopinyes*, para lo cual se desplazaron incluso hasta la península junto con otros mariscadores, intentando todos ellos aunar esfuerzos para poder salvar su medio de vida. Estuvieron observando una instalación en funcionamiento en Rosas (Girona).



La, en otros tiempos, popular *escopinya gravada* (Artefoto)

—Aquella instalación costaba por aquellos años más de treinta millones,

lo que para nosotros resultaba un todo imposible, así que terminé forzosamente por cambiar de oficio...

Guillermo entró a trabajar como marinero a bordo de un yate particular puesto que tenía el título de patrón hasta que alcanzaría la edad de la jubilación

—A mi me encantan la pesca y los barcos. Toda mi vida he estado por esta zona y aquí sigo.



245

Escopinya de gallet. Hoy ya no es tan abundante (Artefoto)

La vida de un mariscador por aquellos años resultaba muy ingrata porque regularmente salía la *tramontana*, que por aquel entonces podía prolongarse fácilmente incluso más de nueve días, y no se podía salir a trabajar. Muchas veces cuando se encalmaba se imponía una *xalocada*, lo que obligaba a continuar en tierra otros tantos días más, tanto por la intensidad del viento como por la lluvia que descargaba. Precisamente la lluvia es uno de los principales enemigos del marisco ya que ensucia las aguas a causa de los sedimentos de todo tipo que arrastra.

—Ello supone otro factor en contra a añadir, por lo que durante el tiempo en que se prologaban estas condiciones claramente negativas, solíamos trabajar en el interior de nuestros *magatzems*, preparando cabos y *xerxes per es muclos*, confeccionando gazas, adaptando rabizas y otros varios menesteres que, en tiempo normal de trabajo en la mar, no lo tenías material para hacerlo. También solicitábamos crías de mejillón a Barcelona porque, eso sí, cada tres años había que reponer la cría ya que de lo contrario, el mejillón se vuelve pequeño de por sí y redondo, no sirviendo para nada. Al ser nueva la cría, el mejillón se desarrolla mucho más y mejor.

Además el horario de trabajo influía en los resultados

—Hasta las once de la mañana, el marisco no va bien. Me explico: la *escopinya* quiere sol para *esquitxar*, algo muy necesario, ya que es una acción natural que tiene este marisco y que consiste en expulsar de su interior una pequeña nubecilla de arena. Tal acción es lo que al final la delata irremediablemente al mariscador.

Para realizar su trabajo, el personal dedicado a este oficio se desplazaba

por las aguas del puerto a bordo de un tipo de embarcación de diseño muy especial, de borda muy baja, en la que el hombre trabajaba siempre encorvado hacia el agua. De esta forma, con una mano sujetaba la *ullera* (una especie de cajón con cinco caras cerradas, siendo la inferior de cristal, en contacto con el agua y a través del cual, el ojo experto del profesional escudriñaba el fondo, exactamente en el mismo punto donde con la otra mano estaba reconociendo con la *ostiera* (herramienta profesional que se maneja con el otro brazo y que está compuesta por un asta terminada en una pinza de cuatro dientes, dos fijos y los otros dos móviles, controlados mediante un cabo traccionado con la propia mano) la presencia del codiciado marisco, que vive normalmente enterrado en una zona perfectamente escogida para su hábitat.

246



Dos vistas de *Venecia*, casita que daba el nombre a uno de los *bols* (Fotos A. de Menorca)

—Con lo que notábamos por el tacto a través de la *ostiera*, sabíamos perfectamente si se trataba de una *escopinya* o de una simple piedra del fondo. Eso es algo que, lógicamente, se llegaba a conseguir tras muchísimas horas de práctica. Son muchos los que lo han intentado y no han podido coger nunca una *escopinya* utilizando este —para nosotros— sencillo medio.

Todo ello lo manifestaba orgulloso. Otro de los sistemas empleados consistía en punzar las *altines* (bosquecillos de *alguers* sumergidos) y, con el mismo tacto anterior, sabían si se trataba del buscado molusco o por el contrario estaban rascando una piedra. Y como quiera que se recolectaban en gran cantidad, se comenzó a tenerlas almacenadas en cajas seleccionadas bajo el *moll de Pilar Alonso*, inmediato a *Cala Ratolí*, hasta que llegara el momento de su pesaje y realización de todos los trámites necesarios para su embarque. Quedaban las cajas en el interior de un *banyer* (se conocía como *banyer* a todo tipo de construcción hueca e inundada por el agua del mismo mar, v.g. “*Venecia*”, “*Sant Antoni*”, “*Banyers de Pedra*”, etc.).

Guillermo Company recuerda otras especies de marisco observadas y capturadas por él mismo, que hoy se encuentran ya desaparecidas o perviven en colonias muy reducidas del puerto mahonés:

—En la parte más alta (la que técnicamente se denomina “zona de salpicaduras”) vivía la *escopinya llisa*, de color oscuro. Un poco más al fondo se encontraba el *bordai*, en la misma zona donde crecía el *gravadó* (*escopinya gravada* pequeña, que los mariscadores recogían y posteriormente criaban en sus viveros). El *bordai* era una variedad de *escopinya* cuyas valvas tenían muchos colores, no habiendo dos de iguales y excelente ingrediente para realizar una succulenta *caldereta*.



Dos vistas de *Venecia*, casita que daba el nombre a uno de los *bols* (Fotos A. de Menorca)

—Actualmente deben de quedar muy pocas pero, por ejemplo, la *molla de pa* se encuentra ya extinguida. De *romera* puede que existan algunas, pero contadas. *Guitxo* también, de quedar, serán muy pocos ejemplares. Se trataba de un marisco que tenía la forma de un riñón; yo no pude coger ninguna puesto que tenían una gran habilidad para enterrarse y es que las

escopinyes, que también se entierran, lo hacen verticalmente, mientras que el *guitxo* lo hace en zig-zag. Quienes resultaban más habilidosos en su captura eran precisamente los pulpos, que utilizaba las valvas de sus víctimas para adornar la entrada de la cavidad que le servía de morada. Otro marisco popular es el *bogamarí* (erizo de mar), que hubo unos años en que prácticamente desapareció de las aguas del puerto, pero que afortunadamente se ha comenzado a recuperar y ello significa esperanza, ya que es una manifiesta buena señal. Al *bogamarí* los franceses suelen devorarlo con verdadera fruición puesto que lo consideran un exquisito manjar. También existen las conocidas *murenes* (o *vergues*) *manes* que, según se dice, también son comidas por algunos. Yo no las he probado nunca pero en los restaurantes las sirven con el nombre de *espardenyes*, posiblemente sea la cría o una variedad y, al parecer, son muy buenas. Deben de serlo puesto que los pescadores suelen utilizarlas como cebo en sus palangres ofreciendo un magnífico resultado.

248



Guillermo conserva aún la puntera de su 'ostiera' (Artefoto)

El mariscador se dedicaba a recoger pacientemente durante los días de mal tiempo el *gravadó*, para depositarlo posteriormente en el vivero, como si se tratara de sembrar trigo en una *tanca* cualquiera. Seguidamente y con tanta paciencia como meticulosidad, los cubría uno por uno sirviéndose para ello de la *ostiera*. El motivo era la gran cantidad de depredadores que amenazaban a estos moluscos de los cuales tenían que ser preservados. Tales eran el *corn*, que provisto de una especie de barrena perforaba una de sus valvas, destilando posteriormente en su interior una gota de hiel, de un fuerte color violáceo, que mataba a la *escopinya* abriendo ésta, entonces, sus valvas con lo que ponía totalmente la carne al descubierto. Seguidamente, los demás *corns* que se encontraban en las inmediaciones acudían al

festín. El *bogamarí* pequeño es otro de sus depredadores.

—También la estrella de mar es capaz de tragársela entera. Yo mismo llegué a capturar en varias ocasiones estrellas que habían engullido *escopinyes*. Recuerdo la ocasión en que cogí una bastante grande que tenía un enorme bulto en su cuerpo. La abrí y allí estaba una *escopinya gravada* grande, entera, en su interior. El pulpo es también otro de sus depredadores y existen muchos otros más.

Guillermo es capaz de recordar igualmente un ejemplar de esponja que se criaba en el puerto y cuyo nombre nunca llegó a conocer, la cual se caracterizaba principalmente por tener su cuerpo recubierto de unas ampollas que contenían en su interior un líquido dulzón. Sobre ellas se colocaban infinidad de *corns* que le daban el aspecto de una especie de racimo y es que los *corns* solían acudir ávidamente a reventar esas ampollas. Encima de los primeros se colocaban otros y encima de éstos, otros más.

—Y es que se comportaban como si de un enjambre de abejas se tratara. Yo cogí una vez una de ellas y llené un cubo y medio del tamaño de los domésticos, de fregar, con todos los que había. Personalmente, al *corn* lo considero como pueda ser el cerdo en tierra, su homólogo en la mar, porque lo come todo y en cualquier condición.

La forma más común de capturar a los *corns* era mediante la utilización del *révol*, que consistía en un aro metálico que hacía de soporte a un trozo de tela mosquitera en cuyo centro se fijaban trozos de pescado o de cefalópodo a los cuales acudían los *corns* para comerlo, atraídos por el olor que desprendían. Cuando se levaba el aparejo, el molusco era recuperado. Se calaban al igual que las *nanses*, esto es, en *andanes*, permaneciendo calados durante unas horas.

También existía una variante en este aparejo consistente en situar en el centro un trozo de *mata* fijado con una rabiza, a cuya sombra acudían las pequeñas gambas de arena que se utilizaban para pescar. Solían calarse individualmente y, una vez recuperados, se vertían en un cubo y dándole unos golpecitos, las gambas caían a su interior.

Guillermo continúa explicando el sistema de renovar la tierra de los viveros, sus características, las manías propias de la *escopinya gravada*, a la que había que mimar y tratar con sumo cuidado. También recuerda los intentos de su cultivo en los puertos de Fornells y Addaia con resultado negativo. Mientras recuerda todos estos detalles su cara se ilumina y su expresión adopta un aire lejano, de recuerdo de unos tiempos ya pasados y que, como muchos otros, ya no volverán. Formarán parte de nuestra rica y variada historia marítima. Este mariscador mahonés ha sido siempre un trabajador serio y pundonoroso, llegando a ser muy apreciado en todo el ámbito del puerto mahonés. Con una franca sonrisa dibujada en su semblante confiesa:

—La verdad es que no me gustaría que, como penitencia, me hicieran recoger hoy por hoy dos kilos de *escopinyes* con las *ostieres*; y eso que el último día de trabajo, de ello hace ya más de treinta años, recogí entre veinte y veintidós kilos. Pero a pesar de mi experiencia, repito, no me gustaría que como penitencia me hicieran coger ahora tan sólo dos kilos. Quizás pudiera hacerlo, pero...

Ahora nuestro protagonista pasea casi a diario junto con su esposa por los renovados andenes de su muy querido puerto. Precisamente la gran e incomparable cancha de trabajo a la que dedicó la mayor parte de su vida profesional. Y sabe perfectamente que, en la actualidad, es el único bastión que queda en pie de una inolvidable estirpe de trabajadores de la mar mahoneses, que formaron parte y escribieron historia en este puerto.

MAHÓN: JOAN ROSELLÓ "EN NITO POU"

Aún siendo natural de Fornells, su vida profesional ha transcurrido mayoritariamente en las aguas de *Es Grau*, en Mahón. Juan Roselló Sans ("*en Nito Pou*"), nació en Fornells en abril de 1943, en el seno de una familia de pescadores profesionales, tanto por parte de padre como de madre, siendo el primero un gran experto en la materia y que en el 56 decidió trasladar el lugar de residencia familiar hasta Mahón con el fin de sacar a sus hijos de la pesca porque,

—¿Qué iban a hacer cuatro hijos varones en Fornells en aquellos años...? Y es que entonces no existían ni los restaurantes, ni mucho menos la infraestructura turística actual que dieran suficiente salida al negocio. Precisamente por esta causa, un día decidió ponerse a pescar en las aguas de *Es Grau*, mientras los hijos asistirían a la escuela en Mahón.

250



Nito "*Pou*" el día de la entrevista (*Artefoto*)

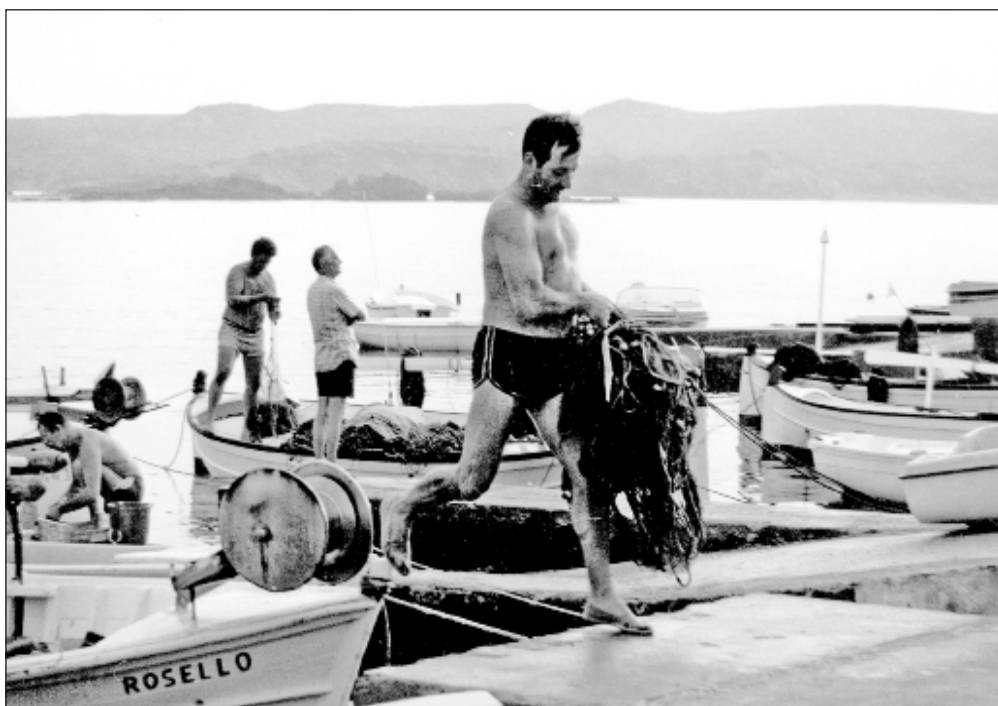
Pero cuando Juan cumplió los veintiún años de edad y se vio con el servicio militar obligatorio ya cumplido, decidió irse a trabajar con su padre en la barca, mientras sus hermanos buscaban una colocación laboral alternativa en tierra. Primeramente se dedicó a trasladar el producto de la pesca de su padre hasta Mahón empleando como medio de transporte una moto, circulando por el camino carretero que existía por aquellos años como única vía de unión entre ambos núcleos, que dejaba a su madre en la pescadería local para que lo vendiera. Transcurría 1963 cuando ya decidía trabajar en serio con su padre, embarcando en la barca a los pocos años también a su hijo y a su yerno.

Se trataba de la barca de proa lanzada que tenía cuando lo entrevistamos, la *Roselló*. Era de madera y había sido construida por los *mestres d'aixa* de Ciutadella. Pero la pesca fue a menos, a la par que recibió el golpe de la fuerte competencia de los congelados. El padre decidió entonces retirarse y, tanto el hijo como el yerno buscaron trabajo en tierra, por lo que desde entonces navegaba solo. Los dos últimos años habían continuado formando aún parte de la tripulación, aunque se embarcaban únicamente tres o cuatro días por mes.

—Y así estoy, esperando el día en que me llegue la jubilación y con ello

también terminará la saga familiar de pescadores de los “*Pou*”. Terminará, eso sí, siempre que el nivel de vida y trabajo continúen manteniéndose como en la actualidad, porque se gana más en tierra que en la mar.

Viviendo ya en Es Grau, los “*Pou*” cambiaron el bote *Pilar* que habían traído desde Fornells por el *llaüt* de madera de 27 palmos, *Pou*, construido en Mahón por “*Juanito de sa Punta*” (Joan Petrus), un afamado *mestre d’aixa* que sería, en el futuro, el introductor de la fibra de vidrio para la construcción de las embarcaciones en Menorca. La barca se encargó durante las fiestas de Gracia y les fue entregada por Pascua, en un tiempo récord, por un precio de 40.000 pesetas. Le instalaron un motor “Ditter” refrigerado por aire, que en aquellos años se conocían con el nombre de “butanos”, tras comprarlo en “Ca’n Parot”, de unos 12 caballos de potencia. Recuerda que para llevar a cabo la instalación en la barca fueron, el propietario del taller, Modesto Camps, y como ayudante “*en Mantega*”, otro buen profesional que solía alternar su ocupación habitual con la de motorista del yate *Addaya* de don Fernando Rubió.



Desembarcando los *toms* de redes finalizada la jornada (Joan Roselló “*Pou*”)

—Se colocó sobre la bancada, se colocaron la bocina y el eje, tras lo cual Modesto comenzó a comprobar la alineación entre el motor y la pletina del eje. Pie de rey por aquí, un papel de fumar por allá, una cuñita y ahora se pone más adelante para luego retrasarlo un poco... El tiempo iba pasando y yo cogí unos nervios de campeonato, marchando a casa convencido de que me estaban enredando pues llevaban todo el día alineando. Pero resultaba que Modesto y su ayudante sabían perfectamente lo que hacían y el trabajo que llevaban entre manos. Yo, no. Cuando terminaron me habían realizado un trabajo profesional que podría durar toda una vida. El motor costó 20.000 pesetas y la instalación otras 20.000. La barca, en total, salió por 80.000 pesetas. Pero aquellos eran otros tiempos y mi padre y yo, desde las fiestas de Gracia hasta Pascua, —que hoy no saco ni para un *oliaigo*—, ahorramos el total del importe de las facturas.

Joan manejaba entonces dos embarcaciones: en los veranos (de abril hasta septiembre) navegaba con la *Roselló* (ex *María Antonieta*, propiedad

de Eduardo “*Murena*”, de Ciutadella), de 45 palmos (9 metros) adquirido en aquella población haría unos cuarenta años, mientras los inviernos, que trabajaba dentro de la misma cala, en Ses Llanes o, todo lo más lejos, en la bocana, empleando el *Rose*, un *llaüt* de la marca “Capeador” de 25 palmos y que, de ser necesario ante el menor atisbo de temporal, varaba en su magatzem con la ayuda de un chigre que tenía instalado exprofeso.

El sistema de pesca empleado por “*Pou*” difiere bastante entre los pescadores que trabajan la costa sur y los que trabajan el sector comprendido entre la bocana del puerto de Mahón y Ciutadella por la parte norte. El sur es generoso en arena y el norte en roca, paraje muy propicio para la morena, el *cap-roig* y la langosta.

—Si bien te deteriora bastante más los aparejos, la pesca es bastante más agradecida que por la costa sur, que a su vez, es mejor para *molls*, *ballestriu* y *raors*. Un pescador de la cala de *Santa Galdana* me dijo hace poco que había visto ocho o nueve ejemplares de *mussòla* y, sin embargo, en *Es Grau* hace más de nueve años que no las vemos por estas aguas. Son dos zonas totalmente diferentes. Y en la parte norte, existe el pescador que se dedica a la langosta, que trabaja desde los 70 a más de 400 metros, en su mayoría durante el verano y que es a lo que me dedicaba yo hace unos años, hasta que me decidí por dedicarme al pescado, trabajando desde 1 metro hasta los 50 como máximo. Lo que conocemos los profesionales como *a tall d'alga* y *es fort viu*. Actualmente la langosta está muy apreciada y por ello muy bien pagada, pero es muy difícil de capturar. Pero el pescado, si es de calidad, también se paga muy bien y por ello lo entrego prácticamente todo a un revendedor olvidándome con ello de los dolores de cabeza de su comercialización. Desde luego lo dividimos por tamaños, él mismo me valora cada partida y la verdad es que estoy muy contento del sistema que llevamos. Además estoy completamente convencido de que me resulta más rentable dedicarme al pescado que a la langosta.

252

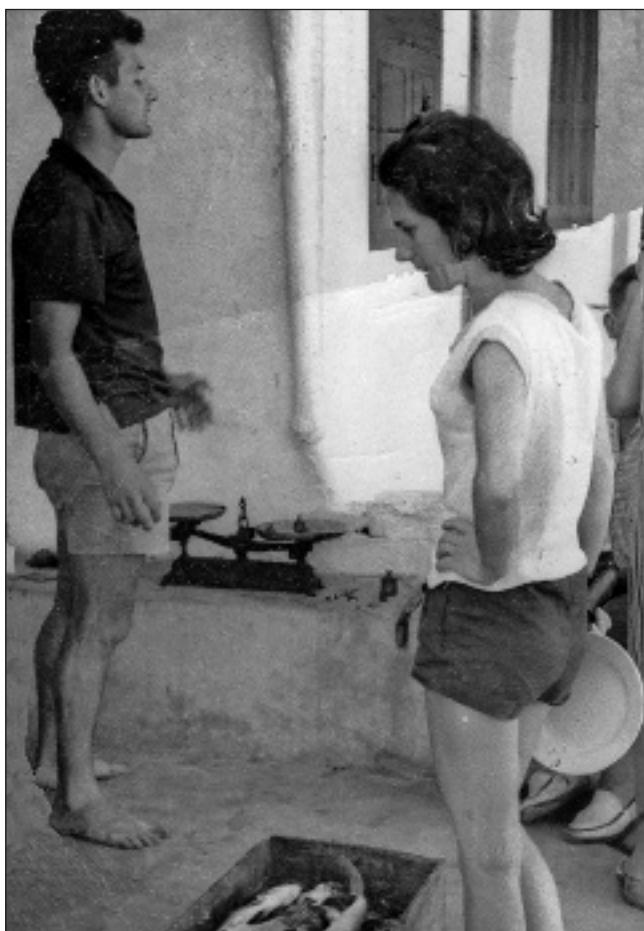


Es Grau años 70. Barcas de aficionados y pescadores (Fotos A. de Menorca)

Joan se manifiesta en el mismo sentido que otros varios pescadores veteranos entrevistados, profesionales que pescan lo necesario y procuran no

agotar ni perjudicar los recursos, algo que parece ser no funciona con el mismo sistema entre otras mentalidades, en que meten en el agua cantidades ilimitadas de aparejos que permanecen durante días en el agua produciendo más daño que beneficio. Y ello es debido a que no disponen de suficientes horas para poder comprobarlas todas con lo cual el resultado final es simplemente la destrucción sin obtención de ningún tipo de beneficio a cambio.

—Desde toda mi vida y tal y como me enseñaron, he calado mis redes durante la noche y, en lugar de esperar a la salida del sol, que indudablemente es la mejor hora para capturar el pescado, como quiero comercializarlo, levo las redes a oscuras y cuando el sol comienza a salir prácticamente tengo todos los aparejos a bordo. Esto me obliga a que en lugar de sacar 60 kilos de pescado, saque únicamente 50 o incluso 40. Pero a cambio llego pronto a tierra y a las nueve de la mañana, cuando el público va a comprar, el pescado está en el mercado, con buena aceptación porque aún continúa permaneciendo vivo. Y aquellos 10 ó 20 kilos que han quedado en el mar, pues ya los cogeremos mañana, sea yo mismo o mi vecino, o la semana que viene, porque esta es la política que venimos practicando los antiguos pescadores de Menorca.

253

Finalizada la jornada, venta del pescado capturado (Joan Roselló "Pou")

Como esta política se va perdiendo y el único camino que parece ser existe actualmente es esquilmar los caladeros, su opinión es que el problema se irá agravando de cada vez más y éstos terminarán por agotarse en pocos años.

—Quizás sea que estén pensando en trabajar de camareros o en la construcción en el futuro... porque si se tienen tantos aparejos durante seis días en el agua, encontrarán 50 kilos de pescado de los cuales 48 estarán podridos,

salvando únicamente tan sólo 2. Habrán 20 langostas, de las cuales 6 estarán aprovechables, mientras que 14 tan sólo serán caparazones vacíos. Esto mismo lo hice yo una vez este año, algo que es de dominio público porque todo el mundo sabe que hablo mucho y no me sabe mal reconocer que me equivoqué completamente. Resultó que, cansado de ver que los demás calaban y que yo, si había mal tiempo no lo hacía, un día decidí hacerme a la mar con un grupo de 10 redes para langosta para calarlas frente al *Cap de Mossenya viva*. Y efectivamente todo ocurrió como estaba anunciado, estableciéndose un fuerte temporal que nos retuvo a todos en la cala. Cuando pasados tres días el tiempo mejoró me fui a llevarlas. Ciertamente pasé un mal rato porque aquello no iba con mi forma de actuar, que era la que me habían enseñado. Cogí una langosta de 550 gramos viva. No había ninguna de muerta. Pero además había un *pagre* de 3 kilos, podrido; 3 ó 4 *pagres* de 800 gramos, podridos; 1 nero (una especie de mero aunque más oscuro) de 1,600 kilos, podrido y 6 *cap-roigs*, 2 de ellos vivos y cuatro podridos. Cuando llegué a tierra les dije a quienes actúan de esta forma que nunca más volvería a repetir tal experiencia. Guardé nuevamente aquellas redes y volví a mi rutina de siempre. Y puedo decir orgulloso que nunca encuentro un pez podrido en mis aparejos.



Es Grau, finales del pasado siglo (Fotos A. de Menorca)

La ley prevé esta situación y por ello limita el número de redes por embarcación según sea el número de sus tripulantes. De ser uno, pueden llevar hasta 30; si son dos, 45 y si son más, el número no puede aumentar.

Joan combina las redes de pescado con las específicas para capturar los también codiciados *molls* (salmonetes). Para ello, zarpa en noche cerrada para sacar las redes caladas la noche anterior, pero antes de proceder con ellas, cala las de los *molls*. Una vez caladas, se dirige a sacar las de pescado y, de vuelta, recupera las otras.

—Este año he realizado unas cuantas caladas muy buenas. Recuerdo que el 16 de agosto saqué 25 kilos de *molls*, vivos, que llevé al mercado, más otros 4, algo tocados que dejé para consumo familiar. Es un tipo de aparejo que se

cala cerca de tierra. Generalizando: en la primavera, o lo que es lo mismo, abril, mayo y junio, me dedico al pescado en general, sacando igualmente muchas sepias bastante hermosas, *cap-roigs* y alguna que otra langosta mezclada entre el pescado. En septiembre, octubre y noviembre, compagino también este sistema con la captura de *molls*. Y en los meses de invierno, como es completamente lógico, se trabajan muchos menos días por causa de los temporales. Poniendo un ejemplo, este pasado enero de 2000 pesqué nueve días, en febrero otros nueve, en marzo once y en abril otros once. Esto quiere decir que los demás días del mes, pues de poder hacerlo pescamos en todos, las condiciones meteorológicas fueron adversas. Si a ello se une que utilizo una embarcación mucho menor, es fácil entender que con poco mal tiempo que exista ya no pueda trabajar. El campo es más limitado pues procuro no salir de la protección de la costa. Desde *Es Bou i sa Vaca* hasta los *Illots de sa Cudia*, y entre el *Arenal d'en Moro* y *Es Colomar*, me dedico al *gerret* por el sistema *d'aubes*. Luego en *Cala Vellana*, *Es Macaret*, *Es Corb Mari*, *Arenal d'en Moro* y *Punta de sa Torre (Es Colomar)*, coloco las *soltes* para los *espets* por el sistema *d'ajeguda*. Y dentro de la ensenada de *Es Grau*, que en invierno no hay barcas fondeadas como sucede en el verano, también calo redes *d'ajeguda* donde se engancha todo tipo de pescado. No es que saque mucha cosa, pero también es cierto que estoy solo en la zona y me sirve para obtener algunas ganancias, para tener pescado para casa y lo que es más importante, para compaginar con la reparación de los diferentes aparejos de cara a las siguientes temporadas de primavera-verano, que llegarían a resultar excesivamente monótonas. El resto del año, la zona de trabajo habitual cubre la franja litoral que va desde el *Cap de Favàritx* hasta *Sa Mesquida*. Años atrás, la prolongaba por el norte hasta *Addaia*, más que nada, por ser oriundos de Fornells y conocer más esa zona. Y de cada día procuro trabajar más cerca de casa. Quizás sea porque me estoy haciendo viejo. Cuando un pescador trabaja una zona, los otros se reparten entre las demás, procurando no interferirse. Este último año me he quedado en las inmediaciones del *Cap de Mossenya viva*, más a tierra o más hacia afuera, pero siempre por aquella zona.

255



Ejemplar de escualo capturado en su día por Nito "Pou" (Joan Roselló)

Sobre peces que le causaran algún tipo de sensación con su captura, recuerda que en *Cala en Caldés* en cierta ocasión caló una *solta* para *círvies*, encontrándose enganchada una de 36 kilos de peso.

—Fue la más grande que cogí en toda mi vida de pescador. Otro día y con la misma *solta*, en el *Arenal d'en Moro* capturé un atún de 50 kilos, estando a tan solo un metro de tierra. Supongo que iba nadando costa-costa para poder alimentarse de peces pequeños hasta que se topó con el aparejo. Y otro día, teniendo caladas las redes para langosta, cogí con mi padre un atún de 200 kilos. Con éste me sucedió una anécdota muy curiosa debido a mi ignorancia en aquellos momentos y es que yo no conocía mucho a este tipo de pez, porque era pescador con mi padre y vendedor con mi madre. Una vez capturado y traído de remolque con la barca tras amarrarlo fuertemente por la cola, tuve que continuar hasta el varadero para poder izarlo a tierra mediante un aparejo. Lo dividimos en cuatro grandes trozos, de unos 50 kilos más o menos cada uno. Los metí en el coche y los trasladé hasta Mahón. Allí, en el mercado, se encontraba de encargado quien podría catalogarse de auténtico “caballero de la mar”: “*en Mevis Sis-set*”, uno de los hermanos pescadores del *Port d'Addaia*, que al propio tiempo era vendedor con su mujer. Yo cogí el pescado, que tenía un ruedo enorme, tal vez unos 70 cm. de diámetro y lo fui cortando en lomos, puesto que en rodajas no hubiera sido manejable de ningún modo. Aun así resultaron unas tajadas enormes. Yo hacía bistecs y los colocaba sobre el mostrador y si, en aquellos tiempos y por decir algo, el pescado caro como pudiera ser el *moll* costaba a 1.000 pesetas el kilo, a aquel atún yo lo puse a 200. Y allí no compraba nadie, lo que a mí me extrañaba mucho. “*Mevis Sis-set*”, que lo estaba viendo preocupado, se acercó a mí y me dijo que lo que yo estaba vendiendo era atún, que era un pescado catalogado de muy bueno. Yo le contesté que conocía los *espets* y las *círvies*, sus precios y su comercialización, pero que de atunes no sabía nada. El hombre me contestó que lo estaba haciendo muy bien, tanto en la presentación como en las intenciones, pero que la gente no me iba a comprar pescado a 200 pesetas el kilo porque lo estaba ofreciendo como un producto de baja calidad, como si se tratara de *escorçana* puesto que estaba pelado y no podían saber de qué se trataba, recomendándome que enmendara y pusiera en la tablilla el precio a 1.000 pesetas el kilo. Con todas las dudas del mundo cumplí su sugerencia y aquello se disparó: yo cortaba sin parar, mientras mi madre pesaba y cobraba a 1.000 el kilo de aquel atún hasta entonces despreciado. En una hora y poco más lo liquidamos entero ¡aquella si que resultó una jornada memorable!.

256



Mossenya Viva y Favàritx, dos referentes para el pescador des Grau (Artefoto)

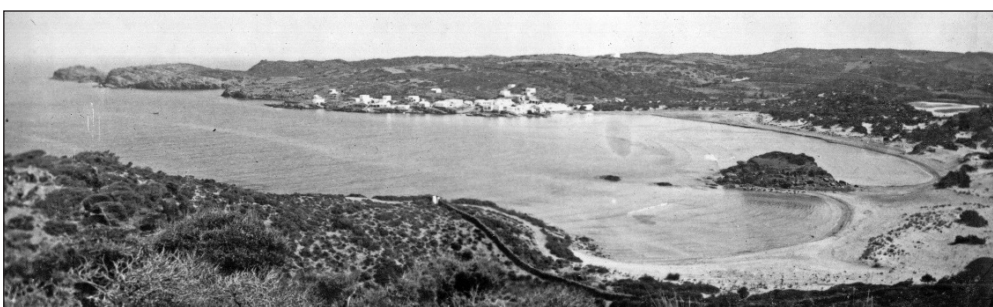
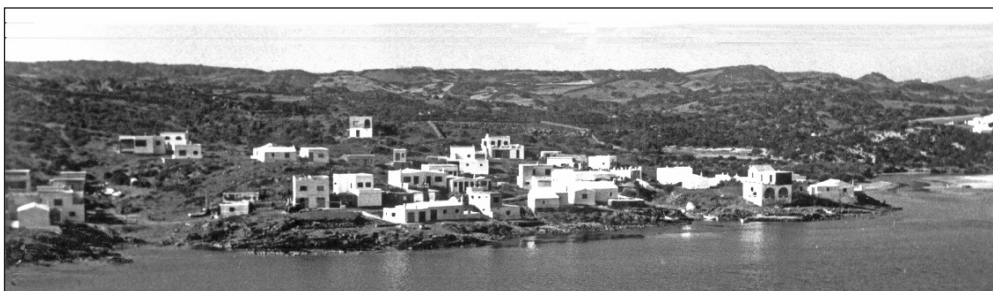
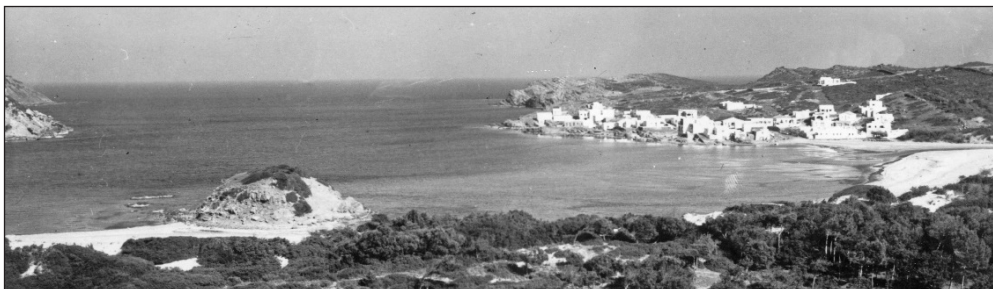
**257**

Es Grau también ha parecido duros temporales (*Artefoto*)

Los “Pou” también han capturado muchísimos ejemplares de escualos, siendo el más grande de unos 25 kilos.

—Lo que capturé bastante grande y en un lugar no muy habitual fue un *escat* (angelote), también de la familia de los escualos, con una carne de excelente calidad y por ello muy apreciada, pero hará de eso ya más de treinta años. Y no he vuelto a ver ninguno más. Pasaba de los 50 kilos y, si el lugar habitual para su captura tiene que ser en lecho arenoso o fango y entre 50 a 100 metros de profundidad, éste lo fue en un lugar anormal: sobre la *llosa de Ses Egos*, en la prolongación del *Cap de Llevant* de la *Isla d'en Colom*, un lugar en el cual han tropezado numerosos yates que navegaban totalmente confiados. Aquel día fui con mi padre a calar las redes para hacer *l'auja* con la idea de dejarlas por fuera de la *llosa* pero la corriente nos traicionó, moviéndonos de forma que las redes quedaron exactamente encima de la misma. Cuando al clarear fuimos a sacarlas nos dimos cuenta del detalle y comenzamos a llevarlas con mucho cuidado y

trabajando con los remos, por el temor de que pudieran quedarnos enroscadas. Y exactamente en el centro de la *llosa* y con un metro de agua tan sólo descubrimos el animal. Primeramente nos desconcertó pero luego nos alegramos de haber conseguido tan magnífica pieza.



Tres preciosas panorámicas de Es Grau (*Menorca. Illa, mar i homes. II*)

Padre e hijo solían capturar igualmente bastantes *mussòlas* entre los meses de mayo y junio entre el *Cap de Favàritx* y el *Cap de Mossenya viva*, puesto que parece ser se trataba de un escualo que iba a desovar a las playas existentes en esa zona.

—Por eso calábamos unas redes de malla grande atravesando desde el *Cap de Favàritx* las dos playas existentes entre éste y el de *Mossenya viva* y siempre salían varias. Hoy ya no se ven. A las *quissones* les ha pasado otro tanto. Las *ratjades* y las *escorçanes* son otras especies que también han disminuido bastante, además que tanto las *mussoles* como los *escats* se encuentran actualmente protegidos.

Es Grau ha tenido sus pescadores locales. Hace tres años existían todavía 10 ó 12 barcas de pesca registradas.

—Cuando llegué allá por los años cincuenta tan sólo había una, la de los “*Mateus*”, que era una familia de muy buena gente. Eran el padre, llamado Mateo, cuyo nombre pondrían a la barca, un *llaüt* de 28 palmos, y sus cuatro hijos, Mateo, Toni, Miquel y Juan, quienes calaban cerca de tierra si el tiempo no era de fiar, o por fuera si había bonanza. Además, en las temporadas de verano, venían otras tres, una era de un *santlluïsser* llamado Lucas, que tenía la barca en la cala de Alcaufar, otra pertenecía a los hermanos “*Redons*”, Pepe y Antonio, que trabajaban en la *Albufera* capturando *llisses*,

llops, o anguilas y también solían venir los “*Sis-set*” desde *Addaia* a trabajar temporalmente. El 58 llegamos nosotros, trabajando varios años mi padre sólo y en el 63 me embarqué yo con él. En los años 70 se construyó el muelle con los varaderos y llegaron nuevos pescadores, como “*Toni Patroni*” que navegaba con su mujer y Toni Ferrer. Con la nueva carretera lo hicieron otros que tenían el trabajo de pescador como segunda ocupación: los Montesinos, Mercadal (que terminaba a finales de septiembre de 2000), José Camps, “*Joan Xenxu*”, Lacueva, Llambías, un vasco llamado Emilio, Clemente Olives, José Pons, y los hermanos Camps. Hoy quedamos Mercadal, que ya se retira, Toni Ferrer que también lo hará muy pronto, José Pons Florit (un sobrino de Nito Florit, de Es Castell), un pescador muy dinámico y que puede preconizarse como el futuro de Es Grau, y yo.

Joan estaba pensando ya en el día en que podría retirarse.

—Tengo pensado vender las dos barcas que tengo actualmente y comprar una de aficionado porque no quiero dejar nunca la mar. Cambiar las artes profesionales por el clásico volantín y ser el hombre más feliz del mundo. A mí me ha gustado siempre en los inviernos, en los días que son calma, coger la barca y una *popera* (especie de *fitora*) y *anar de pops* recorriendo toda la zona del muelle. Con la *popera* me voy moviendo mientras observo el fondo con la *ullera* y siempre suelen salir un par de ellos. Era un producto que iba muy barato pero que hoy, como todo, se ha disparado. Hay poco y está muy solicitado. Su precio oscila por las 1.500 pesetas el kilo. También suelen salir con las redes porque se han agarrado a un pez que estaba enganchado y al final él también se ha quedado prendido. Es una actividad que suelo combinar con la reparación de las redes.

Y es que los tiempos han cambiado: antes los pescadores cuando llegaban a tierra y habían secado sus redes tras tenderlas en el mismo muelle junto a sus respectivas embarcaciones, se sentaban en el suelo y con las manos y los dedos de los pies desnudos, se dedicaban a reparar, aguja en mano, los diferentes agujeros y deterioros que inevitablemente presentaban la mayor parte de las veces las redes tras la jornada de pesca. Hoy eso es imposible debido al número que se maneja de estos aparejos, de modo que se secan y se calan nuevamente durante los seis meses más o menos que dura la temporada. Cuando llegue el invierno y los meses malos, el pescador dedicará la mayor parte de su jornada a trabajar con ellas, reparando agujeros o sustituyendo porciones de las mismas si están demasiado estropeadas, dejándolas completamente a punto para la llegada de la nueva temporada. Durante los meses de trabajo fuerte, si existen días en que la meteorología es claramente adversa, el pescador aprovecha la jornada para descansar y dormir debido al agotamiento que llegan a acumular.

Joan valora muy mucho el cuidado del pescado una vez atrapado a fin de conservarle sus propiedades al máximo nivel. Por este motivo recomienda limpiarle las vísceras puesto que es habitual que lleven en su estómago o intestinos restos de otros pescados que habían comido y que le harán acelerar la descomposición, con lo cual comenzarán a oler antes de lo que sería normal. Los peces que llevan adheridas sanguijuelas u otros parásitos (en el cap-roig suelen adherirse en el interior de su boca, en el paladar), también presentan otra problemática. Y es que, a pesar de haber muerto el pez, las sanguijuelas seguirán chupándole la sangre, con lo cual, las branquias adquirirán un desagradable color blanquecino que le quitará todo el valor comestible ante los ojos del consumidor, por lo que es recomendable liberarle cuanto antes de dichos parásitos.

MAHÓN: JOSÉ ("PITO") QUINTANA

260

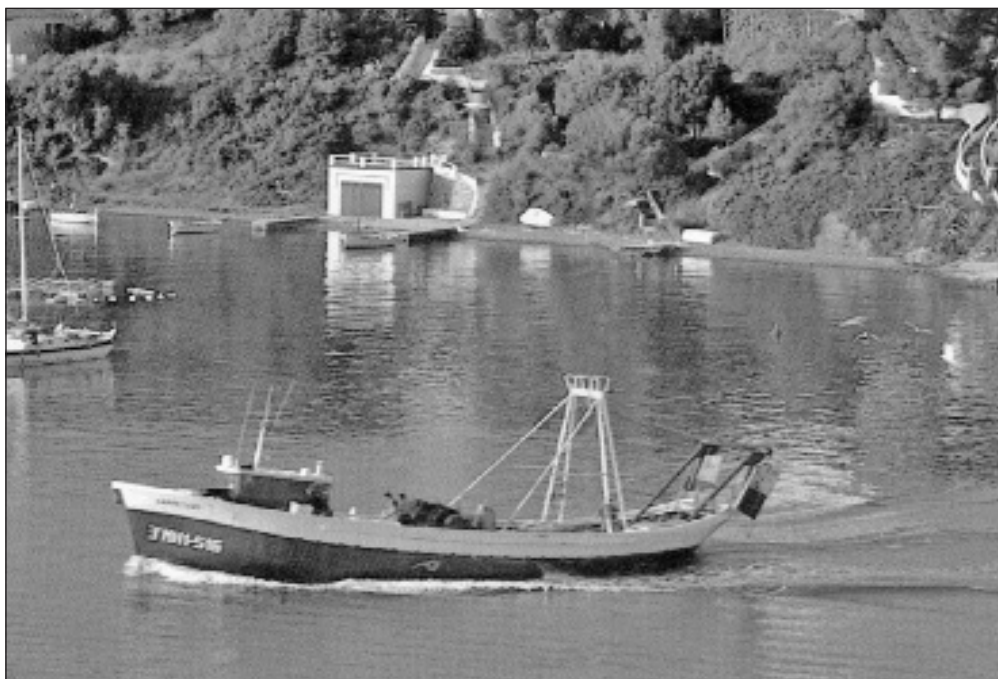
Transcurría el mes de febrero de 1947 cuando el pescador de Tarragona José Subarda Hernández hacía construir una barca de pesca de arrastre, apta para utilizar el aparejo denominado *bou*, con unas características de 18,60 metros de eslora, 4,82 de manga, 2,26 de puntal y casco de madera que sería inscrito en 1949, una vez felizmente terminado, en el folio núm. 2.087 de la lista 3ª de aquella matrícula, recibiendo el nombre de *Carrete-ro*. El barco había salido de las manos del artesano de los astilleros de Fermín Rocals, del puerto de Tarragona, Vicente Ortiz Pascual. Para su propulsión le fue instalado un motor "Volund" de 90-110 CV. equipado con un sólo cilindro vertical. Por aquel entonces, el valor de la embarcación fue tasado en 160.000 pesetas. En febrero del mismo año se le asignaba el distintivo de llamada EHBD, pudiendo desde entonces trabajar en el litoral norte y nordeste de la Península al no alcanzar las 65 toneladas de registro que exigía la O.M. de 31 de marzo de 1947 (su desplazamiento era de 44,25). El 7 de noviembre de 1957 se le expedía una nueva Patente de Navegación y se le aplicaba la señal distintiva EA3929.



Pito Quintana, Armador (Artefoto)

El 9 de enero de 1962 la embarcación en cuestión era vendida al pescador mahonés Juan Melsión Guasch por un importe tasado en 650.000 pesetas, trabajando desde entonces activamente en estas aguas, en cuyo transcurso le sería sustituido el motor original por otro de la marca "Badouin". En octubre de 1981 fallecía el nuevo armador pasando la propiedad a sus herederos legales, su esposa y sus dos hijos Gaspar y María, renunciando la primera en favor de los segundos. Más adelante pasaría su titularidad a la sociedad Sucesores de Juan Melsión S.A. haciendo aportación del barco a la misma su titular Gaspar Melsión, bajo un valor actualizado de un millón doscientas cincuenta mil pesetas. En 1991 se le sustituía en Cala Ratjada nuevamente el motor por un "Guascor FBR-180SP", de 150 C.V. y, finalmente, el 20 de enero de 1999, la Dirección General de la Marina Mercante autorizaba el cambio de propiedad del barco a nombre de la sociedad alayorense Pito Peix S.L. El último armador será José Quintana Fullana, de Alaior, quien a finales de 2000 la daba definitivamente de baja de la lista

3ª al haber hecho construir una nueva unidad, el *Pito Quintana F*, también de madera, en unos astilleros gallegos.



El *Carretero* navegando dentro del puerto de Mahón (*Pito Quintana*)

Una vez dado de baja, el *Carretero* fue amarrado en la *Illa d'en Pinto*, en la Comandancia Naval, a disposición de la asociación Amics de la Mar de Menorca-Port de Maó, a la espera de poder ser reutilizado una vez recuperado y obtenidas las autorizaciones pertinentes—, como barco-escuela de prácticas marinerías. Mientras permanecía en estas condiciones sufrió una vía de agua que hizo que se hundiera parcialmente. Permaneció de esta suerte durante largo tiempo, hasta ser nuevamente varado en tierra en los muelles del Cós Nou, donde se diría que su futuro podría estar en cualquier rotonda como monumento a los pescadores. Pasaron los años y allí continuaba tras varios intentos de recuperación, no por Amics de la Mar sino por la Escuela de Oficios Náuticos de Trepucó sin que, por el momento, avancen los proyectos.

Y ¿quién es José Quintana, más conocido popularmente como “*Pito Quintana*”? Natural de Alaior y tras trabajar durante sus primeros años de juventud en otras actividades profesionales, había comenzado a practicar al mismo tiempo la pesca en plan de aficionado pero, a los veintiocho, decidió emprender la actividad bajo el aspecto profesional, empleando embarcaciones de pequeñas esloras y utilizando como base *Calascoves*, la pintoresca cala que le quedaba muy cerca de su población natal. De un bote pequeño, de 22 palmos y nombre *Rafel*, pasó a otro más grande, de 27 palmos y nombre *Victoria* al que seguiría el *Dolores*, adquirido en Ciutadella y que medía ya 32 palmos de eslora, los tres del tipo *llaüt*.

Más adelante se asoció con otros dos inversores alayorenses para adquirir el arrastrero *Estrella de Figueras*, hoy tristemente desaparecido, formando la sociedad “Pescados Menorquines” hasta 1997, en que fue disuelta adquiriendo un año después el *Carretero* a los Sucesores de Juan Melsión, el cual mantendría trabajando ininterrumpidamente hasta el momento en que tendría que ser dado de baja para poder inscribir su nueva embarcación, construida en unos astilleros situados en Noya (Galicia).



La barca del bou *Carretero* en sus últimos años de actividad (*Pito Quintana*)

Pero, volviendo nuevamente atrás, Pito Quintana recordaba perfectamente los años trabajados en la costa sur de la que, por cierto, la opinión generalizada siempre ha sido de que no es muy abundante en pesca, al predominar los fondos de arena y praderas submarinas, todo lo contrario que en toda la costa norte, donde ésta resulta más asequible.

—Bueno. Yo creo que no está del todo mal. No existe la abundancia como cuando comencé, pero se da bastante bien. Prueba de ello es que siempre han

habido pescadores trabajando en esa zona. En la zona de *Es Canutells*, actualmente trabajan Reynés, Matas y Paco Salas; en *Calescoves* coincidimos Jaume Reynés, Enrique Sánchez y yo. Además, durante la temporada de verano venían a trabajar otros dos pescadores de Ciutadella que utilizaban el sistema de *file-res de nanses* para capturar la langosta, un aparejo entonces muy común entre los pescadores de aquella zona. Transcurrían entonces los años 75-76.



Una buena captura a bordo del *Carretero* (*Pito Quintana*)

En lo referente a las capturas, consideraba que el producto de la pesca de las aguas del sur, presentaba un aspecto más hermoso y agradecido que el procedente del norte, donde hay más roca y predominan en mayor número y violencia los temporales con la consecuencia de un agotamiento más constante de las especies. Pito:

—Sin lugar a dudas, el norte es mucho más rico pero, en el sur, también vivíamos todos los que trabajábamos en aquellas aguas. Las especies son las mismas, capturándose la langosta, la cual presenta una tonalidad más blanquecina que la del norte e incluso de un tamaño algo más generoso, y había gran cantidad de *cranques*, una especie hoy desaparecida. Esta circunstancia se ha atribuido a diferentes posibles motivos, desde la enfermedad propiamente dicha a la captura masiva, aunque buena parte de la culpa pueda ser debida a que fuera capturada fácilmente cuando venía a tierra a desovar, lo que lógicamente destruía completamente el ciclo vital de la especie, al reducir drásticamente sus posibilidades de reproducción. Llevamos un período ya de seis o siete años en que existe un buen control en todos estos aspectos y, con el establecimiento de calendarios y reservas marinas, a la larga, estamos convencidos dentro del sector de que los resultados serán sin duda positivos para todos, y de cada vez más. En el ejemplo de la *cranca*, parece ser que se van a importar ejemplares procedentes de la isla de Córcega para ser liberadas en estas aguas y comprobar si crían y repueblan nuevamente nuestras cos-

tas. Pero lo que está claro es que, para que todo vaya bien, se ha de mantener un control estricto en las capturas. Esa es la auténtica realidad.



Barco de arrastre *Pito Quintana F* (Artefoto)

Pito pasó en la mar varios temporales, aunque nunca tuvo problemas por ello al lograr capearlos satisfactoriamente.

—Recuerdo, sin embargo, uno que nos sorprendió cuando estábamos trabajando al través de las *Platges de Son Bou*. Transcurrían entonces las doce del mediodía. En breves instantes, un chubasco que bajaba rápidamente de *tramontana*, nos dejó el cielo bastante oscuro y amenazador. Nos sorprendió a bordo a “*Nito de Sant Climent*” (quien trabajara varios años de capataz en el Ajuntament de Maó) y a mí. Nos encontrábamos en aquellos momentos terminando de calar un *tom* de redes. Lo cierto es que yo no lo tenía nada claro, tal era el aspecto que tomaba todo a nuestro alrededor. De modo que decidimos ponernos el traje de agua y regresar a la cala. Pues del agua que me entraba por la parte anterior del cuello, llegué con las botas completamente llenas.

Sin embargo, ante la poca seguridad que ofrecen las calas de la costa sur ante la aparición de un temporal, reconoce que salvo el torrente de la cala de *Santa Galdana*, no había lugar más seguro que *Calascoves*.

—Si llegábamos a tiempo varábamos las embarcaciones para mayor seguridad. Pero no siempre resultaba posible y entonces no teníamos más remedio que permanecer de guardia día y noche a ver qué pasaba. Y no sólo una vez, sino varias. Ese aspecto es algo que, la verdad, no echo de menos en absoluto, aunque se convirtiera en una parte de las numerosas anécdotas en las que nos ha tocado vivir quienes nos dedicamos a la mar. Y cuando llegabas siendo un joven, pues tenías que pagar las novatadas.

En invierno Pito trabajaba solo y durante los veranos enrolaba un tripulante para que le ayudara, que sería sustituido en los últimos 2-3 años por su hijo mayor, que había cumplido ya los doce años de edad, aspecto que no debe sorprender puesto que en poblaciones típicamente marineras como pueda serlo Fornells, los pequeños comenzaban a ayudar a los mayores incluso mucho antes. Durante aquellos años pudo observar, en más de una ocasión, diversas barcas que terminaron sus días sobre las rocas.

Como se ha citado anteriormente, tras formar la sociedad con los otros dos inversores de Alaior, decidieron adquirir la embarcación *Estrella de Figueras*, que se encontraba en Cala Ratjada y que pertenecía a otro grupo formado por cuatro miembros.

—Aquella embarcación tenía 16,00 metros de eslora, 5,10 de manga y era bastante vieja. Pero la compramos, la trasladamos a Menorca y, a partir de entonces, dejé de navegar tras nombrar un patrón, quedándome en tierra, puesto que había bastante trabajo con la comercialización de las capturas. El patrón escogido fue Vicente Santos, un vasco que continúa aún trabajando en el barco nuevo como motorista. El *Estrella de Figueras* estuvo faenando desde el 88 hasta el 97, siendo sorprendido en el 91 por un fortísimo temporal de tramontana que le hizo emplear seis largas horas para alcanzar la bocana del puerto, ya que el avance resultaba totalmente imposible. En el 97 la sociedad decidía dar el barco para desguace, puesto que dos de los tres miembros habían decidido abandonar el negocio. Fue entonces cuando Pito Quintana llegó a un acuerdo con ambos mediante el cual se quedaba para sí el barco y su tripulación durante otro año más, en el cual lo acomodaría a su gusto y trabajando bastante bien hasta que le fue ofertada la compra del *Carretero*, que había sido modernizado en el 92, se encontraba en perfectas condiciones y ofrecía sin ningún género de dudas mejores prestaciones que el suyo. Durante un tiempo mantuvo trabajando las dos embarcaciones, creando la nueva empresa “Pito Peix S.L.”. Como patrón del pesquero fue elegido el joven ciutadellenc Enrique Martí Gutiérrez, el cual continúa como patrón actualmente del *Pito Quintana F*.

265



Barco de arrastre *Pito Quintana F* (Artefoto)

De la etapa como armador del *Carretero*, un barco del que destacaba el color verde oscuro original de su casco, Pito conserva muy buenos recuerdos.

—La verdad es que ha sido un barco que nos ha dado muchas satisfacciones, pero las normativas son de cada vez más estrictas hasta el punto que reconvertir o modernizar el barco para adaptarlo a las mismas supone una inversión semejante a construir un barco nuevo, con mayores garantías y po-

sibilidades. Fue por ello que decidí visitar a Sebastián Bennasar, un ingeniero naval radicado en Alcudia, al que hice diseñar lo que a mí me interesaba para poder llevar a cabo mi trabajo.

266



Barco de arrastre *Pito Quintana F* (Artefoto)

Ciertamente, no deja de llamar la atención el hecho de que el nuevo barco sea totalmente de madera y de construcción artesanal, cuando en la actualidad predomina el casco metálico en los modernos barcos de pesca de arrastre de cierto tonelaje y el poliéster en los más pequeños:

—Yo quería otro barco de madera porque estoy satisfecho de los que he tenido y, al mismo tiempo, resultaba económicamente más asequible y eso que se trataba de un barco de construcción artesanal y a medida. Y bueno es decir que lo acerté prácticamente a la primera. Una vez quedó perfectamente definido el proyecto me dediqué a informarme sobre astilleros que pudieran convertirlo en una realidad y a solicitar valoraciones y presupuestos. Cuando encontré el que mejor se adaptaba a mis posibilidades, firmé el contrato e iniciamos su construcción.

Obviamente, el *Pito Quintana F* no es un barco de serie, de forma que, suscrito el contrato, se adquirieron unas grandes piezas de roble en una aserradora de Galicia para obtener la quilla, la roda y el codaste, mientras que la sobrequilla sería de madera de eucaliptus.

—Eran dos troncos de más de 20 metros de longitud y 50 centímetros de diámetro. Eran impresionantes...

La construcción llevó un año de trabajo efectivo, aunque en tiempo real se dilataría unos meses más por necesidades de presupuesto. Los constructores fueron los astilleros José Losada S.L., de Noya, mientras el montaje del motor y de la maniobra fue llevada a cabo por Talleres Áncora, de Rianxo. Sus características principales son eslora de 20,00 metros, manga de 5,70, puntal de 2,34, calado estabilizado 2,60 y desplazamiento G.T. de 68,18 toneladas. Está equipado con un motor “Hyundai” de 162 CV. que le proporciona una velocidad de 10 nudos. El sistema de maniobra es totalmente hidráulico e incorpora una grúa capaz para 9,5 toneladas. Entre sus

equipos destacan plotter, GPS, 2 sondas, radar, SMSSM e instalación contra-incendios. Está distribuido en cocina, puente, rancho (alojamiento para los tripulantes), almacén de respeto, compartimento de motores, aseos y lleva incorporado un motor auxiliar “Lombardini” que sirve tanto para accionar una bomba de baldeo como para actuar de achique en caso de inundación. En lo que se refiere a equipos y electrónica mencionados, salvo el radar, le fueron instalados los ya existentes a bordo del *Carretero* que eran prácticamente nuevos al haber sido renovados hacía pocos meses. Los pescantes, de acero inoxidable y la grúa, también son nuevos, estando adaptado a la normativa aparecida a finales de 2002. Una vez alistado y cumplidos todos los trámites obteniendo el pasavante, navegaron hacia Mahón invirtiendo en el viaje cuatro días y medio (ciento once horas), sin necesidad de repostar.

—Me embarqué a bordo tras haberlo dudado bastante para venir con la tripulación y, la verdad, es que resultó un viaje francamente precioso. Fueron algo más de 1.250 millas que, por cierto, volvería a repetir ahora mismo de lo bien que me lo pasé.



Barco de arrastre *Pito Quintana F* en seco (Artefoto)

La tripulación del *Pito Quintana F* estaba formada cuando se llevó a cabo este reportaje por Enrique Martí Gutiérrez, de Ciutadella, quien tiene numerosos antecedentes familiares relacionados con la mar y era el patrón; Vicente Santos García, vasco, era el motorista; Juan Carlos Camps Socías, de Sant Climent, y Manuel Franco Pichardo, de Andalucía, eran los marineros, el primero de ellos cumpliendo al mismo tiempo la función de cocinero de a bordo.

Pero volviendo al *Carretero*, cabría recordar que tuvo una vida muy activa en Menorca, tomando parte en algunos salvamentos marítimos cuando en la Isla de carecía de embarcación dedicada a este servicio. Entonces eran los pesqueros *Rosa Santa* y *Carretero* quienes los llevaban a cabo, aunque con la llegada del *Port de Llansá*, de casco de hierro y mayor potencia en los motores, el protagonismo lo tomaría este último.

Como se ha citado anteriormente, con la llegada del *Pito Quintana F*, el *Carretero* fue amarrado en la *Illa d'en Pinto* tras ser cedido a la asociación

Amics de la Mar de Menorca-Port de Maó. Pito:

—Espero que tenga mejor suerte que el *Estrella de Figueras*, que se tiró más de dos años en seco en las explanadas del Cós Nou.

268



Barco de arrastre *Pito Quintana F.* en seco. Hélice y timón (Artefoto)

Y no parece que la situación de nuestro protagonista varíe mucho de la del primero: se dio el caso de que también había sido cedido a la misma asociación tras haberlo solicitado pero, como transcurriera tanto tiempo sin que se hiciera nada y estuviera presionado por los organismos competentes dada la ocupación que suponía su presencia en el reducido espacio de varada existente en el Cós Nou, Pito tuvo que contratar una máquina por su cuenta para que lo redujera a astillas, finalizando de esa forma con la existencia del barco.

—Espero que esta vez las cosas vayan mejor. Existe otra directiva que demuestra bastante ilusión por llevar adelante diferentes proyectos y, de momento, han sido ellos mismos quienes se han encargado de trasladarlo a los muelles de la Estación Naval...

Pito Quintana continúa manifestando:

—...Todo lo contrario que el otro barco al que tuve que varar también yo, cuando si lo hubiera hecho el primer día me hubiera resultado mucho más económico. Y gracias aún porque la Autoritat Portuària tuvo la gentileza de no cobrarme la ocupación de muelle. Ahora les he visto ilusionados y, por ello, incluso les he dicho que si la recuperación progresa tendrán a su disposición un lote de 50 kilos de pintura y un motor en perfectas condiciones de uso que lo incluiría en la donación. De momento los trámites burocráticos ya han comenzado.

269



Barco de arrastre *Pito Quintana* F. Maniobra de arrastre (Artefoto)

Por aquellas fechas habían aparecido en los medios de comunicación diversas noticias de que existía el proyecto de convertir algunos edificios de la Estación Naval en museo marítimo, a donde podrían ir a parar las numerosas embarcaciones depositadas en la cantera de *Robadones*, que podría ser aumentada con algunas unidades a flote, lo que permite considerar que una de ellas podría serlo el entrañable *Carretero*. No es necesario ser muy entendido en la materia para hacerse la idea de que el mantenimiento de una embarcación de esta envergadura exige un presupuesto económico que comprenda —como mínimo— varada y pintado de patente anual. Otros trabajos se podrían ir llevando a cabo por miembros especializados de la asociación,

que sin duda los tiene, y siempre se conseguiría salvar, o cuando menos reducir, el gasto de mano de obra. La embarcación se encontraba sin motor, ya que tras obtenerse el certificado de Libre Disponibilidad fue vendido por su propietario. Sin embargo éste tenía guardado en un almacén el que perteneciera al *Estrella de Figueras*, que era exactamente igual al desmontado, así como otras piezas y aparejos que ofreció gentilmente a la asociación de continuar adelante con el proyecto. Pues como se ha citado al principio: han pasado varios años y allí sigue tras varios intentos de recuperación, no ya por Amics de la Mar sino incluso por la Escuela de Oficios Náuticos de Trepucó sin que, por el momento, avance ninguno de los proyectos.

Con referencia a la vida a bordo de un barco arrastrero, cabe decir que resulta bastante amena para quien le guste la mar en su aspecto más puro, aunque los horarios puedan resultar algo intempestivos. Trabajan de cinco de la mañana a cinco de la tarde, en que obligatoriamente tienen que encontrarse ya en boyas de su puerto-base salvo por causa de fuerza mayor, como pueda serlo una avería o un fuerte y súbito temporal que impida navegar con las condiciones necesarias de seguridad.

—Desde luego el trabajo a mejorado en relación a años atrás, puesto que rige el mismo que en una empresa de tierra por lo que se refiere a los fines de semana. Los viernes, cuando amarran, quedan libres hasta el siguiente lunes, salvo que exista algún problema técnico importante. De todos modos ello no suele suceder puesto que anualmente los barcos son sometidos a un recorrido bastante severo, de forma que no suelen dar problemas en los diez u once meses que transcurrirán hasta la próxima revisión.



Edificio de la Cofradía de Pescadores y Lonja del puerto (*Artefoto*)

Cuando llegan al caladero suelen hacer una tirada de unas dos horas de arrastre tras calar el *bou*. Salvo en temporada de verano (de abril a agosto), pueden pescar a partir de los 50 metros de profundidad. Durante los meses mencionados lo hacen más alejados de tierra para no interferir a la flota de artes menores dedicada a la langosta. Una vez a bordo y mientras se seleccionan las capturas, los tripulantes desayunan perfectamente para lo cual cuentan a bordo con una cocina a cargo de uno de ellos que también asume la función de cocinero. El desayuno suele tener lugar sobre las nueve y me-

dia y el almuerzo sobre la una de la tarde. Estos horarios pueden variar en función de las condiciones meteorológicas que, de ser más bien adversas, el almuerzo transcurre rápido a base de un bocadillo.

—Hoy por hoy las embarcaciones son bastante confortables y se procura que estén cubiertas, de forma que los golpes de mar no entren o caigan sobre los tripulantes cuando están trabajando.

Y mientras unos desayunan y otros seleccionan, el patrón pilotará la embarcación mar adentro en busca de los caladeros de la gamba y el *escamarlà*, la primera a mayor profundidad que el segundo, trabajando otras cinco horas, hasta las tres de la tarde en que recuperarán los aparejos y pondrán proa a puerto (la recuperación del aparejo suele suponer unos veinte minutos).

El pescado capturado en el primer caladero suele ser variado, abundando los salmonetes, calamares, alguna sepia y el preferido para la sopa, como el *cap-roig*. Quintana recuerda que el ejemplar de mayor tamaño capturado, lo que sucedió con el *Carretero*, fue un *boca molla*, perteneciente a la familia de los escualos, que pesó más de 300 kilos y, una vez suspendido desde la parte más alta del puente de maniobra de aparejos, con su hocico aún apoyaba sobre la cubierta. Y añadía,

—Si trabajando enganchas en una roca desconocida, se toma rápidamente la situación de la misma para evitar volver a tropezar con la misma. Antes se conseguía en base a la experiencia del patrón para tomar sus señas; hoy, con los plotters, GPS y demás equipos electrónicos de a bordo resulta mucho más fácil. Con ello te ahorras un buen gasto en averías.



Venta en la Lonja del puerto (*Artefoto*)

La gamba se encuentra sobre fango a unas 310-350 brazas de profundidad, mientras que el *escamarlà* tiene su hábitat en un tipo de fondo en el que movern las rocas, a unas 250 brazas, y viene acompañado de diversas especies de peces planos como la *palaia* y también *mòlles*, pirulí, *rap* y otras. Hoy por hoy los arrastreros mahoneses trabajan bastante bien en lo que a resultados se refiere y ello es debido a que ha bajado el censo de embarcaciones dedicadas a esta modalidad de pesca. Hoy son tres, cuando años atrás eran seis. En Ciutadella trabajan otros cuatro, cuando anteriormente eran siete.

—Esto es algo que hemos notado bastante puesto que años atrás pasamos por una etapa mala, pero que muy mala. Y ello confirma lo anteriormente apuntado en que es necesario que la pesca se regenere para que se mantenga en unos niveles estables, lo que se consigue a base de un buen control.

Es sabido que, años atrás, solían aparecer conflictos esporádicos entre las barcas de artes menores y las de arrastre, más corrientemente en las temporadas de pesca de la langosta debido a roturas de aparejos, coincidencia de zonas de trabajo y demás pero, en la actualidad, se ha conseguido exista un perfecto ánimo de entendimiento entre las mismas. La cofradía de Mahón comprende desde Cap de Favàritx hasta cala Trebalúger; Ciutadella, desde esta última hasta Cala en Calderer y, Fornells, desde Cala en Calderer hasta el Cap de Favàritx.



La flota pesquera de bajura. Puerto de Mahón (*Artefoto*)

En 2000, el censo de barcas de pesca con artes menores en Mahón había disminuido desde las 75 existentes anteriormente hasta las 44, de las que sólo se encontraban realmente activas unas 35; las de arrastre, de 6 a 3. Como consecuencia de la *rissaga* provocada por un terremoto con epicentro en Argel, los asociados a la cofradía de Mahón perdieron a siete de sus embarcaciones, mientras que las *muscleres* resultaban fuertemente dañadas. Consecuencia de ello, Quintana, Patrón Mayor entonces de la Cofradía, se trasladó a Palma para presentar los resultados de los peritajes que se llevaron a efecto a fin de conseguir algún tipo de ayuda puesto que no hay que olvidar que las embarcaciones suponen el medio de vida de los pescadores. De ellas, 2 fueron declaradas “siniestro total”, tras hundirse y quedar destrozadas en el fondo del mar, ambas en la cala de Alcaufar (*Los Devez* y *Mari Carol*), mientras las cinco restantes se encontraban en reparación con daños considerables.

Sobre la situación del sector en cuanto oferta de trabajo, Quintana se lamentaba de la frialdad de la situación:

—En la mar, que no reviste el peligro de una obra de construcción, como ejemplo y, al menos en el radio de acción de nuestra modalidad, se exigen varios títulos y cursillos que, mientras carezcas de ellos no podrás embarcar. Entiendo perfectamente que se debe de exigir una titulación y unos conocimientos a los patrones, quienes tienen una responsabilidad básica como es el mando y la seguridad tanto del personal de a bordo como del barco. Pero a los

tripulantes, generalmente salidos de entre los jóvenes que han preferido trabajar a continuar asistiendo a las escuelas, no se le pueden exigir cursillos de competencia marinera, salvamento en la mar, servicios contraincendios, sanidad, etc. para poder obtener un puesto de trabajo. Y por ello, cuando llegan a la cofradía solicitándolo y les comienzan a enumerar todo lo que tienen que presentar, se asustan, dan media vuelta y ya no vuelven porque se han puesto a trabajar en cualquier otro sitio en donde no les van a exigir nada de todo ello. Entiendo que sí se les exija a tripulantes que se van a tirar meses en la mar sin tocar tierra en aguas de Gran Sol, Chile, Argentina, África y otros países, incluso deberían de tener enrolado un técnico a bordo lo suficientemente empapado en todas estas materias. Pero en nuestro caso, que como máximo estarán doce horas en la mar en una época en que todo el mundo tiene su teléfono móvil, existe una cobertura de radio con las costeras del Servicio Marítimo de la que antes se carecía y con los medios actuales de sistemas de salvamento, ágiles y bien dotados, creo que se les exige demasiado. Pero te responden que la ley es la ley y de ahí no se sale.



Venta en la Lonja del puerto (*Artefoto*)

Fornells ha visto también notablemente disminuido su censo de embarcaciones pesqueras, aunque en Ciutadella parece que está saliendo gente joven con ganas de continuar.

—En el mundo rural, el problema laboral estriba en que los jóvenes consideran mejor la oferta tanto laboral como económica de otros servicios a tener que permanecer ligados al trabajo todos los días de la semana durante todo el año y, en la mar, en todo lo que se les exige para poder hacerlo. Por ello considero que tenemos ante los ojos un problema grave para el futuro de una isla en la que siempre han habido pescadores, una tradición ancestral que sería una verdadera lástima que se perdiera.

El patrón mayor de los pescadores mahoneses matiza, sin embargo, que el sector no está en contra de que se exijan tantos conocimientos, sino que lo que desearían es que los tripulantes pudieran embarcar, ganarse su salario y, al mismo tiempo, dispusieran de un plazo razonable de tiempo para seguir los cursillos ne-

cesarios para obtener los conocimientos teóricos puesto que donde realmente se aprende es con la práctica que se lleva a cabo a bordo en el día a día.

Por otro lado consideraba que la creación de la reserva marina del norte de la isla (en la actualidad se ha añadido la de la *Isla del Aire*) y la concienciación de los gobernantes en cuanto a protección de la mar y los recursos marinos, ha sido en los últimos años bastante efectiva.

—Yo quisiera que los responsables de ello continuaran esta labor de protección que tantos beneficios está dando. No hay que olvidar que fueron ellos quienes crearon la reserva de la costa norte, que más adelante sería instrumentada durante la última legislatura.

Para entonces se habían iniciado, también, los trámites para proteger la *Isla del Aire* y su entorno, por lo que cabría seguir con atención cuál sería su curso, estando actualmente ya creada y vigente. Otro aspecto lo suponía la necesaria reposición de la señalización en la mar de la reserva tras haber sido arrancadas las balizas por los temporales, complementándose con una adecuada información en tierra mediante algún tipo de paneles en las playas que se encuentran en su área para evitar que se pueda infringir las normativas. La señalización marítima continúa en 2022 sin estar repuesta.

—Los pescadores también existimos, a pesar de que seamos una minoría. Cuando se nos comentó por primera vez el tema de la *Isla del Aire* yo ya contesté que para nosotros suponía un paso totalmente positivo. La única condición que como cofradía sugerimos fue que funcionara igual que la *Reserva del norte de la Isla*, con una zona de protección total y otras en las que puedan trabajar los profesionales durante los inviernos, que es cuando por las condiciones meteorológicas, claramente más adversas, obligan a las barcas de artes menores a trabajar cerca de la costa. Por ello estamos convencidos de que es un gran proyecto puesto que es al mismo tiempo una garantía para el futuro.



Venta en la Lonja del puerto (Artefoto)

Sin embargo hubo un tiempo en que predominó la idea de crear piscifactorías:

—Efectivamente, pero aquello no es lo mismo. Hace poco estuve en una convención que se celebró en Sevilla y en ella salió a relucir que los excrementos producidos por los peces de piscifactoría poseen una composición que acaba con la posible vegetación submarina del entorno de las instalaciones. Esta circunstancia se estuvo debatiendo y que yo sepa, aún no se han encontrado o aportado soluciones...

En el tramo de costa perteneciente a la cofradía de Mahón existían en 2000, bases de embarcaciones de pesca de Es Grau con 8 (*Albiol, Amanecer Dos, Mar y Vida, María Ángeles, Rose, Rosselló, Nereida y Jama IV*); Es Murtà con 1 (*Carmen*); Es Castell con 4 (*Rosario, Calas Covas II, Fany y Cristhian*); Mahón con 11 (*Ull de Sol, Gruman, S'Pura II, Nuevo San Antonio, Elia, Gabriel, Dunia, Vista Hermosa, Ana y Gloria, Mari Carmen y Santo Domingo*), más otras 3 de arrastre (*Joven Josefina, Port de Llansà y Pito Quintana F*); cala de Sant Esteve con 2 (*José y Ana y Anamar*); Alcaufar con 2 (*Los Devez y Dos Germans*); Biniancolla con 5 (*Faro, Legasa, Mari Carol, Dito y Cinco Hermanos*); Binibeca Vell con 2 (*Atardecer e Illot Gran*); Calescoves con 1 (*Cristina*) y Es Canutells con 2 (*Fco. y J. Reynés y Bonamar*). Además de las citadas se encuentran con base en el puerto de Addaia los *San Luis, Sena y Ana María*; en Sanitja *Raúl*; en Ciutadella *Gabi* y en Na Macaret, *Clara*, que pudieran pertenecer a armadores de la cofradía o poseían permiso para trabajar en su zona de dominio. Varios de los patrones procedían de familias pescadoras, aunque no todos, ya que los hay quienes se han profesionalizado sin ningún precedente en la mar en su familia. Como se ha mencionado, Pito Quintana era entonces el presidente o patrón mayor de la cofradía (antes “pósito”) de Mahón, un cargo cuyo mandato finalizaba poco después. La cofradía tenía entre setenta y cinco y ochenta socios de los cuales, tan sólo cuatro o cinco procedían de familia con saga marinera. Los demás carecían de antecedentes, como era el caso del propio Pito Quintana, aunque él ya se había asegurado la continuación de la empresa con su hijo Rafel, licenciado en Geografía y entonces realizando un curso de Oceanografía en Brest (Francia). Quintana:

—El problema de la pesca en la actualidad se puede decir que no existe siempre y cuando se respeten las leyes vigentes y cumpla cada cual con sus obligaciones al respecto y lo cierto es que, hasta el momento, todas las barcas trabajan bien. El verdadero problema aparecerá cuando hayan transcurrido 10 ó 15 años, y se tenga que dirimir quién pescará, porque actualmente no existe una continuidad clara en la figura de patrón de pesca entre nuestra juventud. Y tanto es así que, en Mahón, tenemos cuatro o cinco patrones jóvenes, no más. En mi último viaje a Madrid ya expuse esta circunstancia. Y ello viene como consecuencia de que en la mar se exigen varios requisitos para poder embarcar, mientras que en cualquier otra profesión laboral en tierra, si se llega a un acuerdo (normalmente económico) con el empresario, te ponen el casco y empiezas a trabajar”.



Espets (Artefoto)

MAHÓN: MIQUEL MATEU Y MATEU ALBERTÍ

276

La explotación pesquera actual de la Albufera des Grau, en Mahón, prácticamente nada tiene que ver con la realizada hasta hace unos treinta y tantos años. Para entonces, la abundancia en variedades era notoria y las cantidades, muy superiores a las que pueda haber en la actualidad. Los pescadores en sus años de esplendor fueron los conocidos hermanos “Redons”, Pepe y Antonio, quienes venían desde el puerto de Mahón con su embarcación, por mar, y entraban a través de Sa Gola a la laguna. De no haber suficiente caudal en el paso, la embarcación era empujada sobre los correspondientes *parats* hasta poder reflotarla nuevamente en el agua tras lo cual, permanecían pescando y comercializando sus capturas, en su mayor parte variedades de *llisa* y *anguila*. Cuando éstos se retiraron, haría de ello unos treinta y cinco años, otra familia de pescadores les tomó el relevo, continuando hasta la actualidad. Eran los hermanos “Mateus”, Juan y Miquel, quienes se pusieron en contacto con el guarda que vigilaba la propiedad expresándole sus deseos de proseguir con la pesca a fin de que éste lo comunicara al propietario. Éste les concedió el permiso, por lo que pudieron continuar desde entonces gracias a la autorización de la dirección del Parc y del Govern de las Illes Balears. Tras fallecer Juan, su hijo Mateu Albertí, continuó el trabajo de su padre junto con su tío Miquel. Éste nos explicaba.



Izq. Miquel Mateu; derecha Mateu Albertí, en la Albufera des Grau (Artefoto)

—La forma de pescar por aquel entonces era muy diferente de la actual, se utilizaba un *bolitx*, una especie de red de cerco parecida al *bou*, que se calaba de noche.

Se trataba de un aparejo que se gobernaba mediante dos largos cabos que se llevaban a tierra una vez calado y mediante los cuales volvía a recuperarse. Iba labrando el terreno y cuando se sacaba, el saco que formaba era vaciado, al igual que lo hacen en las *barques del bou*.

—Hará unos veinte años, nos ofrecieron probar otro tipo de aparejo que se utiliza en el Delta del Ebro, en Catalunya, y es el aparejo que utilizamos en la actualidad, al cual llamamos *gànguil*. Otros sistemas de pesca eran las

redes para la *llisa*, que entonces se comercializaba bastante y que hoy ha perdido en gran parte su otrora popularidad.



277

El paisaje de la Albufera des Grau es cautivador (*Artefoto*)

También se aprovechaban las tormentadas para colocar la *pantena*, el apa-rejo por excelencia de la laguna y que hoy ya no está permitido, pero que todavía llegaron a utilizar tío y sobrino. Entonces llovía bastante más que en la actualidad, las fuentes manaban agua y consecuencia de ello era que cada año se contabilizaban unas seis tormentadas bastante importantes. Mateu:

—Pero hoy casi no llueve. Con estas tormentadas el agua se sitúa unos 60 cm. por encima del nivel del mar, se desborda y es cuando puede capturarse bien la anguila.

Continúa diciendo que la anguila tiene una época perfecta para su pesca, que va desde *Sant Miquel fins Nadal*, (prácticamente los meses de noviembre y diciembre, que indican el inicio de su período de reproducción). Y ello es debido a que es una especie migratoria, de la que se afirma que viaja hasta el mar de los Sargazos (Atlántico) para llevarlo a cabo porque en la laguna está demostrado que no crían. Para ello habrán crecido durante cinco o seis años hasta alcanzar el grado de adultas. Sienten entonces la llamada de la reproducción y buscan la forma de evadirse de su encierro. Y a buena fe que son excelentes estrategias para conseguirlo pues, según afirma, logran pasar por los lugares más inverosímiles. Cuando han alcanzado su lejano destino depositan sus huevos y mueren al poco tiempo.

—Las anguilas se replegaban en la zona llamada *s'Embud*, que es el área precedente a la compuerta donde se instala la *pantena*. Y allí estaban igualmente los hombres encargados de manejarla esperándolas.

En la mitad oeste de la laguna la anguila es más joven y presenta una coloración marcadamente verdosa. Ésta habrá llegado del Atlántico en forma de minúscula angula y durante las noches habrá remontado el canal de sa Gola hasta alcanzar las aguas salobres. Es ley de vida.

—Además es costumbre que asciendan o salgan en noches cerradas. Si existe mucha luna no se ve ninguna. Quieren la oscuridad más absoluta. Nosotros hemos pescado en invierno en las primeras horas oscuras de la noche y nos ha ido de maravilla. Cuando comenzaba a coger fuerza la luna, se nos

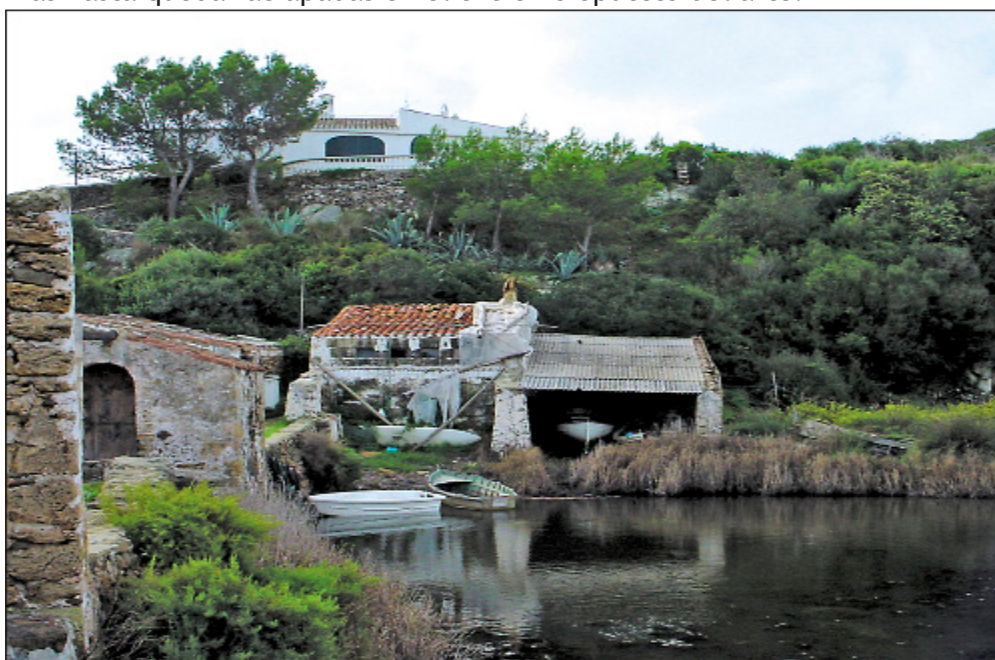
terminaba la pesca porque sin ningún otro motivo desaparecían todas.

Mateu se mantenía en que para poder coger anguilas en abundancia tienen que darse una serie de circunstancias favorables para ello, de lo contrario, ya no es lo mismo.

—Si llueve, las aguas corren y se encuentran muy turbias y existe gran oscuridad, la pesca será excelente: se están dando todas las circunstancias. Si una de ellas falla, pescarás, pero no tanto. La abundancia será de pescado de escama, como lisas y algún *llop* (hoy bastante escaso).

Como se ha mencionado, el aparejo utilizado en la actualidad es el *gànguil*, y está formado por una red colocada alrededor de una serie de aros de PVC que la sujetan dándole forma de tubo hasta terminar en un embudo. En su interior, atadas a los aros, se encuentran otras piezas de red en forma también de embudo dirigido hacia el fondo. Alrededor del primer aro (el de entrada), se colocan redes caladas verticalmente a fin de que los peces, al chocar con ellas, busquen una salida, terminando por internarse cada vez más hasta quedar atrapadas en el extremo opuesto del arte.

278



Las edificaciones aún se mantienen, pero se trabaja en otros puntos (*Artefoto*)

Por lo que se refiere a la pantena, este aparejo mide unos 6-8 metros de largo y suele encajarse en la abertura existente en la zona de maniobra de los pescadores, quienes utilizan para ello la compuerta de paso de aguas. El aparejo tiene que utilizarse el máximo de veces antes de que aparezca la luna, pero antes de que se llene en exceso, lo que impediría su recuperación. Hay que tener en cuenta que todos estos sistemas, incluso el manejo de las compuertas es totalmente manual, no existió nada mecánico en tiempos pasados, ni existe en la actualidad. Por este motivo, todas las precauciones son pocas. La pesca conseguida se mantenía viva en los corrales. Hoy, éstos se encuentran completamente en desuso y las anguilas capturadas se conservan vivas en bolsas de red que se mantienen en el agua. Se han dado diversas anécdotas en la *Albufera des Grau* y, dada su larga historia no es nada raro el que se hayan producido. En según que zonas el terreno es cenagoso, pantanoso y se ha dado el caso de que algún animal ha perecido porque quedó preso y se vio incapaz de poder salir. En la zona del *Prat de Sa*

Boval Vella, en cierta ocasión, una mula quedó atrapada por las cuatro patas y sus propietarios tuvieron que derribar incluso un pequeño tramo de pared seca para poder recuperarla. Otros casos, como lo son de animales jóvenes, se han perdido y algunos sin que nadie se diera cuenta.

Pero quien sí se apercibía de ello era la pantena cuando era colocada. Los “*Mateus*” se acuerdan perfectamente que sus antecesores encontraron en su interior un ejemplar joven de asno que había muerto arrastrado por la corriente. También algún cerdo ahogado, en la época en que aún retozaban por la ribera, o que incluso llegaban arrastrados por las fuertes tormentadas que arrancaban desde varios kilómetros atrás. Son anécdotas que les contó el guarda que vigilaba la zona, un tal Biel, y que últimamente dormía en la llamada *caseta de ses vetlades*. Este guarda era mantenido por el propietario de la finca para que no accedieran pescadores furtivos. La pesca era abundante y todo el producto excepto la anguila se comercializaba en Mahón, por lo cual era un producto bastante celoso. Hoy, además de que ha bajado mucho, con la llegada de los congelados y demás, la lisa ya no se cotiza, pero hasta mediados del siglo pasado era lo que quedaba más al alcance de cualquier bolsillo. El tema de las aguas sí es un problema que han vivido y padecido directamente, como el fuerte revés que recibió la laguna hace algunos años en que murieron gran cantidad de peces. Todos los pescadores y colonos coincidieron en la misma teoría de que siempre tiene que haber un flujo de aguas mar-albufera y albufera-mar, siendo la propia naturaleza la que se encarga de administrar dicho flujo en uno u otro sentido.

279



La salida de las aguas a través de la gola se controla mediante compuertas (*Artefoto*)

Tras el cierre de *Sa Gola* por causa de un fuerte temporal y a la drástica disminución de las lluvias y secado de las diversas fuentes, la evaporación en un verano caluroso hizo aumentar el nivel de salinidad de las aguas de la laguna hasta un 60%, siendo la del mar un 38%. El resultado fue una gran mortalidad de las especies que allí vivían. Los pescadores son de la opinión de que, de haberse dado paso a las aguas del mar, el nivel de salinidad se hubiera equiparado, bajando de valor y la fauna acuática lo hubiera soportado mucho mejor. También consideran que la existencia de las nuevas

compuertas instaladas en el puente de *Sa Gola* ponen impedimentos tanto al tránsito de las aguas, como de la fauna piscícola. De todos modos ésta era la opinión de una de las partes interesadas, al igual que existieron la de la dirección, la de las propiedades y la correspondiente a otros sectores ecologistas. Lo realmente cierto es que cada una de ellas lo ve bajo su propio prisma motivado lógicamente por el segmento que le afecta. Sin embargo, todos ellos son condescendientes y generosos con las mismas y se ayudan en todo momento. Todos tienen su vertiente ecológica, conocen y aman este entorno tan especial de la Isla. De hecho, los pescadores colaboran en todas las campañas de estudio y control de la fauna acuática y se manifestaban encantados tanto del trato que recibían por parte de la consellería del Govern de les Illes Balears, como por parte de la Direcció del Parc.

La fauna actual, además de la descrita es la *gambúsia*, una especie de pez de talla muy pequeña, alguna *orada* —más bien pocas— y algún *llop*. Lo cierto es que la pesca en la laguna, al igual que en la mar, ha ido retrocediendo estos últimos años. La apreciada *escopinyeta de gallet*, que se criaba en cantidades ingentes en toda la laguna y hasta los mismos Prats, disminuyó de un modo exagerado. Mateu Albertí nos manifestaba que la producción de anguila también había disminuido mucho en la laguna, en comparación a épocas anteriores. Y la especie que menos se había recuperado desde el año de la fuerte salinización lo era el llamado *peix d'escata* (*llises*, *esparralls*, incluso *orades*, que tan bien se capturaban en otras épocas).

—Anteriormente a aquel año, solíamos capturar durante los inviernos entre 30 y 40 *llops grosos*, de unos 5 kilos, porque en la laguna alcanzan mayores proporciones que en la mar. A partir de entonces estuvimos varios años en que no capturamos ninguno. Ahora, en estos últimos años capturamos dos o tres. Y es que aquel año resultó ser un punto de inflexión en la producción de la laguna. Ahora esperamos a que lentamente se vaya recuperando otra vez.



Levando los gánguiles con sus capturas (Artefoto)

La anguila, a pesar de que hubiera disminuido igualmente, se está recuperando con más rapidez. Los alevines (angulas) vienen de la mar y se trata de una especie que pasa por cualquier rendija que encuentren y por ello la repoblación ha vuelto a adquirir prácticamente las mismas proporciones de

entonces. Mateu reconoce que continúa siendo una especie de nulo consumo en Menorca, y por ello toda la producción se envía hasta Deltebre, en Tarragona, donde es tratada convenientemente y desde allí se comercializa hacia los países nórdicos (Holanda, Noruega) y asiáticos (especialmente Japón), quienes sienten por ella una gran devoción.

—El mercado japonés es el más exigente con este tipo de producto marítimo, que tiene que llegar a su país vivo y en perfectas condiciones. Yo he estado viendo el sistema de embarque y es bastante escrupuloso. Allí se come bastante producto crudo y por ello la calidad tiene que ser la más alta.



Anguilas pescadas y estibadas en la embarcación de los pescadores (Artefoto)

Continúa manifestando Mateu que la anguila de la *Albufera des Grau* está considerada como una de las mejores del mundo. Basa estas afirmaciones en estudios realizados en diversos departamentos. La anguila vive bastante tranquila y, para llegar hasta la laguna, lo ha tenido bastante fácil al no tener que remontar kilómetros de aguas sometidas a fuertes corrientes, como pueda suceder en Marruecos, Sanlúcar de Barrameda o el mismo Deltebre. Para llegar hasta la laguna menorquina tienen que desplazarse pocos metros, una distancia prácticamente ridícula y, una vez en su interior, las aguas son muy sanas, sin contaminación y engordan fácil y rápidamente. Otras de excelente calidad se pescan en el sur de Francia y son bastante parecidas a las de Menorca.

Las instalaciones en las que tienen montado su “cuartel general” los “Mateus” son las originales de toda la vida y, realmente, en la actualidad se encuentran en un estado bastante precario.

—Antes se utilizaban bastante más que ahora. Llovía más, había más pescado y estaban los pescadores y los colonos del *lloc de s'Albufera*. El propietario de la finca sentía un gran aprecio por estas instalaciones y las cuidaba bastante, al tiempo que se entretenía en repoblar diversas zonas de la finca con distintas especies de árboles.

Precisamente al señor Landino se le achaca el sembrado de diversas *usines sureres* (alcornoques), que se dice empleaban los antiguos pescadores

para extraer el colorante que servía para teñir sus aparejos. En la actualidad el propietario es el Ajuntament de Maó, una vez formalizada la expropiación de los terrenos circundantes a la laguna llevada a cabo en su día y que significó el fin de la urbanización Shangri-la como tal al menos en los terrenos circundantes y que hoy forman parte del “Parc Natural de s’Albufera des Grau, Illa d’en Colom i Cap de Favàritx”.

Los proyectos de la mencionada urbanización contemplaban una salida nueva hacia el mar cerca de la Torre de Rambla. En realidad, los terrenos que rodean y forman parte del entorno de la laguna figuraron en varios proyectos de urbanización que intentaba sacar partido de la zona y puede considerarse un auténtico milagro el hecho de que actualmente se encuentren como están, a salvo de toda especulación. Pero ésta es otra historia.

—Veinte años atrás, la Albufera era aún más impresionante en lo que se refiere a la cantidad de aves que se llegaban a reunir en según que épocas. También la climatología era más favorable para crear el entorno ideal para ellas. Llovía mucho más, las aguas corrían y se renovaban con mayor facilidad y, tanto la vegetación del litoral como la existente bajo las aguas, mucha de ella el alimento para numerosas especies, crecía más voluptuosamente. El cualquier rincón te encontrabas numerosas aves retozando en cuanto llegabas, levantándose con estruendosos chapoteos. Aquello era un espectáculo impresionante que conocí de pequeño y que me quedó grabado para toda mi vida. Hoy ves bastantes, cada año más, pero queda aún muy lejos de los parámetros de aquel entonces.

Los actuales pescadores consideran que años atrás crecía muchísima más *herbe de fotja* que en la actualidad, quizás porque el nivel de salinidad de las aguas era más óptimo. Mateu recuerda que mucha gente estaba convencida de que el agua de la laguna era dulce.

—Tanto es así, que había quienes traían su coche para lavarlo, lo que era un error puesto que utilizaban agua salada, menos que la del mar, pero igualmente salobre.

Con los “*Mateus*” se repasa la toponimia litoral de la Albufera y sus alrededores, muchos nombres algunos olvidados y otros cambiados, algo que suele suceder con el paso de los tiempos: *Canaló de Llimpa*, *Escull de Llimpa*, *Escull de sa Taula*, *Cala de s’Eriçó*, como se hiciera anteriormente con Toni Seguí o Magdalena Andreu. Entre todos, junto con Biel Seguí, propietario junto con su familia de las fincas de sa Boval, se van rescatando del olvido y con ayuda de planos arcaicos esta interesante faceta de la historia menorquina: *Punta d’ets Alls*, *Es Vernís*, *Punta des Missatges* o *Raconada d’en Meliondro*, son otros topónimos de la zona.

Consideran como mejor zona de pesca la situada entre *Sa Reserva* y *S’Embud*, es decir, la zona donde se encuentra *Sa Pantena*.

—Zonas buenas existen varias, aunque la mejor de todas es junto a *Sa Pantena*, hasta el mes de febrero. Después y hasta finales de abril, la zona mejor es cerca de los islotes, puesto que la que llamamos *anguila vera*, que es la que capturamos para comercializar, ya no quiere salir a la mar para desovar”.

Una pescada llevada a cabo por Nochebuena hacía ya años, en una época que las tormentadas eran habituales, recuerda haber capturado en una misma noche más de 700 kilos de anguila. Además, la mejor captura que se lleva a cabo en estos casos es la primera, puesto que las aguas bajan turbias y con fuerza, circunstancia que aprovechan las anguilas para salir en tromba hacia el exterior. En estos casos, a pesar de lo señalado de la fecha, los pescadores vienen a trabajar puesto que concurren las circunstancias favorables

que han estado esperando durante todo el año. La *anguila vera* es la adulta, más bien plateada. La *anguila verda* es la joven y está dominada mayoritariamente por este color. La puesta la realizan en el Mar de los Sargazos, en el Atlántico. Cuando nacen los alevines (angulas), regresan a la *Albufera* para crecer y llegar a adultas, tras lo cual realizarán la misma operación que hicieran sus progenitoras.

—Éso es, al menos, lo que dicen porque yo no las he seguido nunca... — añade Mateu riendo— ...aunque lo que si he constatado es la entrada de las angulas a través de *Sa Gola*. He puesto una pelota de red en el agua y tras levantarla, con una linterna he visto las angulitas que se desprendían y saltaban nuevamente al agua. Ellas pueden pasar fácilmente al interior de la laguna y por ello hay en cantidad. Sin embargo, las lisas lo tienen más difícil por su propia constitución física. Necesitan que se les franqueen las puertas y que haya más profundidad en todo el recorrido. La angula no tiene estos problemas. Lo que conocemos por *Paret Mestre* es una pared típicamente menorquina, es decir, construida a base de piedras aunque sea más gruesa que una pared normal. Por ello, las diminutas angulas, que a la vez son muy flexibles, encuentran siempre una rendija por donde colarse.

283



Existen en la laguna rincones realmente preciosos y llenos de tranquilidad (Artefoto)

A pesar de que se dice que penetran durante casi todo el año, los pescadores consideran los dos primeros meses del año los más favorables. De todos modos para entrar o salir perfectamente de la laguna es necesario abrir las compuertas existentes. Antes tan sólo existía la de *Sa Pantena* y era gobernada y controlada por los propios pescadores o colonos de la finca. En la actualidad se instaló una nueva compuerta con dos hojas bajo el puente de piedra que comunica el acceso público desde la carretera de Mahón a Es Grau, hasta la llamada “Pista Azul” y el paso elevado que lleva hasta el Mirador. Estas compuertas están controladas por el personal del Parc afecto al Govern de las Illes Balears. Este es uno de los puntos en los que existe diversidad de opiniones entre las partes implicadas, puesto que mientras los pescadores agradecerían una salinización un poco mayor de las aguas basándose en los hechos históricos vividos por ellos mismos y sus predecesores, los biólogos creen necesario que tal salinización no debe ser tan alta. Sea como

sea, los pescadores reconocen que igualmente el sistema funciona puesto que los peces se van reproduciendo, entran y salen de la laguna y las aguas se mantienen dentro de unos parámetros, si no favorables como querrían, sí aceptables.

—Tampoco soy técnico y por ello no puedo afirmar que mi punto de vista sea el mejor, Simplemente me baso en unos hechos históricos los cuales hemos vivido. También pudiera ser que se dieran ciclos. Todo es posible...



Sa paret mestre, cierre de la laguna cuya salida se encontraba en Sa Pantena (Artefoto)

Con el paso del tiempo se pudo comprobar que el sistema de estas compuertas no era totalmente efectivo puesto que, tras una temporada de lluvias fuertes, las aguas de la laguna alcanzaron una altura considerable inundando zonas que no lo habían estado incluso con lluvias incluso más fuertes. Precisamente por ello, se decidió llevar a cabo la sustitución o reforma de las mismas, de modo que en un momento dado se pueda dar salida a las aguas más fácilmente, tal y como se realiza en cualquier presa de las existentes en el país, puesto que el funcionamiento de los embalses viene a ser el mismo: cuando las aguas están crecidas es necesario aliviarlas puesto que el daño podría ser mayor que el beneficio en un momento dado. En la actualidad el nivel es el correcto, más bien generoso. Ahora, lo que hace falta, es acertar con el manejo de las compuertas y que el sistema natural de tránsito de aguas funcione como es debido. Existe la opinión de que el aparcamiento construido junto a la playa podría haber afectado negativamente a ésta, al haberse arrancado numerosos tamarells que retenían la arena y de este

modo ayudaban al mantenimiento de *Sa Gola*, alterando con ello su salida natural. Antiguamente la lisa era capturada cuando entraban las aguas frescas del mar. Ellas la olían porque aporta mucho oxígeno, plancton, etc. y se acercaban en grandes bancos hasta la zona de *Sa Pantena*. Los colonos abrían compuertas y ellas pasaban a los corrales quedando atrapadas. Era una época en que se comercializaba muy bien.



285

Albufera des Grau: *Illot d'en Mel*; Izqda.: *Illot d'en Petit* (Artefoto)

Como se indicara anteriormente, las relaciones entre los pescadores y la dirección del Parc son muy agradables y de plena colaboración entre ambas partes. Los pescadores informaban de las capturas trimestrales al entonces director, Miquel Truyol, y colaboraban en lo que les era solicitado (se marcaban peces y anguilas, se medían, pesaban, etc., los controles típicos en este tipo de instalaciones). Las autorizaciones se llevaban a cabo por períodos de un año. Miquel Mateu recuerda algunos de los fuertes temporales de *tramontana* vividos cuando era joven y venía a echar una mano a los hermanos “*Redons*”, porque aquellas *tramontanadas* se prolongaban por espacio de muchos días, algo que no sucede en la actualidad. También se acordaba del viejo refugio que los pescadores tenían en un coster de la *Cala des Matahombres*, en el interior del *Canaló de Llimpa*. En aquella caseta descansaban los *bolitxers* de su trabajo e igualmente empleaban para poder teñir sus aparejos. Aquel refugio se encuentra en la actualidad completamente derruido y ha pasado a formar parte ya de la historia de la *Albufera des Grau*.

Terminada esta interesantísima charla, los dos pescadores embarcaban a bordo de su *llaüt* para poder mostrar el funcionamiento de sus aparejos actuales, los cuales rebosaban de las codiciadas anguilas de Menorca.

MAHÓN: NITO LLABRÉS (“METI”)

Juan Llabrés Pons nació en Mahón, siendo hijo de Vicente Llabrés Juan (“Redó”) y de Francisca Pons Moll, de quien heredaría el sobrenombre de “Meti” por el fuera mayormente conocido (por nuestra parte y para esta serie le reconoceremos como Nito “Meti”, para evitar coincidencias con otros parientes circunstancia que podría prestarse a confusiones).

—Mi padre también tenía el suyo, ‘Redó’, tras formar parte de una conocida saga de pescadores mahoneses que formaban los hermanos Llorenç, Toni, Vicente y Situs, este último bastante conocido por haber sido protagonista de un suceso marítimo del que pudo salvarse milagrosamente junto a su tripulación al haber ido a parar con su barca *Lorenzo* a Bougie (Argelia), tras haber capeado un fortísimo temporal con los nulos intentos de poder arrancar su motor.

Nito “Meti”, a pesar de ser notablemente conocido en su entorno y en el ambiente profesional en general como un buen carpintero, tuvo una infancia marinera pues le tocó navegar en las barcas de pesca de la familia. En nuestra entrevista recordaba que cuando comenzó también él a trabajar en la mar había en Mahón una serie de barcas de *bolitxers*, unos pescadores especializados en la pesca que utilizaban para ello el aparejo de este mismo nombre, “boliche” (*bolitx*, en Menorca). Eran las de Toni “Redó”, Llorenç “Redó”, Vicent “Redó”, Situs “Redó”, Toni “Meti”, Joan y Jaume “Meti”, la “d’en Frei” y la de Bep Gaspar.

286



Nito Llabrés “Meti” (Artefoto)

Toni “Meti” pescaba con el *Palmira*, al que había instalado un motor “Joyca” y cuyos descendientes aún mantenían un puesto de venta en el mercado de pescados de la población. Vicent “Redó”, el padre de Nito lo hacía con la *Virgen del Carmen*, aunque los demás profesionales, la apodaban *Na Mamallot*, debido a sus características estructurales en la zona del pie de roda, en la proa, de aspecto reforzado y generoso, todo lo contrario de lo que suele ser precisamente esta parte en una embarcación, en que las líneas son muy finas al ser la que se encarga de cortar el agua. La embarcación de Bep Gaspar era un *llaüt* que se empleaba para la pesca de *bolitx*, de unas características constructivas que la caracterizaban como de manga estrecha y larga eslora, por lo que los demás pescadores también la habían rebautiza-

do como *S'Anguila*, estando patroneada por Perico "*Bufera*".

—Para mí, mi tío Joan "*Meti*" era el hombre más lanzado y valiente del mundo. Recuerdo una ocasión en que incluso llegó a plantarle cara al entonces llamado 'cabo matrícula' que había estado destinado como contra maestro o celador de Fornells y por aquellos años estaba ya en Mahón. Aquel hombre tenía bastante mal genio y llevaba a sus marineros más derechos que una estaca cuando navegaban en el botecito oficial (más parecido a un *gussi*) que tenían para moverse por el puerto y ejercer su labor. Él se sentaba en popa desde dónde daba las órdenes a su tripulación y siempre estaba al acecho de sorprender a mi tío en alguna infracción. Lo cierto es que éste hacía siempre lo que le daba la real gana, todo hay que decirlo, pero no tenía ninguna maldad, sino todo lo contrario. El *bolitx*, en términos generales, era un tipo de aparejo de arrastre que se manejaba desde dos cabos conocidos con el nombre de *comes* que iban a parar a la llamada *mànega* y al saco del aparejo, el *coronell*, que era el que pescaba y almacenaba las capturas mientras se arrastraba desde las dos anteriores. De cada lado de la boca del saco salía una red de la misma altura que la *mànega* fijándose en su final mediante un palo conocido como *calons*. Para trabajar más en el fondo se colocaban unos plomos que hacían de lastre el cual venía regulado por la normativa vigente y que debía de ser el establecido. El caso es que Joan colocaba más lastre del permitido, a fin de que se arrastrara mejor por el fondo. En cierta ocasión su hermano Jaume le advirtió asustado de la presencia del cabo matrícula, pero su hermano le contestó que no se preocupara. El marino se dirigió a Joan contento diciéndole '*Ya te he pillado hoy ¿eh?, llevando más plomadas aquí*'. Tras unos momentos de tensión, por suerte, aquello no llegaría a más. De todos modos en otra ocasión no le fue tan bien porque, tras haberlo sorprendido, le quemaron la barca y el aparejo (un *bolitxó*, un *bòlitx* más pequeño) en la Base Naval porque pescaba en *sa Colàrsega*, una zona en la cual estaba completamente prohibido. Yo pensaba sinceramente que algún día tendría un problema, pero él siempre tiraba para adelante.



El desarrollo de la típica colonia mahonesa (*Menorca. Illa, mar i homes II*)

Nito tenía otro tío al que llamaban "*es conco en Toni*" que era para los anteriores, Juan y Jaume, como un hijo porque éstos no habían tenido ninguno. Pues en cierta ocasión se les rompió el aparejo tras haberlo enrocado mientras estaban pescando y con el fin de que los demás no se enterasen,

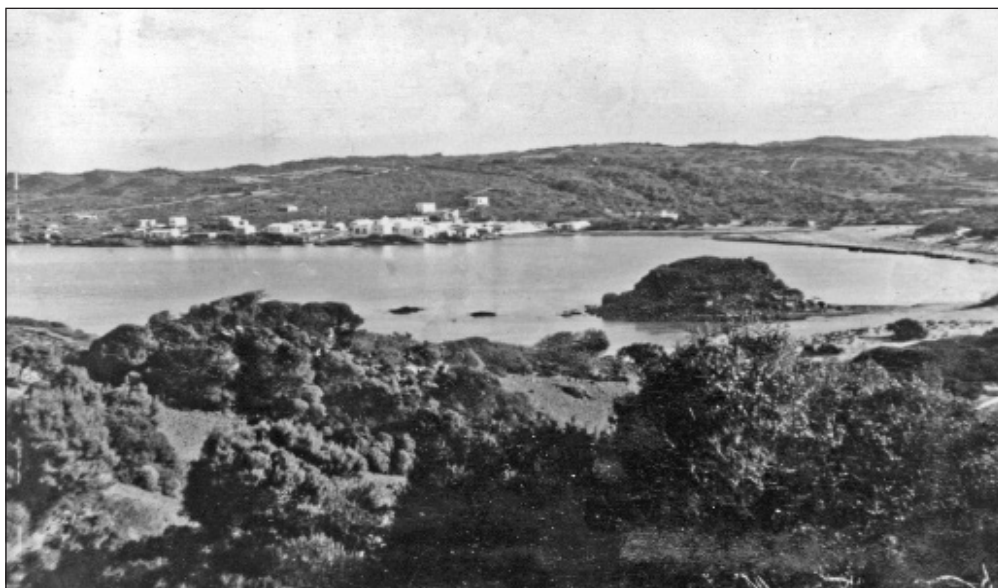
decidieron actuar con sigilo. Para ello, Joan ordenó que trasladaran el aparejo hasta el interior del recinto donde se encontraban las instalaciones de C. L. H. (la antigua Campsa), al fondo de Calafiguera, para que se secara y seguidamente poder repararlo debidamente. Una vez en tierra ordenó al muchacho, Toni, que fuera sin pérdida de tiempo al almacén que tenían junto a la fábrica de gas para que les trajera una *màneg*a nueva para sustituir la rota. Cuando se encontraba a la altura del Club Marítimo se encontró con Llorenç “Redó” que le preguntó a dónde iba y el muchacho, en plena inocencia, le contó lo sucedido y que tan celosamente habían querido tener guardados sus dos tíos.



Un punto muy popular entre los residentes en Es Grau (Artefoto)

Llorenç se puso a hablar con él y a hacerle perder el tiempo con el fin de que no pudiera entregar el recambio que estaban esperando, lo que equivaldría a perder la jornada en que eran sus competidores directos. Cuando por fin pudo continuar su camino llegando al *magatzem* y tras recoger el recambio esperado, se puso a correr hasta donde se encontraban sus tíos para entregárselo. Joan, que ya estaba nervioso debido a la inusual tardanza le preguntó por los motivos del retraso y éste le explicó lo sucedido, con lo que el otro se dio perfectamente cuenta de todo y le advirtió que en otra ocasión no hiciera caso, no se dejara tomar el pelo y continuara con su camino. Pues no pasó mucho tiempo y volvía a ocurrir exactamente el mismo accidente con el aparejo. El joven fue enviado rápidamente hacia el almacén y en su camino volvió a encontrarse nuevamente con su tío Llorenç, pero esta vez al muchacho, también desde su inocencia, no se le ocurrió otra cosa que cortar por lo sano diciéndole: ‘No me enredará, no, como el otro día porque, por ello, el tío Joan me riñó’... El otro, al saberse descubierto le dijo que tenía que haberse callado y le largó un bofetón. El chico continuó su camino compungido, recogió el material y se lo llevó a su tío, no diciendo nada al respecto sobre lo sucedido porque sabía perfectamente el genio que

gastaba su pariente. Pero, lo que pasa siempre, los demás también lo sabían y los hechos no tardaron mucho en llegar a los oídos de Joan. Para entonces, había llegado un vapor carbonero con combustible para la fábrica de gas, el cual había sido abarloado frente a dichas instalaciones. El vapor era de la línea clásica de aquellos tiempos, con popa bastante alta y muy alargada, de forma que ofrecía bajo ella un perfecto parasol para poder trabajar en las horas centrales del día. Y allí se encontraba Llorenç, en su barca y junto a su tripulación, liberando los peces capturados de los aparejos. Joan, advertido de su presencia se dirigió hacia allí, alcanzó la *barbeta* de la barca, que atrajo para sí y saltó a bordo. Seguidamente se dirigió al patrón y sin más le devolvió el bofetón dado a su sobrino y además le dio otro y dijo a los presentes que si alguno tenía algo que decir que aquel era el momento adecuado, pero nadie se movió de su sitio ni dijo nada. Con ello se acabó aquella anécdota.



Otra perspectiva de Es Grau y su playa (*Menorca. Illa, mar i homes II*)

Cierto año en que Vicente “Redó” padecía una fuerte dolencia de estómago, se vio obligado a deshacer la *barcada*, es decir, la tripulación de su embarcación de pesca, porque él no podía trabajar y si él no salía, los hombres tampoco podían percibir su jornal. Como consecuencia de ello, Nito “Meti”, nuestro protagonista, fue mandado a trabajar en la barca de su tío Joan. Tenía entonces catorce años de edad.

—Entre los *bolitxers* existía una cualidad muy importante y es que en cada barca llevaban como tripulante a un muchacho. Ellos llevaban enrolado a un joven apellidado Suárez, quien tenía, o tiene, mejor dicho porque aún andaba por ahí, seis años menos que Nito. Una de sus obligaciones era advertir el día anterior al resto de los patrones la intención del suyo para pescar al día siguiente en el *bol* y hora que indicaba, a fin de no coincidir dos embarcaciones en el mismo punto. Se manifestaba diciendo: ‘*De parte de mi patrón Vicent que mañana guardamos el bol xx (el que hubieran elegido) a las tres de la mañana*’. Tal indicación se apuntaba con un trozo de tiza para que el sereno tuviera constancia de ello.

La jornada de pesca se dividía en *aubes*, *segona*, *tercera*, y *quarta*, existiendo una disposición muy seria en mantener el orden y el respeto hacia el compañero. Otras obligaciones del joven eran tener el cántaro lleno de

agua, ir al *magatzem* (almacén de pertrechos) del velero si hacía falta material para los diferentes aparejos y ayudar al resto de la tripulación en lo necesario. Las embarcaciones llevaban seis o siete tripulantes: el patrón que podía ser o no el propietario, el muchacho y los demás entre los que había quien era más o menos experto y, en razón a ello, tenían dispuesto su jornal a razón de parte y media para el más experto, parte y un cuarto para el siguiente, tres cuartos, media parte según descendía la experiencia y un *quartò* para el muchacho, que era quien percibía menor remuneración.

—Mi padre, aunque no sabía entonces ni leer ni escribir, llevaba a cabo la partición del jornal perfectamente porque, otro detalle muy importante era que los tripulantes se llevaban su jornal a casa cada día. Él preparaba los montoncitos de dinero de cada uno al terminar el trabajo y ni faltaban ni sobraban dos céntimos en ninguno de ellos. También recuerdo que para empezar la jornada, durante los veranos, nos levántabamos a la una o a las tres, sin un horario fijo pero dependiendo de dónde teníamos que trabajar. Solía decirme ‘*Párate en Can Monyaco o en Can Tòfol Guàrdia y tráeme un paquete de tabaco*’. También había por aquellos años un hombre al que denominaban “*en Xec des nirvis*”, que tenía dinero y solía pasar muchas horas en “*Can Monyaco*” tomando algo. Aquella mañana estaba allí precisamente, *fent un resopó*, yo cogí el tabaco de mi padre y nos fuimos a hacer el *bol d’aubes*. Cuando volvíamos observamos un gran tumulto de gente frente a las *escaletes* de “*Ca’n Reynés*”. Fuimos a ver qué pasaba y era que el tal “*Xec des nirvis*” había perecido ahogado. A mí me supo mal porque yo me llevaba bastante bien con él, simplemente por el hecho de que ambos éramos de la Unión Deportiva.



La pesca era una de sus aficiones cuando se encontraba en la colonia (Artefoto)

Otro dato de la época era que las embarcaciones solían llevar bajo la cubierta de proa un Santo Cristo.

—Cuando nos hacíamos a la mar en la madrugada, mi padre solía decirme que me refugiara bajo la proa y los tripulantes solían advertirme que tuviera cuidado con la imagen a la que tenían especial devoción. Algo muy curioso puesto que la mayoría eran republicanos. Mi abuelo, sin ir más lejos, era

republicano, pero perteneció primeramente a la Cofradía de la Sangre y posteriormente a la del Santo Sepulcro.

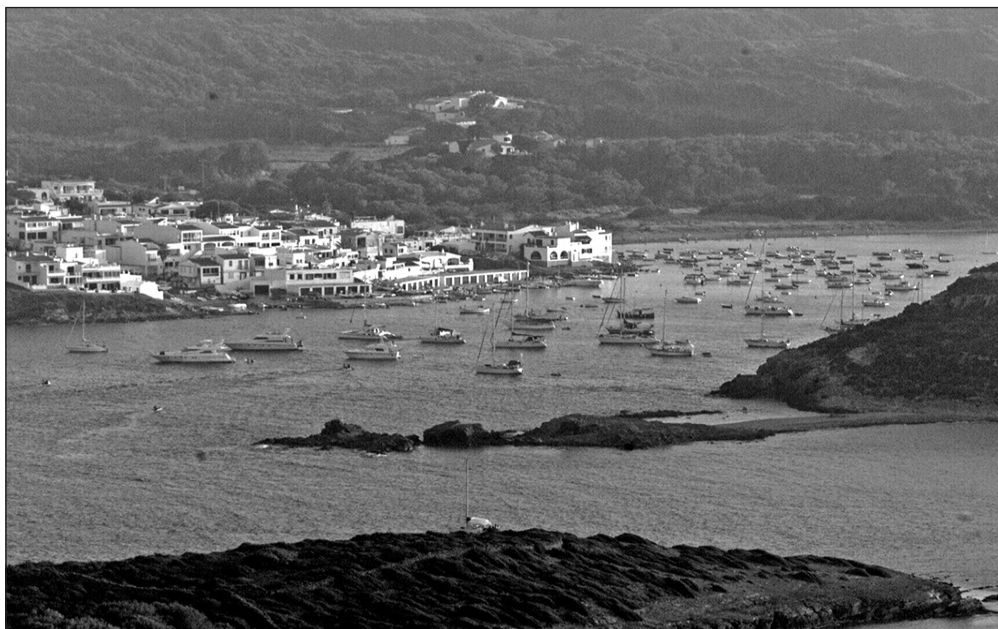
Y continuaba Nito “*Meti*”:

—Yo mismo, no soy religioso practicante pero respeto y creo en Dios y también respeto a todo y a todos como el que más.

Había finalizado la Guerra tras dos años y varios meses de penuria y angustias, Nito “*Meti*” tenía la graduación de sargento y, como tantos otros, fue sometido a un tribunal militar quien debía juzgar su grado de culpabilidad y dictar sentencia. El tribunal estaba presidido por un comandante mallorquín. Cuando estuvo frente al mismo, el comandante le preguntó por qué había estado con los rojos. ‘*Aquest em pelarà*’ —pensó para sí Nito—. Lo cierto es que la situación no hacía mucha gracia porque según fueran los acontecimientos, se iba al calabozo, deportado a la Península o dejado en libertad en Mahón. Nito contestó:

—Antes de comenzar la Guerra yo era pescador y trabajaba con mi padre en la barca. Un día, cuando estábamos trabajando en el puerto, comenzaron a caer las bombas a nuestro alrededor y mi padre tuvo miedo y por ello se marchó al campo. Yo me fui con él, pero no tardaron en llamarme al servicio militar forzoso ¿eh?, forzoso —repetí por dos veces— y no sé que más le dije... Entonces él me preguntó por mi graduación de sargento. Yo le contesté que en mi familia se pasaba hambre, en el campo no se ganaba y había que aportar la ayuda que correspondía a cada uno. Yo entendí que si subía peldaños en la graduación el sueldo también me acompañaría... Me preguntó muchas más cosas de las que ya no me acuerdo, pero fue un mal trago. Él siempre respondía, ‘*bueno... bien...*’. Al final me salieron ser rebajado a soldado raso y permanecer dos meses en el cuartel de la Explanada, del cual solía escaparme para ir a casa y luego volver. Yo mantenía mi situación de militar y, aunque pensaba que pronto se acabaría todo, lo cierto era que en la Península la contienda aún continuaba.

291



Últimamente el tránsito había aumentado (*Menorca. Illa, mar i homes II*)

Y cierto día de invierno llegaba a la Base el vapor carbonero *Coca Cádiz* cargado de carbón mineral para surtir las necesidades de la Marina nacional. Las labores de descarga se llevaron a cabo como siempre y tras dejar

su negro cargamento sobre los muelles de la *Isla d'en Pinto*, embarcaron a un buen número de menorquines que habían sido reenganchados -entre los cuales se encontraba Nito “*Meti*”- y los metieron dentro de esas mismas bodegas hasta pocos momentos antes llenas de carbón. Es de imaginar cómo quedarían todos, negros como el azabache, ya que tal como habían quedado fueron ocupadas por ellos sin más. Debían de ser unos setecientos allí metidos donde permanecieron durante cuatro o cinco días puesto que al llegar al puerto de destino, el práctico no les dejó entrar al haber vapores hundidos tras los últimos meses de bombardeos y la maniobra entre tanto obstáculo suponía un peligro, yendo a fondear a las islas Columbretes hasta que pudieron entrar en Castellón.

—Llegados por fin a Castellón, nos embarcaron en un tren de mercancías de esos que transitaban a paso de tortuga, hacinados nuevamente entre ganado presente o recién descargado pero sin que se hubieran limpiado los rastros de su paso. Y tan lentos íbamos que, en el caso de apretarnos las necesidades fisiológicas, teníamos tiempo de bajar, evacuar y volver a subir al tren. Pasábamos sobre numerosos puentes que estaban apuntalados pues amenazaban derrumbarse tras los bombardeos. En estas condiciones llegamos a Zaragoza, donde nos asignarían al 17º de Aragón. Cuando bajamos a los andenes pasamos por en medio de un pasillo de gente. Recuerdo que había una madre con su hijo. El niño, tras mirarnos detenidamente, preguntó a su madre quiénes éramos: ‘*estos son rojos*’ -le respondió, a quien el hijo añadió: ‘*me pensaba que los rojos no eran personas...*’ Aquello me sentó bastante mal. Entramos seguidamente en una nave y nos dieron la comida: unas palanganas de *freixorat*, como lo denominamos en Menorca, de corde-ro, tripas, pero en las que en su interior aún quedaban excrementos. Quien no tenía otra cosa se veía obligado a comérselo y durante los días siguientes se sucedieron las enfermedades y descomposiciones. Los problemas y los disgustos habían comenzado para todos nosotros.



Junto a su esposa en su casa (*Familia Llabrés*)

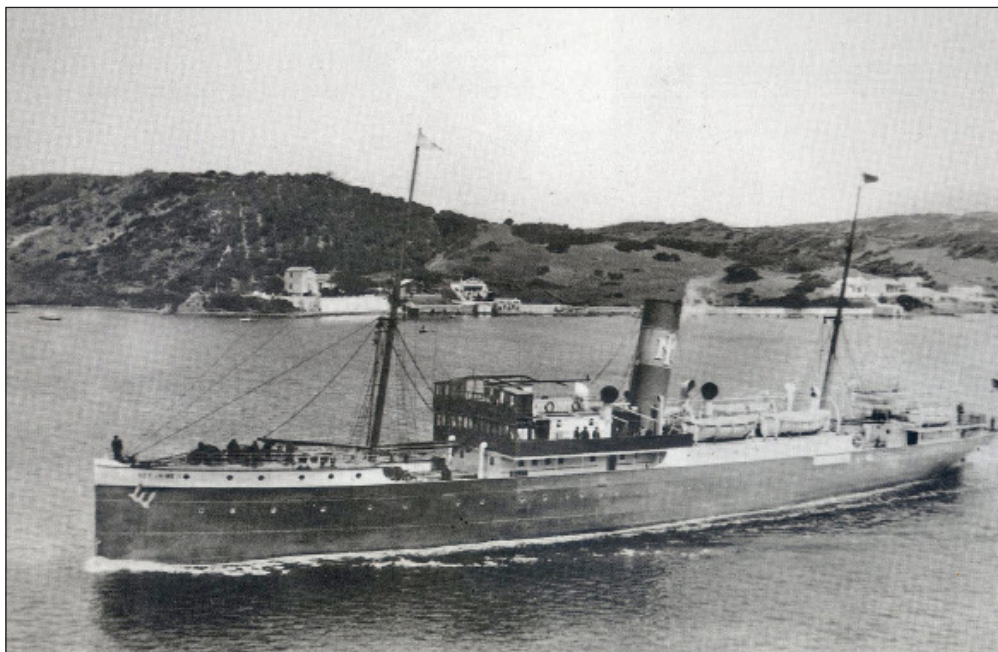
Cuando le llevaron hacia la Península una vez finalizada la Guerra, etapa muy importante de su vida y de la cual recordaremos algunos episodios, su madre le confeccionó lo que se conocía como una “culebra”, que es una especie de cinturón de tela con pequeños bolsillos camuflados donde podías

guardar el dinero o lo que fuera.

—Uno de aquellos bolsillos me servía para ocultar esta cadena con medalla que me ha acompañado toda la vida— (ahora la lleva colgada del cuello). —Yo pensaba que si un día me plegaban lo iba a pasar mal, puesto que estuve en el Ebro, Barajas, Getafe, Cuatro Vientos, Mar Chica (Melilla), Tablada (Sevilla), Zaragoza, Son Sant Joan, Son Bonet, la base de hidros de Pollença y terminé en Mahón, porque pertenecí al Arma de Aviación. Pero el Destino quiso ayudarme. O al menos, así lo creo. Sucedió que una vez iniciada la Guerra, un pariente mío junto con otros compañeros suyos, se encargaron de evacuar en una barca a un sacerdote que había estado predicando en la isla apellidado Corrons, el “padre Corrons” como era conocido, pero que estaba muy mal visto por los republicanos. Como quiera que peligraba su vida, ellos lo llevaron en un bote hasta la bocana para que embarcara en un buque británico que había llegado para evacuar a diversas personas. Este pariente, de nombre Enrique y cuya familia (apellidada ‘Huguet’) trabajaba en el predio de *Cudia Cremada*, no tardó en ser clasificado desafecto y junto a otros, fue embarcado en el vapor *Rey Jaime II*, llevado a la Península y de allí ya no volvió jamás, puesto que fue asesinado y enterrado en el cementerio ubicado en la zona de la Plaza de Toros de las Ventas, de Madrid.

Nito “*Meti*” se encontraba en la Península y no tenía ni la más mínima idea de cuándo volvería a regresar a su casa, a Menorca.

293



El vapor *Rey Jaime II* (Colección Cardona Goñalons)

—Nosotros nos encontrábamos ya en Zaragoza, destinados en el 17º de Aragón, y lo cierto es que estábamos bastante mal tratados. En nuestra misma Compañía había un cabo primera procedente de la Legión apellidado Besquina que tenía muy mal carácter y que gozaba con poder golpear a los soldados. Cada vez que mandaba a formar comenzaba a *ventar* del primero al último. Debo precisar que yo entonces era cabo y que a mí no me tocó nunca, pero aquello no me gustaba nada, me removía la sangre y, un día, no pudiendo ya aguantar más, le llamé a un rincón y le pregunté si podíamos hablar un momento. Como accediera a escucharme le pedí “por favor y con el máximo respeto” que dejara de golpear a mis compañeros, que lo hiciera “por Dios y

por el propio Franco”’. Me miró y no me dijo nada. Como a mí no me tocaba nunca, recuerdo que había varios soldados que pugnaban por ponerse a mi lado cuando mandaba a formar puesto que cuatro o cinco antes de llegar a mí, el hombre se paraba y ya no tocaba a nadie más. Los nacionales le habían puesto para vigilarnos a nosotros que por proceder de zona republicana (habían bastantes menorquines) veníamos a ser lo mismo que presos, aunque no lo fuéramos, porque estábamos fichados como “rojos”. Sé que aquel sujeto acabó mal, porque un día se llenaron diversos calcetines con arena en Vall Espartera, un lugar con mucha arena donde efectuábamos diversas prácticas, con los cuales fue golpeado hasta cargárselo pues, lógicamente, había logrado que se formara una gran cantidad de enemigos contra él.

Mientras estuve en Zaragoza caímos varios enfermos y nos metieron en un porche en el cual se guardaba paja que era utilizado al mismo tiempo como enfermería. Conmigo se encontraba José María Hernández, que en la vida civil trabajó en Correos y que, más adelante, sería nombrado habilitado de Clases Pasivas en Mahón, como lo hubiera sido su padre. Pues cuando venía el médico a vernos entraba gritando: “¡Sanitario!” -a sus órdenes, mi capitán- (le respondía éste) *¿cómo están hoy los ‘perros’?* Y dirigiéndose al primero que le venía en suerte preguntaba, *‘a ver, éste, ¿cuántos días lleva de baja?’* -Tres- respondía a lo mejor el otro -*Bien, lo dejaremos... y ¿éste?* -Cinco- *¡pues de alta!* (aunque no estuviera bien). A mí, que me habían llevado días antes junto a otros cuatro se acercó y me tomó el pulso; luego pensó y dijo *‘Es que ya me los traen muertos...’* Pues allí me encontré también con Juanito Olives, quien vivía en la calle de Ses Moreres y era *mestre* de la Casa. Él estaba allí como preso político y yo, por haber sido Menorca republicana, como ‘rojo’. En el hospital habían monjas y Olives y yo nos dedicamos a mantener la capilla del convento perfectamente encalada y cuidada puesto que, a su vez, las monjas se portaban divinamente con nosotros. Y con ello, hacía ya dos meses que nos encontrábamos allí y no nos sacaban. Las monjas estaban tan contentas que nos mantenían permanentemente, estando nosotros perfectamente sanos. Una de ellas era Sor Teresa, una persona muy amable y humana. Nosotros decidimos manifestarle, llegado el momento, que queríamos salir de allí. Ella decidió apoyarnos para que saliéramos o bien con permiso, o bien como inútiles, ya que no había otra forma de poder hacerlo. Nosotros le suplicamos que como inútiles de ninguna manera. Ella se decidió entonces a prepararnos para acudir al tribunal médico, dejándonos la barba de varios días, dándonos a beber vino en lugar de leche, quedando blancos y demacrados, ataviados con una toalla alrededor del cuello para causar mayor golpe de efecto y siendo trasladados en una ambulancia. Al final conseguimos tanto Juanito Olives como yo un mes y medio de permiso. Y cuando llegué nuevamente al cuartel ya no quedaba ninguno de mis antiguos compañeros. Así que de allí me fui trasladado a Melilla, de donde salí poco tiempo después (porque no me llevaba bien con los moros) con destino a Getafe. Debo añadir a todo esto que, como en el 17º de Aragón nos iba todo tan mal y sabiendo que el anteriormente citado padre Corrons, el que había estado en los días previos a la Guerra en Menorca residía en Zaragoza, un primo que estaba conmigo, Berto Huguet, hermano de Enrique, había decidido solicitar a su familia en Menorca una carta de recomendación para poder entregarla a capellán, puesto que se sabía que entre los nacionales tenía mucha ascendencia, indicándome que yo le acompañaría a entregarla. Y así lo hicimos y a partir del día en que conseguimos entrevistarnos con él fue cuando comenzamos a ser tratados de forma totalmente distinta.

En la última parte de su etapa militar, estando destinado en Mallorca, Nito sufrió un accidente de automóvil mientras iba en una camioneta Krupp de Aviación desde Pollença hacia Palma, puesto que desde la base de Son Bonet había sido desplazado a la de hidros de Pollença para prestar sus servicios como carpintero. Cuando su encargado le ordenó regresar definitivamente a Palma, Nito esperó al vehículo cuyo conductor se encontraba en el bar, llegando con alguna copa de más. Como la maleta de herramientas era muy grande, subió a la caja de la camioneta y se colocó encima sentado, mientras en la cabina (que no tenía puertas, sino una cadena o cuerda simplemente) iban el conductor y otros tres pasajeros. En una de las curvas, el vehículo se le fue de las manos a su conductor. Nito fue a parar a la cuneta mientras que el conductor saltaba fuera para no herirse y los otros tres pasajeros fallecían como consecuencia del accidente.

Con doce años de edad, Nito había comenzado a aprender el oficio de carpintero en los talleres de Lorenzo Bals, un magnífico ebanista autor de los pasos que desfilan en Semana Santa por las calles de Mahón. Durante la Guerra los milicianos comenzaron a quemarlos y, en medio *des Pla des Monestir* había entonces una fuente y su patrón, Bals, le recomendó que cogiera latas de agua y apagara el fuego.

—Yo, entonces, fui '*petit i homo*' y comencé a coger el agua y a derramarla encima de las llamas. En esto se presentó uno de aquellos milicianos, que no sé yo que llevaba en el cinto, entre cuchillos, navajas y pistolas y me preguntó a ver qué estaba haciendo y quién me lo había ordenado. Me salvé de milagro.

La madre de Nito no quiso que ningún hijo suyo fuera pescador y, así, José comenzó a trabajar de panadero y Nito a aprender el oficio de carpintero, sin cobrar pero aprendiendo el oficio en el taller de Bals, como se ha citado. Finalizada la guerra volvió al mismo oficio y empresa y, al cabo de unos años ocupaba el cargo de encargado en la empresa Aserradora Menorquina, de don Juan Florit.



El Moll de Llevant en los años jóvenes de Nito "*Meti*" (Fotos A. de Menorca)

—Entonces comencé a viajar a Catalunya para ir a buscar puntales de

obra para la construcción, empleando las primeras partidas en la construcción de la Residencia Sanitaria. Para llevarlos a la obra iba un carretero con su carro y caballo, Paco “*es pa de quilo*”, personaje simpático y popular, que llevaba su caballo con bastantes cascabeles en la brida, por lo que se conocía fácilmente su presencia antes de verlo. Los viajes desde la Península hasta Mahón los hacíamos a bordo del motovelero **Pons Martí**, cuyo patrón era Vicente Enseñat.

Nito recuerda que los *bols* del puerto de Mahón comenzaban en cala Rata y eran bastante numerosos. Comenzaba por el propio *Cala Rata* a quien seguía *Pilar Alonso*, *La Solana*, *es Boletó*, *Sant Antoni*, *s’Apartiò*, *Venecia*, *Moll Nou*, *sa Mata*, *en Tundi*, *ses Roques*, *sa Vinyeta*, *sa Vinyassa*, *en Cremat*, *de Ponent*, *de Llevant*, etc. para terminar por la banda opuesta en *Calafiguera*. En el llamado *bol de fòra*, situado en la *isla de Sant Felipet* (Lazareto), una vez por semana y pescador, cerraban literalmente el puerto puesto que ponían una *cama* del *bolitx* en *es Pouet* y la otra en la isla del *Lazareto* teniéndolo calado por espacio de unas dos horas. Era normal que los pescadores se echaran en la misma barca para hacer una cabezadita, mientras los niños iban a remo de banda a banda haciendo ruido (*escatzàven*) con éstos para que el pescado fuera a parar a la *mànega* del aparejo.

—Recuerdo que allí se capturaba bastante pescado. Con mi padre hacíamos pescadas de *círvies* de 1 kg de peso en cantidades de 100 ó 200.

Por el sur se encuentran *s’Escar*, *es Pouet*, *es Cantons*, *sa Font*, *s’Hort des Pobres* (lugar en dónde se desguazaban los vapores) y otros más. Recuerda que en *Calafiquerasses* se estuvieron intentando aprovechar unas cuevas existentes para transformarlas en hangares para hidros. En cala *Teulera* también existen unos bols reconocidos por los pescadores.



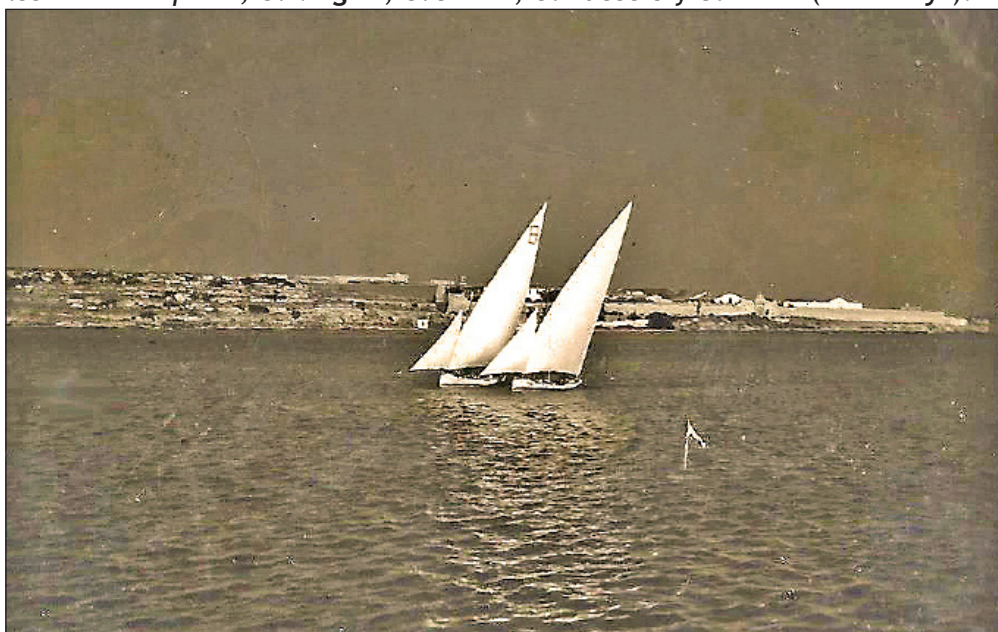
Años en que los vecinos eran felices con una simple *tèquina* (Fotos A. de Menorca)

También conoció a diversos mariscadores, como Dini Mus, Paco “*Nyolis*”, “*Es Cametes*”, “*Mestre Antoni*” (también conocido como “*Mestre Toni Rebull*”) que recuerda solía bajar al puerto elegantemente vestido llevando un *mocador de llista* bajo el brazo con la ropa de trabajo. Tenía una barquita de nombre *Tònia* la cual se encontraba siempre de punta en blanco. Comellas y Ferrá (padre del que fuera director del Banesto, Joan Ferrá) fueron otros reconocidos mariscadores. Otros profesionales del puerto lo eran los llamados *barcarols*, los cuales iban a ejercer su labor fuera del puerto. De *mestres d’aixa* también ha conocido varios siendo su predilecto *mestre Gori Femenies*, constructor de la *Anita* el balandro que nació como tal, convertido más

adelante en motovelero con el nombre de **Júpiter** que sería posteriormente adquirido por la Naviera Mallorquina quien lo volvería a rebautizar como **Cala Fornells**, que durante varios años sería el portador de los combustibles estibados en bidones para la Campsa, o el primer yate del farmacéutico Fernando Rubió; Toni “s’Albercoq”, también muy bueno en su trabajo y Joan Petrus, el reconocido “*Mestre Joan de sa Punta*”.

De Toni “s’Albercoq” recuerda que construyó un precioso místico para uno de los hombres que trabajaban en la barca de su padre y también en las motoras de la Mola, al que llamaban “*en Toni sa bena*”. Nito:

—Recuerdo que aquel hombre hacía guardar a mi padre cada semana un duro de plata correspondiente a su jornal como fondo hasta que llegó a reunir 100. Luego mandó construir su barca con la que disputaría diferentes regatas y que más adelante sería propiedad de “*en Senyalet*” y que llevaría el nombre de **Bellísimo**. Otros botes de este tipo y de la misma época serían los d’*en Rosquilla*, el **Magda**, el **Jover**, el nuestro y el **Delio** (*dels Aloys*).



Regatas de “místicos” en el puerto de Mahón (Fotos A. de Menorca)

También se acordaba de cuando eran organizadas las regatas de traineras en el puerto de Maó en que se enfrentaban las preciosas **La Bella Mahonesa** y la **Bella Consey**. A los más pequeños, poco antes de las regatas, los mandaban con un covo a la parte alta de la antigua fábrica de gas a recolectar hojas de *figuera de moro*. Después las partían por la mitad y los pequeños las restregaban por la obra viva de las embarcaciones para que una vez puestas en el agua se deslizaran con mayor facilidad.

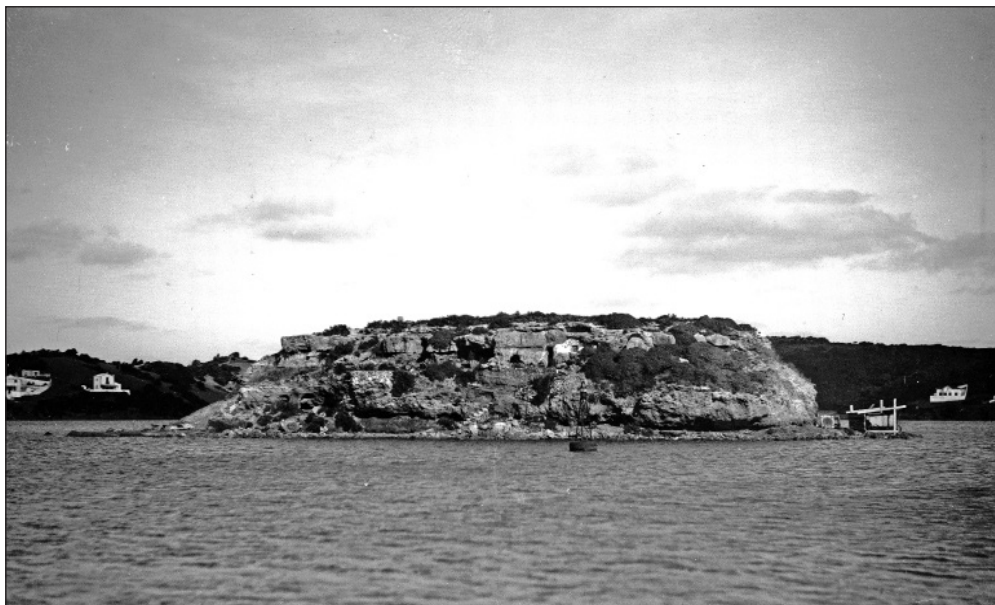
—En cierta ocasión fue organizada una regata entre las dos poniendo como premio un reloj de bolsillo. Bep Gaspar, que era el abuelo de los pescadores de *bol* que trabajaban a bordo de la **Anguila**, tenía a uno de sus nietos que corría o formaba parte de la tripulación de **La Bella Consey**. Durante la prueba, cuando se encontraban al través de la fábrica del gas, donde hoy se ubica el restaurante 225, se le partió el remo. Iban 16 remeros, ocho a cada lado. El joven comenzó a preocuparse porque en esas condiciones, lo único que hacía él a bordo en esos momentos era aumentar el peso y se tiró al agua para aligerar la embarcación. Los pescadores, que estaban observando la prueba desde tierra, le sacaron una glosa que decía: ‘*jo vaig veure nadar*

un ca i em pensava que era gros, era es net d'en Bep Gaspar que duia es relloatge a mos'. Hay que decir que *'allò va ser un tro'* porque los pescadores eran terribles.

Otra etapa histórica de la que se acuerda perfectamente del puerto de Mahón fue la demolición y posterior dragado de la *Illa de ses Rates*, en la que intervino una máquina especial que la picó y la posterior intervención de la draga *Provence* que dragó toda la zona para dar los suficientes metros de calado.

—En la *illa de ses Rates* hacíamos también un *bol*. Precisamente mi padre, durante temporadas puesto que creo era debido a su precario estado de salud, ya que padecía del estómago, iba a trabajar por horas como sereno a la draga. Gracias a ello, siempre le regalaban alguna partida de marisco puesto que cuando la grúa vaciaba las cazoletas dentro de los gánguiles, venían mezcladas muchas *escopinyes gravades*. Yo me acuerdo que había algunos operarios que se atrevían a saltar dentro de los gánguiles y pisar sobre aquél fango para cogerlas, lo que era peligroso pues era tan fino muchas veces que muy fácilmente te podrías haber hundido. Mi padre nunca se atrevió a hacerlo. A él se las daban.

Nito “*Meti*” se acuerda también perfectamente tanto de la llegada, como de la partida del dique flotante construido por “Unión Naval de Levante” mediante el concurso de dos remolcadores en cada caso, el cual permaneció varias décadas prestando sus servicios en la Base Naval —al principio— y Estación Naval, después.



La isla de las Ratras, demolida en los años treinta (F. Rubió Tudurí Andrómaco)

Con respecto a los profesionales de la pesca conocidos como *barcarols*, recuerda que eran siete u ocho e iban de palangres. Siempre esperaban que los *bolitxers* secaran sus aparejos y que les vendieran parte de la *sardineta* capturada que ellos emplearían para *escar* los suyos. Su base era Calesfonts (Sans, Delio, Reynés, Cots, Paco “*Miquelillo*” -que era el padre de Delio-, “*Neni*” y Quevedo -al que un tío de Nito, “*es conco en Toni*”, había prestado lo necesario para emprender la profesión).

—En cierta ocasión Cots le fue a comprar a mi padre la sardina necesaria para cebar sus anzuelos. Mi padre no puso ninguna objeción pero precisó que aquel día no llevaba a bordo la balanza de pesar y le preguntó si le

sabría mal que hiciera la *mesura* con ambas manos, a lo que el otro no opuso ningún problema. Cots también tenía otro contratiempo que indicó algo retraído a Vicent Llabrés y era que, aquel día, tampoco había cogido dinero de casa para comprar el cebo. Vicent le miró sonriendo y le contestó que no era el dinero lo que tenía importancia en cualquier tipo de transacción, si no la persona con la cual se llevaba a efecto.

Y otro episodio del puerto del que guarda buen recuerdo es el de la estancia de los buques de guerra italianos que se refugiaron en Mahón tras el hundimiento del acorazado *Roma*.

—Me acuerdo que los llevaron a la Colàrsega y se puso una cadena para que no pudieran abandonar el puerto. Se pudo comprobar en ese tiempo que muchos de ellos eran expertos en la navegación y dominaban bastante bien la vela.

También mantiene en su memoria el ir y venir de los gánguiles mientras se dragaban diversas zonas del puerto, la *Isla de ses Rates* después, y otras diversas zonas posteriormente para mejorar los canales de acceso, en que todo el material extraído del fondo era vaciado por aquellos artefactos a cierta distancia de la bocana, en una zona a la que los pescadores de Mahón y Es Castell bautizarían desde entonces como *Es Dragats*, lugar que durante mucho tiempo ha sido buena zona de pesca para los aficionados al volantín .

299



Colàrsega: Buques italianos internados (*Fotos Antiguas de Menorca*)

En otra ocasión y tomando parte en una regata de botes “místicos” en el que iba de tripulante de otro pescador, Toni Garriga (más conocido como “*Terrassa*” pues era forneller), una racha de viento procedente de *Cala Rata* les sorprendió por completo, volcando sobre el punto en que anteriormente había existido la *Isla de ses Rates*. Aquellos eran botes muy pesados (los hay varios aún en condiciones perfectas de navegación que suelen desplegar sus velas en el puerto) y no tardó en llenarse de agua. Se llamaba *Juan* y poco a poco se fue posicionando verticalmente con la popa hacia abajo y, tras llenarse de agua, acabó por hundirse lentamente. Nito “*Meti*” seguía angustiado aquel improvisado naufragio y siendo las aguas del puerto bastante transparentes por aquella época, pudo seguir con la vista a la antena del aparejo hasta que, parece ser, debió tocar fondo y allí quedó vertical e

inmóvil. Tuvo que intervenir el remolcador de la Estación Naval para recuperarla y después remolcarla hasta poder vararla para sacarle el agua. De botes “místicos” habían unos cinco de 24 palmos y dos o tres de 22, uno de los cuales pertenecía a Delio (“Aloy”), que tenían una caseta en Cala Ratolí, junto a otra de madera que pertenecía a Amado Clar, que más adelante sería reemplazada por otra de obra.

—Salíamos desde “Sa Lliga” y yo era su *flocquer* (quien manejaba el *floc*, foque). Había que estar muy pendiente de él puesto que cuando menos te lo pensabas saltaba con un ‘*banda!*’, en que yo tenía que soltar la escota y entonces maniobraba para que la embarcación cambiara su rumbo. Lo curioso del caso es que yo corría unas veces con él y otras con el de mi padre, el **Vicente**, que no solía obtener buenos resultados a pesar de que disponía de buenas velas. Me acuerdo que “*Terrassa*” era *molt pillo* y poco antes de comenzar las regatas me hacía embarcar en una *tèquina*, ir hasta Cala Rata y averiguar qué velas iba a montar Delio, si utilizaba las grandes o si, por el contrario, utilizaba las más pequeñas. Después yo se lo decía a mi patrón y el hacía lo mismo. El bote de Delio era pequeño pero aquel hombre gozaba de una destreza extraordinaria en su manejo así como de sus aparejos. “*Terrassa*” me dijo que íbamos a utilizar las mismas velas y aquel día salíamos con el bote de un tal Viñas, quien tenía una zapatería en la *Costa de sa Plaça*. Con aquella embarcación que era más pequeña y con unas velas más grandes de lo normal tomamos la salida con la escota fuertemente cazada. “*Terrassa*” solía advertirme que nunca trincara la escota, sino que solamente la enganchara. De pronto nos salió una racha bastante fuerte de *Cala Rata* y la embarcación fue como un papel de fumar, porque volcó sin más a la primera. Aquel día tuvimos que retirarnos.

También solía salir en ocasiones con el **Bellísimo** (anteriormente **Toni** y después **Dos Hermanos**).



Pescador trabajando con sus redes en el puerto (Fotos Antiguas de Menorca)

“*Terrassa*” pescaba llevando consigo como tripulante a Diego Riera (más conocido como “*en Bolla*”) a bordo de un *llaüt* y eran *barcarols*. Iban a hacer la semana fuera de puerto (este tipo de profesionales iban unos a *Binissafüller* o *Binibéquer*, otros a *sa Mesquida* y, si decidían trabajar en aguas de

Addaia, el período de pesca se prolongaba hasta los quince días). Ambos eran muy buenos amigos desde la infancia y, según se dice, en una discusión entre ambos, Garriga le dijo a Riera que parecía una *bolla*, posiblemente debido a su complexión; el otro le contestó que él parecía una *terrassa*. Y ya bastó. Con ello quedaron bautizados. Como *barcarols* dormían siempre en la propia barca llegada la noche y al refugio de alguna cala.

—Todos salían con la idea de que los domingos tenían que estar de vuelta en Mahón, hiciera el tiempo que hiciera, para pasarlo con la familia. Era algo sagrado. Pero sucedió que uno de tantos días, a la hora de regresar, el tiempo había empeorado y de qué manera, pero “*Terrassa*” estaba decidido a volver. Riera intentaba disuadirle diciéndole que allí tenían la protección que les ofrecía la isla, pero que en cuanto perdieran el socaire, la cosa iba a estar mal, porque el viento era de *tramontana*. Me acuerdo que “*Terrassa*” era realmente corpulento. Riera, por el contrario era más bajito. ‘*Bueno, probaremos a ver qué pasa*’ le contestó y tras soltar sus amarras comenzaron a navegar hacia el puerto. Atravesaron el *Pas de l’Aire* y remontaron bastante abiertos hasta rebasar la *Mola* y ya no se les vio. Posiblemente la idea Toni “*Terrassa*” y de Cardona fuera remontar el máximo hacia *tramontana* para después virar y caer a su babor y, en el momento oportuno, a estribor para navegar hacia la bocana puesto que si no, no se comprende como viniendo de *Binissafúller*, donde se encontraban, fueran a naufragar en *Ets Freus*.

Bajo los acantilados del punto que los pescadores conocen como *Cuines de la Mola* apareció el cadáver de Joan “*Terrassa*”, quien llevaba aún encima un reloj de cadena. De Cardona, la barca y los aparejos no se supo nunca más. Se supone que llevaban mucho trapo izado y la embarcación debió remontar demasiado hacia afuera hasta que, perdidos en medio del temporal, volcó y naufragó, costándoles la vida a los dos tripulantes.

—Parece ser que Toni Garriga, “*Terrassa*”, logró alcanzar la costa padeciendo ya una fuerte hipotermia, de tal modo que, como pudo, se despojó de las ropas mojadas que cubrían su cuerpo, pero no pudo aguantar la baja temperatura que ya se le había metido dentro. Era el 7 de marzo de 1939. Aquella mañana, unos soldados de la fortaleza lo encontraron y llamaron rápidamente a los médicos que nada podrían hacer ya por él.

Otro naufragio que recuerda fue el acaecido a tío y sobrino, conocidos como “*es Pílons*” en el *Baix d’en Caragol*. Ambos perdieron la vida mientras eran observados desde tierra firme sin que se pudiera hacer nada para evitarlo.

—Recuerdo que la esposa de uno de ellos vivía en la misma calle que mi madre, Santa Cecilia, y desde aquel día estuvo siempre tras la ventana con un pañuelo en la mano. Permanecía a la espera de una llegada que nunca ocurriría ‘*ells vindrán, ells vindrán...*’ solía decir con la mirada perdida. Aquello fue muy triste.

“*Meti*” recuerda perfectamente su etapa de mozo de carpintero sin cobrar en “*Can Bals*” e ir subiendo peldaños en el oficio para continuar a partir de los veintiún años de edad en la “*Aserradora Menorquina*”, alternando trabajo en su propio taller (en un principio más bien clandestino) donde tenía un ayudante, “*en Tòfol*”, que iba al taller a trabajar cada día desde Llucmassanes en bicicleta, quedándose en muchas ocasiones en la propia casa de “*Meti*”, donde era bastante apreciado, si el mal tiempo o cualquier otra circunstancia así lo aconsejaba. Y así hasta independizarse completamente e ir subiendo a sus tres hijos en el oficio. Hasta los veinte cumplidos, durante los veranos estuvo embarcando con su padre, ejerciendo de pescador. Su entrada en la “*Aserradora Menorquina*” fue consecuencia de que Bals fuera

a montar la empresa que fundaron los Florit, Sintas, Victory (el entonces Alcalde de Mahón) y Lliteras (delegado de Correos y al mismo tiempo, o posteriormente, presidente del Club Marítimo de Mahón, en que sucedería a su socio en la Aserradora, Juan Florit).



Moll de Ponent y Caseta des General (Fotos Antiguas de Menorca)

Cuando Nito “*Meti*” estuvo trabajando en el montaje, los propietarios de la nueva empresa quisieron que se quedara con ellos, a lo que Nito no tardó en avenirse:

—Hasta entonces había tenido un sueldo de veintiocho duros, me ofrecieron treinta y dos... y allí me quedé durante catorce años.

Después se instaló definitivamente en su propio taller, con sus hijos, en el subterráneo de su casa en el Camí des Castell, donde trabajó duro para muy diversas obras, importantes por el tipo de trabajo o por la envergadura del mismo, que iría salvando con gran profesionalidad. En este tiempo, Nito “*Meti*” se hará vecino de *Es Grau*, donde llegará a levantar hasta tres casetas, construyendo toda la carpintería en su taller. Son sus años de trabajo en el subterráneo del Camí des Castell, en que más de una vez tendrá que cargar sobre el hombro y trasladarlo a pie hasta la popular colonia, aprovechando el frescor de la noche. Llegarán las etapas de ir en bicicleta, moto y por último, coche. En moto con su esposa detrás, y uno, dos y hasta tres hijos repartidos entre ambos. Pero existirá una gran ilusión, algo contra lo que no podrán ni el entorno ni las circunstancias.

Pero en *Es Grau* no todo fue trabajo. Pasó muchas y muy buenas horas, departiendo con sus vecinos y efectuando no pocas jornadas de mar, que dedicaría a la pesca a bordo de su pequeña *tequinet*a construida por el *mestre d’aixa* “*Albercoq*”, a la que bautizaron como **Vicentito**, nombre que exhibía en unos peces de madera adosados en ambas amuras.

Hasta que llegó el día en que su buen amigo Luis Codina le solicitó ayuda para desatascar, por decirlo de alguna forma, un magnífico taller de carpintería mecanizada que había montado en las inmediaciones de la antigua fábrica de gomas familiar, la prestigiosa —en otros tiempos— “Fábrica Codina”. Nito

no disponía de mucho tiempo, por lo que le fue solicitado le cediera entonces a uno de sus hijos, lo que, para él, podría provocar el que hiciera ir mal a su propia empresa. Vista la situación, Codina le ofreció entonces la posibilidad de venderle su propia empresa, donde Nito gozaría de mucho más espacio, mejor maquinaria y, no cabía duda, supondría un auténtico espaldarazo a su fructífera vida laboral y profesional, hasta entonces llevada a cabo de forma digna de encomio a pesar de las estrecheces en que se habían desenvuelto.

Aquel traspaso suponía un gran desembolso en que se vería apoyado por diversos industriales mahoneses que le conocían perfectamente y apreciaban, como don Antonio Prats (materiales para la construcción) y, otros, le conocerían desde entonces, como don Francisco Hernández Escrivá, así como algún responsable de la banca, logrando llevar arriba la empresa iniciada. El nuevo taller coincidió con la llegada de grandes obras que ayudaron mucho a la hora de hacer frente a la financiación. Más adelante se reorganizó el espacio de trabajo y vendieron la pequeña nave lindante con la calle de San Manuel.

Cuando dejó de utilizar la *tequineta* decidió estibarla en el secadero de maderas del taller que adquiriera a Codina a fin de que estuviera perfectamente protegida, hasta el día en que lo vendieron definitivamente. Sin embargo, no quiso que la pequeña embarcación que tan buenos momentos le había dado durante tantos años se perdiera y terminó por cederla a la asociación Amics de la Mar a través de su buen amigo el pescador Delio Preto quien se hizo cargo de ella y la trasladó al local de Robadones. Nito recordaba perfectamente el día en que trasladó la tequineta que le construyera “s’Albercoq” a *Es Grau*:

—Cuando llevé aquella pequeña embarcación hasta *Es Grau* parecía que había llevado un yate. La verdad es que era muy bonita y la gente lo apreciaba. La trasladamos desde el puerto de Mahón donde tenía su taller “s’Albercoq” en un carro del tipo *calàpet* tirado por una bestia y conducido por Joan “Bo”, sobre un lecho de sacos de virutas de madera. Yo iba al lado porque en aquellos años el camino era un auténtico calvario, infernal. Entonces ya teníamos a mi hijo Vicente e íbamos a pescar con Manolo Sintés, un hijo de Justo Sintés, el bisutero.



La “*tèquina*”, una embarcación que ha pasado a la historia (Joan Bagur Truyol)

La llegada y la botadura fueron el hecho de la jornada. Y como por aquellos años —todo hay que decirlo— nadie decía ni se metía con nadie, tenía

construidos 11 palangres *surants* los cuales calaba con cualquier otro vecino, y cuando podían, por todos los rincones de los alrededores. Sobre todo con su amigo Manolo. Pero éste no sabía nadar...

—Pero era '*molt dimoni*', iba hasta la *Isla d'en Colom* y me cogía unas cuantas *vergues manses* para poder cebar los palangres, que calábamos *vorera-vorera*. Todo lo preparaba él mismo y malo era el palangre que no llevara enganchados ocho o diez peces (sargos pequeños, *variades*, *morru-des*, etc.) cuando los levábamos. Un día los habíamos calado entre la isla y tierra, frente a *La Solitaria*. Manolo era muy valiente, como he dicho no sabía nadar, y aquella jornada la mar estaba un poco movida, pero quiso que fuéramos de todos modos a sacarlos. Yo llevaba los remos y el recuperaba. De pronto me dijo que había enganchado allí abajo algo grande, que lo notaba perfectamente. Con el corazón en un puño continuamos recuperando el *ormeig* al tiempo que salían peces de diferentes familias y, tras rebasar la *punta de Fra Bernat*, me hizo asomar al lugar por el cual venía la línea. Realmente era grande, no se equivocaba: utilizamos el salabre para subir a bordo una dorada que dio en la *romana* siete quilos de peso. Aquella jornada fue realmente memorable.

304



La isla d'en Colom (Artefoto)

En otra ocasión dejaron caer el primer *pedral* en la *Punta de Fra Bernat*, se dirigieron hacia *En Rastinyós*, dieron la vuelta al *Cap de Mestral*, continuaron hacia la *Mitja Lluna*, hasta llegar cerca de *Es Bou i sa Vaca*, es decir, que dieron la vuelta a la *Isla d'en Colom* por completo. Y '*cap a sa caseta, que demà serà un altre dia*'. En el transcurso de aquella noche se levantó un temporal.

—Entrado ya el día cogimos la *tequineta* y embarcamos llevando también a un sobrino de mi mujer, Biel Mir, que venía mucho con nosotros.

Lógicamente, Nito estaba preocupado por llevar al pequeño a bordo de aquella embarcación tan pequeña y con aquella mar.

—La mar prácticamente '*mos menjava*'. Me dirigí a Manolo y le dije: '*Fíjate dónde está el capcer*' con la idea de que desistiera, pero él no le dio ninguna importancia. '*Vamos para allá*' —respondió. Por otro lado tampoco se trataba de imprimir miedo al muchacho que estaba con nosotros. Y continuamos... No sé cómo, pero lo recogimos todo y precisamente aquel día, no sé si por el temporal o por qué cualquier otra causa, el caso es que hicimos una pescada guapa. Pero guapa de verdad. Era pescado normal, pero lo había en cantidad.

Y en otra ocasión calaron entre *Cala Vellana* (Es Grau) y el otro lado, en la ribera norte, pasando por encima de unos bajos:



305

Es Grau y el mar, siempre en el corazón de Nito “*Meti*” (Artefoto)

—Me acuerdo que había varios vecinos que nos decían que volviéramos a tierra porque la mar no estaba bien y teníamos que pasar por encima de aquellos bajos. Nosotros seguimos y realizamos otra pescada que no estuvo nada mal. Y es que con Manolo hicimos de muy gordas y éso que no sabía nadar... Si llegamos a tener entonces un *llaüt* como tienen hoy nuestros hijos... Cuando llegábamos a tierra, el componía *ets ormetjos* y limpiaba la barca. No dejaba jamás que yo hiciera nada.

Y éste era Nito “*Meti*”, un personaje de Mahón muy querido y respetado por los demás. Enamorado de su familia, de su profesión, del mar y de *Es Grau*. Durante toda su vida tuvo que trabajar muy duro para levantar a los suyos hasta llegarle el día en que podría por fin gozar de una vejez agradecida y agradable, viendo como continuaba el progreso de sus hijos, la llegada en su momento de sus nueras y nietos en lo que, al menos para él, sería el resultado de una vida de trabajo bien hecho y en franca armonía con los demás.

ADDAIA: PACO PONS MANENT ("SIS SET")

El *Port d'Addaia* ha conocido desde los tiempos remotos a muy buenos pescadores que han faenado en su área de influencia con resultados siempre magníficos, como era una constante característica de todo el litoral de Menorca. Una saga mahonesa que perduró hasta hace pocos años eran los conocidos "*Sis-set*", abuelo, padre y cuatro hijos, que alternaron estas costas con las de *Es Grau*. Francisco Pons Manent es uno de éstos últimos, un hombre que cuando se llevó a cabo esta entrevista tenía ochenta y tres años de edad, edad que no le privaba sin embargo, de mantener todavía sus lazos con este bello enclave menorquín, en el que pasaba los meses de verano en una caseta de las denominadas *històriques de vorera* en medio de la terrible invasión del hormigón armado, que se encuentra situada en la ribera alta de *Cala Molí*. Para entonces ya no tenía barca, ni aparejos, pero continuaba fiel al entorno con el que estuvo identificado durante tantos años.

306



Paco "Sis-set" Francisco Pons Manent (Artefoto)

Sus antecesores fueron pescadores y, no sabe si el abuelo o, tal vez, el bisabuelo, fue el origen del apodo que él continuaba perpetuando

—Por aquellos años era muy fácil el que te colocaran uno; bastaba simplemente con que tuvieras la costumbre de repetir algo y ya quedabas bautizado. Uno de los dos, cuando llegaba de pescar, si le preguntaban cómo habían ido los serranos, de haber ido bien, solía contestar que '*sis-set cada calada...*' y ya le quedó como "*En sis-set*", apodo que pasaría de uno a otro de sus hijos hasta llegarme a mí.

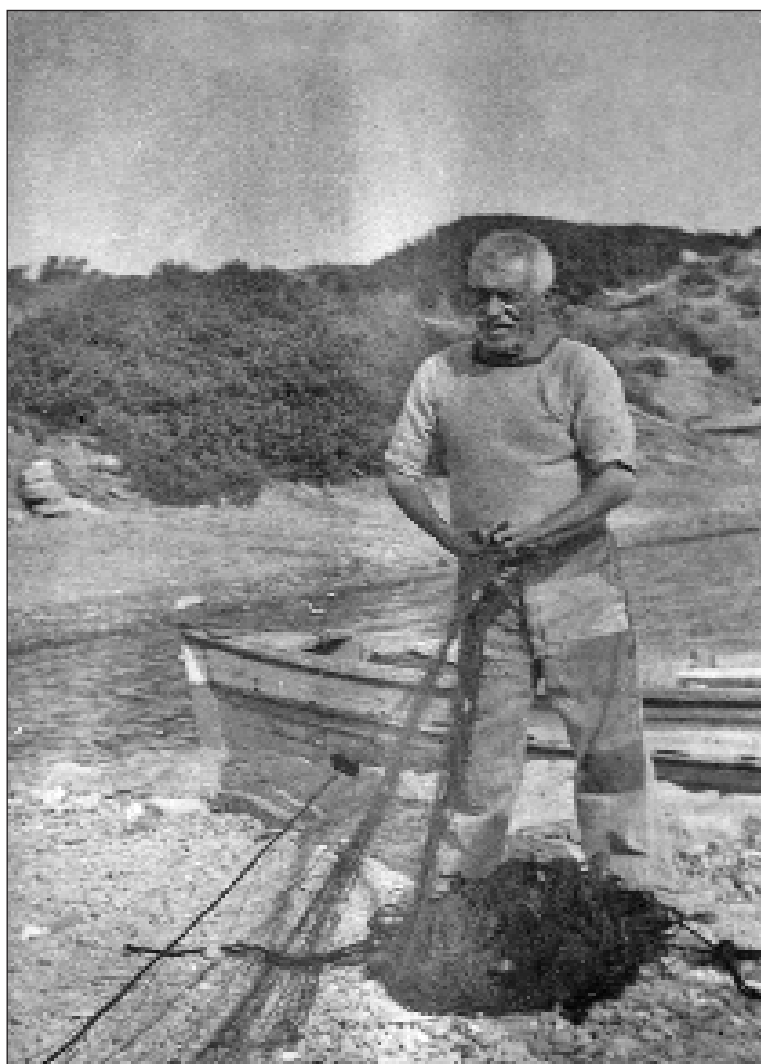
Los inicios de Francisco, *Paco*, al igual que sus otros hermanos, estuvieron en el *bolitx*, que practicaban con su padre en el *Port d'Addaia*, capturando *sardineta*, *sípies*, *rascles*, *esparralls* y otras variedades que se daban generosamente y en abundancia por la zona, por espacio de una treintena de años y con ellos se defendían durante los inviernos. Cuando pasaba la fría estación del año, salían a trabajar fuera para la captura de la *llagosta*. Pero durante el período de implantación de la República esta modalidad de pesca fue inicialmente prohibida, aunque poco después se concedió nuevamente permiso a los profesionales para poder reanudarla. Cuando cayó este régimen político con la llegada de la dictadura de Franco, volvió a prohibirse, aunque en esta ocasión definitivamente bajo la alegación de que este tipo

de arte destruía las crías

—Algo que no era cierto, puesto que ahora, que no existen los *bolitx* no hay ni crías, ni grandes ni pequeñas. Al cabo de un tiempo nos hicieron ir hasta Fornells y entregar el aparejo, que fue incautado y quemado. Un aparejo que costaba una fortuna.

Pasando el tiempo se dedicaron a probar otro tipo de aparejos

—Fuimos los primeros en utilizar un tipo de redes más claras, las cuales nos permitían capturar peces más grandes sin perjudicar por ello a los pequeños, que pasaban a través de ellas sin ningún tipo de obstáculo. Recuerdo un día en que mis hermanos se encontraban en Mahón porque era fin de semana. Como teníamos las redes en el agua, le pregunté a mi padre si me acompañaba a llevarlas porque el tiempo era calma y el día perfecto.



Sus ancestros ya pescaban en la zona (*Francisco Pons Manent*)

El padre accedió y salieron. Le estuvo ayudando y, resultó tal la abundancia, que le dijo

—No saques más langostas que no sé cómo podremos deshacernos de ellas. Y es que teníamos más de la mitad de la capacidad del vivero lleno de ellas. Como hoy...

Los hermanos fueron haciéndose mayores llegándoles el momento de contraer matrimonio. Muy pronto la barca dejó de ser capaz para mantener a

todas las familias. Se trataba del *Cuatro Hermanos*, un *llaüt* construido en Pollensa para la familia, de unos veintinueve palmos de eslora y dotado de un motor de marca alemana, que daba muy buenos resultados. Llegado el momento de la separación, uno de ellos marchó a reparar redes para las barcas de arrastre de Gaspar Melsión; otro se puso a trabajar y reparar redes para otro pescador, también de Mahón, éste con una embarcación semejante a la de ellos; un tercero, el mayor, se instaló en el mercado para vender pescado, mientras que Francisco se quedaba con la barca familiar en *Addaia*. Cada día trasladaba a Mahón el producto de la pesca montado en una bicicleta

—Cuando hasta entonces había hecho diariamente ese mismo recorrido a pie...

El descubrimiento de la bicicleta supuso para él un auténtico bálsamo, que utilizaría indefinidamente hasta comprar su primera motocicleta: una “Lube”. Como el padre se iba haciendo de cada vez más mayor, comenzó a salir a trabajar solo a bordo de la barca, utilizando *tresmall*s con lo que sacaba *llagostes*, *escorballs* o alguna *mòllera* grande, *bastina* (*gató*), *gatvaires* (alguno de éstos últimos de más de 40 kilos), *sípies*, etc., porque por aquellos años la pesca era tan generosa, como abundante.

De la etapa de pescador con sus hermanos recuerda que, cuando eran ya unos jóvenes, calaron en *Es Grau* unas *escateres* y cuando fueron a llevarlas, comenzaron a salir *llagostes i més llagostes*. Cuando tenían la mitad fuera, les vino un *clavell* enorme, un ejemplar que pasaba de los 35 kilos, que no supieron que hacer, por lo que finalmente optaban por devolverlo al agua. Y es que la pesca era muy abundante, excesiva y sin proponérselo. Cuando llegaron a tierra y pesaron las langostas, pasaban de los 35 kilos.



Paco “Sis-set” trabajando en *Addaia* (Francisco Pons Manent)

—Aquello era demasiado. Menos mal que teníamos los viveros de Maspoch en Mahón y podíamos llevárselas, aunque el precio que se pagaba por aquel entonces era muy bajo. Hoy no harían falta porque no habría nada que meter dentro.

En otra ocasión llenaron su vivero de *llagostes* y como no cabían las iban dejando sobre la cubierta. Decidieron llevarlas hasta Mahón, partiendo por mar y cuando se encontraban en las proximidades del *Cap de Favàritx* el tiempo había refrescado bastante. El uno al otro se decían

—*No passarem, no...*

Así que en un momento dado, decidieron virar en redondo y volver a *Addaia*, recoger las capturas en varios covos y tras cargárselos a la espalda, partir a pie hasta el cruce con la carretera de Fornells, donde subieron en el autobús de línea. Cuando llegaron a Mahón las pudieron colocar todas

—Pero a veinticinco pesetas el kilo. Y todavía teníamos que dar las gracias por haberlo logrado. Conozco a un pescador que cala actualmente dos *toms* y el otro día, en uno no había nada, mientras que en el segundo solamente

había tres. Hacía cinco días que los tenía calados. Y menos mal que utilizan mallas grandes porque, años atrás, se calaban mallas muy pequeñas y los aparejos permanecían toda la semana calados hasta el siguiente fin de semana. Con todo el modernismo y progreso que ha llegado al mar, lo que de verdad se ha conseguido ha sido quemarlo todo. Hoy no encuentras nada. Se dice que los serranos han desaparecido prácticamente, que ya no hay, y lo que pasa es que, al haber tantas y tantas barcas, entre unos y otros lo han esquilado todo, ¿de qué se extrañan? Antes solamente estábamos por aquí un hombre mayor que llamábamos “*Lençu*”, que tenía 3 redes y el pescado que capturaba lo cambiaba en los *llocs* cercanos por otros productos comestibles de la tierra; otro que iba de *volantí* y que llamábamos “*En Cadernera*”, que sufrió un accidente y murió ahogado en el *Arenal de Mongofre*. El hombre iba con su barca a buscar grava para una construcción cercana, puesto que no habían camiones. Cierta día al regresar colisionó contra un bajo de la *Punta de Mongofra*, la barca se hundió y él fue a parar al mar. Intentó nadar, pero parecer ser que falleció en el intento. Y también estábamos nosotros, no había nadie más.

309



Addaia es zona muy afectada por los vientos del primer cuadrante (*Artefoto*)

Durante su vida profesional como pescador, Paco ha llegado a capturar ejemplares marinos de muy diversas especies y tamaños, como *clavells*, *ratjades*, *anfosos*, que llegaron a dar muy buenos pesajes en la báscula. Conserva fotografiado un enorme ejemplar de tiburón, que los entendidos de la época catalogarían como perteneciente al grupo de los *marraix gegants* (marrajos), al cual lograron capturar cerca de las *illes d'Addaia*. Les costó mucho subirlo a cubierta, pero a base de un sistema de *tiravira*, lograron ponerlo sobre la misma, navegando con la barca fuertemente escorada hacia puerto, donde sería descargado en un pequeño varadero perteneciente a su vivienda y que da a *cala Molí*. Cuando lo examinaron en tierra, descubrieron que tenía un diente, parecido al de los meros, clavado en la piel de su cuerpo. Les llamó la atención y, por simple curiosidad, tras

extraerlo con la ayuda de unos alicates lo guardaron. Subieron el pez con un carrito para trasladarlo hasta el lloc de *Ses Fontanelles* y desde allí lo llevaron hasta Mahón, donde fue vendido puesto que su carne, parece ser, era bastante apreciada. Al cabo de medio año, pescando al través de las baterías de costa de *Favàritx*, lograban enganchar un *anfós* de una veintena de kilos. Lo primero que hizo “*Sis-set*” fue comprobarle la dentadura, resultando ser el mero que había dejado el diente en la piel del tiburón, ya que le faltaba uno que coincidía plenamente con la que guardaba en su casa. Aquello resultó extraño pues, según todos los indicios, el depredador más poderoso debería serlo el tiburón y, sin embargo, por las evidencias, parece que sucedió al revés...

310



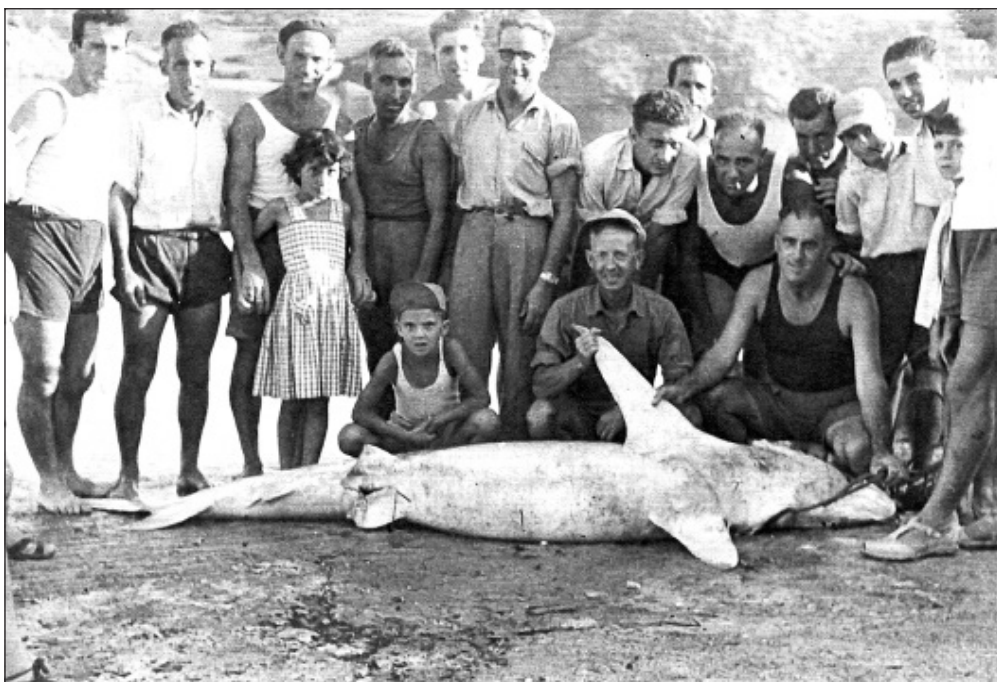
Con uno de sus hermanos recuperando un *anfòssol* (Francisco Pons Manent)

También capturó un gran ejemplar de la misma familia en aguas de *Es Grau*, que fue llevado a la colonia veraniega y entre todos los chicos lo estuvieron paseando por las calles ante la sorpresa de los vecinos. El escualo, que como puede observarse en la fotografía de la época que reproducimos, era de más que respetables medidas, representó un acto festivo para los moradores de la colonia mahonesa en aquella jornada. Paco:

—Recuerdo que cuando subíamos las redes observé que pesaban demasiado. Incluso le dije a mi hermano que estaba seguro de que estábamos subiendo una piedra muy grande. Al cabo de unos momentos mi hermano me quiso ayudar, pero yo ya había comprobado que no se trataba de una piedra, sino algo vivo. Al principio pensé en una *bastina* y cuando comencé a distin-

guirlo entre las aguas, confirmando que se trataba de un gran pez, mi preocupación fue intentar acertar en la mejor forma de poder subirlo a bordo. En primer lugar lo amarramos por la cola y por la cabeza, porque pasaba de los dos metros y su peso debía oscilar en los 250 kilos. Otro compañero que se encontraba a bordo y que trabajaba en el ramo de la bisutería me dijo que quería ayudarnos, pero que sobre la cubierta resbalaba, y lo que sucedía es que tenía miedo de aquel animal —Paco reía—. Poco a poco lo fuimos subiendo hasta conseguir estibarlo en cubierta, quedando la barca bastante escorada por su enorme peso. Cuando llegamos a tierra no sabíamos qué hacer con aquel elemento tan grande, hasta que un amigo que teníamos allí y que se llamaba Lorenzo Galmés, que era aviador de profesión, se le ocurrió que podríamos llevarlo para exhibirlo hasta Alaïor, que precisamente durante aquellos días se encontraba en fiestas y había mucha gente. Para ello deberíamos de solicitar a otro vecino, llamado “*Podisto*”, el cual tenía una camioneta, para conseguir que nos lo transportara hasta aquella población. Así lo hicimos, lo cargamos entre varios y cuando llegamos lo descargamos en una cochera. Galmés, que tenía un don especial para ello, actuó de relaciones públicas durante la exhibición, mientras nosotros cobrábamos una peseta a cada visitante. Recogimos cuatro duros y después lo llevamos hasta Mahón y lo tiramos al mar.

311



El tiburón capturado y posteriormente exhibido (*Francisco Pons Manent*)

Pero quedaban por liquidar los gastos del camión y así se lo hicieron saber a su propietario

—Nos dijo que por él, nada. No hacía falta de qué preocuparse,

—*Bo fariem...!* —respondió— Pero al cabo de dos o tres días más se lo volvimos a decir por aquello de quedar bien y esperando que nos haría una gracia y nos respondió con el importe... pues aún tuvimos que añadir dinero a lo cobrado en Alaïor... ¡vaya negocio que hicimos!

“*Sis-set*” ríe cuando se acuerda de aquella anécdota. Y aquél fue el último ejemplar pez de tamaño excepcional que capturaría en su dilatada etapa de pescador. Sin embargo, recuerda igualmente que en otra ocasión en que se encontraba buscando *pops* con la *ullera* y la *fitora* en el islote de

En *Carbonet*, se sobresaltó al escuchar una especie de gruñido, mezcla de ronquido con un fuerte resoplido que, debido al silencio reinante, retumbaba impresionantemente en toda la zona. “*Sis-set*” no había escuchado nada semejante anteriormente y por ello, a pesar de la cautela que le imponía, al mismo tiempo se encontraba completamente intrigado por saber cuál era el origen de esa especie de bramido que venía directamente del sector de *Mon-gofra Nou*. Navegó despacio hacia allí y, amorrado en una playita que existía en su ribera, descubrió una gran masa oscura que se supone se encontraba medio varada y no podía respirar correctamente

—En un principio pensé en ir, desembarcar y acercarme por tierra con la *fitora*, para intentar clavársela en la cabeza pero, cuando me encontré muy próximo y lo vi, pensé ‘*No Paco, ni se t’ocorri. Deixa-ho estar i anem-nos d’aquí*’ No hacía gracia alguna acercarse. Al día siguiente fui a calar mis redes y al pasar cerca del lugar vi que ya no estaba. Supongo que al atardecer, al haber subido la marea, se zafó de su atolladero y marchó. Pero al día siguiente, cuando iba a buscarlas pude observar que las redes eran arrastradas por algo. Ya las daba por perdidas, cuando no rotas o liadas, porque supuse que aquello era obra del pez, pero se ve que me vio y se fue. A los dos días aparecía muerto en la misma costa. Era muy parecido a los marrajos anteriores, pero éste era bastante más grande, pasando bastante de los 300 kilos.

312



Con uno de sus hermanos recuperando otra pieza (*Francisco Pons Manent*)

Paco “*Sis-set*” recordaba el naufragio del bote nombrado *Arcadia*, en que perecieron la mayoría de sus tripulantes. Precisamente vio a la embarcación por última vez cuando se encontraba cerca del paso pescando calamares.

También refiere el incendio y posterior hundimiento definitivo de un *llaüt* que se encontraba amarrado en la zona de *Addaia*, más o menos al través de la *Torre de defensa*. La embarcación se encontraba amarrada y no se sabe por qué se incendió

—Hubo un momento en que creí que llegaría a prender a las embarcaciones que se encontraban a su lado pero afortunadamente no les pasó nada. Tan solo quedó él totalmente destruido. Tuve que ir a declarar al juzgado sobre estos hechos. Pertenecía a unos catalanes.



Un bonito *xòric* salido en el palangre (Francisco Pons Manent)

Los aparejos utilizados por Paco “Sis-set” fueron las *soltes*, aparejos de una sola tela, que daban un excelente resultado y que no llegaba a los tres metros de altura. También empleó el *tresmall*, el aparejo de 3 capas que servía para todo tipo de capturas, de una altura ligeramente superior a un metro. Por lo que corresponde a las *escateres*, también de una sola tela aunque de malla ancha y que estaban destinadas a la captura de la *llagosta*, les permitía obtener también *ratjades*, *clavells* y otras presas de buen tamaño. Para la pesca con luz (*a la encesa*) disponía de una lámpara de 200 bujías y otra de 400, dependiendo del tipo de pesca a realizar, que se alimentaban de una mezcla de petróleo y gasolina. Con la de 400 capturaba bastante *alatxa* (especie parecida a la sardina, pero más alargada y que se utilizaba como cebo para capturar otras especies). Para ello encendía la lámpara y, poco a poco, se acercaban a la luz multitud de organismos que ellos denominaban *mosca*, que a su vez atraían a la alacha (*alatxa*). Tomaban seguidamente un tipo de red conocida como *alatxera*, también de una sola capa aunque de

mallas muy estrechas y de unos 5 metros de altura, y la calaban por popa, sin *pedral* ni *capcer* y con la ayuda de la corriente se extendía perfectamente, merced a los flotadores y plomos de los correspondientes guarniments superior e inferior. Y es que este tipo de aparejo se cala por sí solo gracias a la corriente dominante.

—Al principio la operación es lenta pero no tarda en comenzar a desplegarse bastante rápido. De todas formas es importante saber distinguir perfectamente el sentido de las corrientes que, en muchas ocasiones, siguen rumbos inversos a los de los vientos y olas.

Los palangres también eran utilizados por este pescador. Los grandes para calarlos *banda fòra* en busca de *anfósos*, *pagres* o *déntols* y al atardecer cogía la moto y trasladaba la pesca hasta Mahón. También solía recoger suficiente marisco para sus necesidades, algo que hoy se ha perdido por muy diversas razones: urbanizaciones, contaminación, y algo a lo que achaca igualmente buena parte de la culpa, como lo es la pintura patente, un tóxico con el cual se pintan las obras vivas de todas las embarcaciones para mantenerlas limpias de incrustaciones

—Yo he comprobado que cuando se bota al agua una barca y ha sido pintada con esa pintura, la parte de vegetación del fondo que le queda debajo, y que en esa zona tiene poco calado, cambia de color. Y es que enferma o muere.

Recuerda que en sus años de pescador, solía bajar a *cala Molí* a buscar *escopinyes lises* y, en poco más de una hora, llenaba un cubo para poder cocinar la clásica *caldera*. Actualmente no queda ninguna.

—Salvo en un sector muy pequeño y cercano a *S'Hort des Lleó* y otro al del *Moll d'en Rubió*.

También se recogían gran cantidad de *crancs peluts* en las piedras y agujeros de las inmediaciones de *En Carbonet*, o *cabots de roca* cuyo sabor era semejante al del *raor*. Actualmente se recoge *un per senyal* según su propia expresión.



El *cranc pelut*, uno de los crustáceos preferidos de “*Sis-set*” (F. Pons Manent)

—Y yo prefiero un arroz en caldera con *crancs peluts* que con la propia

llagosta. Su sabor es muy diferente, especial... Cuando trabajábamos juntos todos los hermanos, algunas tardes íbamos a capturarlos. Cada piedra que levantabas encontrabas uno, porque ellos utilizaban como vivienda la oquedad que quedaba debajo. Tenían unas mordazas muy potentes. Yo solía cogerlos con las manos pero una vez me pilló uno y hasta que no me cortó la carne no soltó. Fue muy doloroso y a partir de entonces comencé a utilizar unas *esmolles* (especie de pinzas largas). Cuando los cogía los echaba dentro de una bolsa de red que tenía exprofeso para este trabajo y la apretaba lo suficiente para que su contenido quedara imposibilitado para moverse ya que de lo contrario se destrozaban unos con otros. Y además en muy poco tiempo. Es un crustáceo muy violento. Otro sistema era el empleo de un foco de luz, porque solían quedarse quietos si los encontrabas vagando fuera de sus guaridas. Entonces, echabas mano de las *esmolles* y, al cubo. Otros mariscos eran las *pigellides* y las *ortigues*, éstas últimas cogidas con ayuda de un tenedor doblado como es típico en Menorca para evitar sus células urticantes. También los *pops* se cogían con cierta regularidad porque conocía perfectamente una serie de *caus* (cuevas o escondites) en los que les gustaba instalarse. Cuando habías cogido a su morador, al cabo de tres o cuatro días ya se había aposentado otro. Lo mismo que grandes botes vacíos, trozos de canalización, bloques de hormigón, etc. servían a este cefalópodo para instalarse cómodamente y luego cegar la entrada con piedras tras haberla adornado previamente con conchas de moluscos u otros objetos llamativos que tuviera. Curiosamente era usual observarse una cierta simbiosis de convivencia con una *vaca* (serránido *Serranus scriba*, muy apreciado), que solía mantenerse frente a la entrada de la guarida.

315



El pulpo común (John Paul Connor)

Con la *ullera* y la *fitora* solía hacer su recorrido a bordo de la barca y raro era el día en que no regresara con varios. Para localizar todos estos *caus* o escondites, “*Sis-set*” se valía de las clásicas señas.

—Alguna vez te desviabas un poco pero luego terminabas por encontrarlo.

También se fabricó varios de ellos cercanos a tierra, echando una serie de piedras apropiadas y muy pronto comenzaron a dar sus resultados. Aún recuerda cierta ocasión en que fue a sacar las redes y venía en ellas una *rascla* y un *pop* agarrado fuertemente a ella.

—Era bastante grande. Para evitar que me mordiera si lo intentaba recuperar, lo cogí por la capucha con una mano, primero y con las dos, después, porque no venía. Estuve tirando con todas mis fuerzas porque se había agarrado fuertemente al casco de la barca hasta que de pronto me quedé con ella en mis manos, y el resto del pulpo asido a la barca. Y se me escapó. No pude recuperarlo de ningún modo ya que no hubo forma de volver a verlo.

316



Un precioso *escorball* (*Menorca Buceo*)

También y pescando con la luz (*a la encesa*) utilizando una téquina, pasaba por encima de las *lloses* y *baixos* y cuando localizaba un *marbre* (Herrera), una sepia, o un pulpo, lo ensartaba con la *fitora* y recuperaba rápidamente a bordo.

—Y un día, cuando me encontraba junto a la *Illa de ses Mones*, vi algo que se movía sobre la superficie que resultó ser una serpiente. Le di con la *fitora* y huyó rápidamente desapareciendo en la oscuridad. Otras veces también las he visto, pero siempre han salido huyendo. Con el foco siempre ves cosas raras. Nunca podrás coger una *rascla*, porque es muy rápida. Si está bajo el foco de luz, verá la *fitora* antes de que tú la alcances y huirá. Tienes que procurar que quede en la penumbra y entonces será tuya.

Cuando se inició la Guerra Española, Paco se encontraba trabajando en la costa sur, teniendo como base la cala de *Santa Galdana*, donde permanecieron durante un par de meses.

—En aquellos años era muy bueno para pescado, pero muy malo para tener las barcas, porque la *gola* del torrente se encontraba cerrada y no podíamos entrar para encontrar un buen refugio. Y claro, cuando venía mal

tiempo ‘*en passàvem un fum*’. Era muy malo. Recuerdo que una vez en que estábamos en el interior de *Calascoves*, vimos en el fondo, de unos cuatro metros aproximadamente, a cinco *cranques* que deambulaban muy cerca una de otra. Dejamos caer unas redes sobre la arena y capturamos tres, mientras que las dos restantes lograban zafarse. Cuando las tuvimos a bordo no sabíamos qué hacer con ellas y al final decidimos comérmolas al *caliu*. Ya veríamos qué pasaría hoy, en que no se encuentran. En aquellos años las tirábamos. La última que capturamos fue aquí mismo, en *Na Macaret*. Era bastante grande y la hicimos con arroz.



La caseta blanca en la que residía Paco “Sis-set” (*Pito Florit Orfila*)

Más adelante y con la llegada de su retiro como profesional de la mar, vendió la barca a otra familia pescadora de *Es Castell* y, como él solía residir por *Addaia*, al menos durante dos meses durante los veranos, terminó por adquirir otra embarcación más pequeña para satisfacer su morbo, un *bot-llaüt* de 22 palmos con motor, que se llamaría *Juana*, equipado con un motor “Joyca” de 3 CV. que hacía muy poco regaló a un sobrino suyo, abandonando definitivamente las incursiones en la mar. No tardó en comenzar a trabajar en las fincas de la familia Lafuente, propietaria de los terrenos colindantes, realizando funciones similares a la de guarda. Muy pronto, los propietarios le cedieron la caseta en la que residía en la urbanización y, mientras tanto, la conservaba. Y añadiría:

—Hace bastantes años nos facilitaron unas señas para localizar una pesquera situada bastante lejos y que, al parecer, era bastante buena. Pero no sé si nos las dieron mal o, fuimos nosotros quienes no las tomamos correctamente. Era pescado de *palangre de fonera*: *serrans imperials*, *serpentins*, *quelets*, etc. Pues, llegados a la supuesta pesquera comenzamos a calar, y ¿no comprobamos, sorprendidos, que se nos termina el cabo del *capcer* y aquello no había llegado aún al fondo? Nosotros habíamos previsto 50 brazas y muy

posiblemente había 300. Finalmente lo calamos y, al comenzar a recuperarlo nuevamente vimos que no venía nada. Al cabo de un rato se nos abrió la esperanza puesto que allí subía algo, pero no hubo nada. Nos volvió a pasar igual y en otro momento nos vino una gran cabeza de *xerna*. Poco después lo eran de *serrans imperials*. Lo que allí estaba sucediendo es que había un *sal-roig* que, a medida que subíamos las presas nos las devoraba una tras otra... una por una. Pudimos recuperar la cabeza de un pez espada y tuvimos comida para dos días. Estuvimos todo el día para poder recuperar los aparejos, puesto que nuestra hora normal de llegada era a las nueve de la mañana y cuando lo hicimos pasaban ya de las tres de la tarde. Salieron unos cuantos peces buenos y lo suficientemente grandes como para llenar dos *banastes* pero, quedamos tan agotados que decidimos no volver nunca más, porque te arriesgabas a perder todo el aparejo si por desgracia enganchabas una roca.

318



Precioso amanecer observado desde Addaia (*Pito Florit Orfila*)

Las zonas de *Addaia* y *Na Macaret* siempre fueron excelentes para todo tipo de pesca pero, con la gran explosión de las embarcaciones de recreo y aficionados de todo tipo comenzó a disminuir lentamente. Consideraba que, cerca de tierra sucedía prácticamente lo mismo que en el resto de la costa menorquina, sin embargo, en plan profesional y a sondas ya bastante interesantes, continúa siendo una de las zonas mejores de Menorca.

“*Sis-set*” se lamentaba de la invasión de pescadores, la mayoría de ellos extranjeros que llegaban a bordo de los yates y que utilizaban botellas de aire comprimido para llegar a todos los rincones.

—Tienen toda la zona completamente limpia. Ni meros, ni langostas, ni *cigales*, ni *cranques*... todo lo han limpiado con total impunidad. Nosotros solíamos calar al remo, casi tocando la costa de las islas, puesto que en ellas el fondo desciende prácticamente en picado a muy pocos metros. Las redes las colocábamos muy cerca de tierra y suponía una gran satisfacción el hecho de sacar langostas, *mòlles*, *escorballs* y otros

peces sin ningún problema. Hoy me contaba un pescador que calaba en esa misma zona que ha sacado los aparejos porque en tres días no había cogido ni un solo pescado y eso no había sucedido nunca. De pequeño tenía una téquina a remos con la cual solía pescar con *volantí* en el mismo paso, entre la *Illa Gran* y la costa de *Mongofra Nou* y sacábamos una gran cantidad de serranos y vacas. También teníamos en la zona pesqueras para la oblada. Hoy no queda nada de todo aquello...

También comentaba lo hermoso que resulta el paisaje por esa zona, tanto de *Addaia* como de *Mongofra Nou*, el *Sivinar*, donde existen unos *avencs* (fallas) que han originado unas grietas muy peligrosas para el transeúnte que no conozca el terreno. Recuerda que había un pescador al que llamaban “*Xec es trobat*”, bastante mayor, que solía ir a pescar a esa zona con un pequeño bote de remos. Aquel día, “*Sis-set*” al observar que pensaba ir a pescar a pesar de que las condiciones meteorológicas no eran las más oportunas, le advirtió que encontraría mal tiempo y que no era recomendable ir hasta allí. El pescador tenía una perrita a la cual dejó en el coche que había aparcado junto a la *Torre de Addaia*.

—A la mañana siguiente, al levantarme vi que todo seguía igual lo cual indicaba que el pescador no había regresado. Me fui a trabajar a la finca de *S’Hort des Lleó* y al regresar todo continuaba igual. Más tarde llegaba la esposa preguntando por su marido, si estaba por aquí, a lo que respondí que no y que me daba mala espina. Ella me preguntó qué podía hacer y le recomendé volver a *Alaior*, buscar ayuda y cuando llegaran iniciaríamos una búsqueda por toda la zona. Llegó con sus dos hijos y formamos dos parejas, una buscaba por tierra y la otra por mar. Yo estaba convencido de que, de encontrarlo, estaría en un punto determinado para llegar al cual había que subir hasta *Es Sivinar*. Cuando estábamos arriba tuve que parar al hijo del desaparecido que me estaba acompañando porque iba directo a la grieta. Y como el muchacho iba bastante tranquilo quise prevenirle de que se hiciera a la idea de que podíamos esperar lo peor. Y así fue. La otra pareja pronto nos hacía señales indicándonos haber encontrado el cadáver del desaparecido en el punto exacto que yo había intuido. La barca y los aparejos habían desaparecido. Se ve que el hombre tras volcar había intentado ganar la costa, muy posiblemente se golpearía contra las rocas por las marcas que tenía en la cabeza y, tras perder el sentido, se ahogaría.

Como buen pescador y hombre de mar, sabía perfectamente que los cuidados de la barca eran muy necesarios, por lo que se procuraba de tenerla siempre a punto. El *Cuatro Hermanos* era de construcción de madera y había sido llevada a cabo por unos *mestres d’aixa* de Pollença,

—La varábamos cada mes, dejándola permanecer por espacio de un día en el varadero para que se secara. Por aquel entonces no existía ese mal invento denominado “patente”, una pintura que, al ser tóxica, hace mucho daño a la vida marina. Por lo que respecta al resto, cada año se llevaba a cabo un repintado general.

Y por lo que se refiere al motor, ellos mismos lo desmontaban, cambiaban piezas percederas o dañadas si hacía falta, e incluso le practicaban diversos trabajos de mantenimiento más típicos de un profesional mecánico que de un pescador, siempre que no fuera algo delicado, lógicamente. De todas formas esta costumbre era algo bastante normal entre todos los pescadores de la Isla.

Paco “*Sis-set*” continuaría pasando largas temporadas en su querida *Addaia*, muy cerca de la rotonda, mirando el cielo, la mar y dando sabios consejos a quienes se lo preguntaban. Y es que Paco, supo ganarse muchísimos amigos.

MAHÓN: TÒFOL MUS ("EN TÒFOL DE CA'N REYNÉS")

No cabe duda alguna de que uno de los personajes más populares por haber tenido su vida profesional fuertemente ligada al puerto mahonés lo fue Cristóbal Mus Llabrés ("*en Tòfol de ca'n Reynés*", como era popularmente conocido), mariscador y patrón de embarcaciones de tráfico interior. Quizás las dos facetas de su vida que más popularidad le darían serían la de patrón (a la par que propietario) de las embarcaciones que utilizaban los prácticos para realizar su cometido, así como servicio de transporte de viajeros entre las diferentes calitas existentes a *s'altre banda* del puerto mahonés, y la de mariscador, a la que dedicó muchos años de su vida. Tales cometidos le llegarían a través de sus predecesores familiares y los de su esposa Rosa ("*na Rosa de ca'n Reynés*")



Tòfol Mus reparando redes (*Tòfol Mus Reynés*)

Y es que Tòfol Mus Pons, fue un mariscador local que contraería matrimonio con Antonia Llabrés Barber, de "*es Redons*", otra conocida familia local de pescadores, la cual solía expender en la pescadería local el producto del trabajo familiar. Fruto del mismo nacerían Pepe (que montó el primer *viver de musclos* con Miquel Ferrà ("*En Xenflis*"), Paca, Anna, Adelina, Amalia y Tòfol, nuestro protagonista.

Miguel Reynés Orpí nació en Alcudia (Mallorca), el 10 de marzo de 1881. Hijo de un carabinero de mar, pronto descubriría en la mar su verdadera pasión, embarcando en Porto Colom en una barca de pesca cuando tan sólo contaba siete años de edad. Más adelante lo haría como grumete en una goleta que se dedicaba al transporte de vinos hasta el puerto francés de Cette (actual Sète). Al cumplir los doce años volvía a Porto Colom y con su hermano Antonio adquirían una barca para dedicarse a la pesca de la langosta, teniendo que sufrir por primera vez la crueldad que en muchas ocasiones presenta la mar al vivir el hundimiento de su barca frente al cabo Farruch, en Alcudia, en medio del fragor de un duro temporal. A pesar de la dureza y de poder presentir muy cerca de sí la muerte, lograron salvarse tanto él como su hermano nadando y ganando la tierra firme merced a su juventud. No pasaría mucho tiempo y, olvidado el incidente, reanudaba la actividad marinera nuevamente con su hermano, hasta que el hecho de haber alcanzado la edad reglamentaria le traería hasta Menorca con el objeto de cumplir

el servicio militar en la Mola. Una vez en la Isla y en base a sus conocimientos, sus mandos le confiaban el cargo de patrón de una de las falúas que cubrían el servicio de la fortaleza con Mahón y, terminado el mismo, optaba por quedarse a vivir en Menorca, mientras continuaba trabajando para la Jefatura de Transportes Militares, a bordo de las falúas, por espacio de unos dieciocho años. Durante un tiempo fue patrón de uno de los remolcadores que se encargaban de trasegar la draga que estuvo trabajando en el puerto, una de cuyas funciones sería la de eliminar la *Illa de ses Rates*, próxima a la del *Rey* (u *Hospital*), y también gobernó con firmeza el timón de uno de los guairos que se dedicaban a competir a la vela en el puerto, consiguiendo en numerosas ocasiones ceñirse el trofeo de vencedor. También tendría a su cargo el bar de “Ca’n Roca” (en la actualidad “Sa Falúa”), frente al cual amarraban las diferentes embarcaciones militares que iban hasta la *Mola*.



321

Etapas de transportista de arena (Tòfol Mus Reynés)

Una joven mallorquina, Clara Aguiló Valls, descendía un buen día por la plancha del vapor que procedía de Palma. Había nacido en Sa Pobla y, junto con otras jóvenes de su edad, ataviadas con el traje típico mallorquín (que era aún para algunos la vestimenta habitual de la época), habían sido contratadas como empleadas de hogar en otras tantas casas mahonesas. Miguel, que tenía su bar emplazado muy cerca del punto de atraque del vapor, no solía perder detalle de la gente que llegaba y marchaba con el mismo, por lo que pronto descubrió a Clara, y no tardarían en congeniar terminando por casarse. Y tras Miguel vendrían otros hermanos suyos hasta llegar a formar entre todos ellos una importante saga familiar, la de los “Reynés”, actualmente muy extendida. Del matrimonio nacieron tres hijos: Miguel (mecánico de profesión), Antonio (que ingresaría en la Armada navegando en el buque escuela *Galatea*, para fijar finalmente su residencia en Canarias) y Rosa.

Un buen día, Tòfol, hijo de los Mus y Rosa, hija de los Reynés, contraían matrimonio y fruto del mismo tendrían tres hijos: Antonia, Tòfol y Miquel Mus Reynés, a quienes se les llegaría a conocer popularmente más bien como “de ca’n Reynés” por un motivo muy sencillo, y es que Tòfol (el padre), daría continuidad al negocio iniciado en su día por su suegro que estaría dedicado,

entre otros, al tráfico interior del puerto de Mahón.

Entre 1920 y 1925, no se sabe a ciencia cierta la fecha exacta, fue cuando comenzó Miguel Reynés a alquilar pequeñas embarcaciones a la vela. Además, solía viajar de tanto en tanto a Mallorca con el vapor correo, de donde regresaba navegando a bordo de diversas embarcaciones que posteriormente vendería en Menorca.

Una de las barcas que llegaron navegando a vela se trataba de un amplio y hermoso *llaüt* que se rebautizaría poco después como *Rosita*, el nombre de su hija, que más adelante vendería a Construcciones Bazán, que se encontraba emplazada en la zona de la Base Naval, para terminar transferida al Club Marítimo de Mahón tras unas gestiones de su presidente don Miguel Florit Cortiella.

En 1933 hacía construir la nueva casa familiar al pie de la Cuesta de la Independencia, teniendo las embarcaciones del negocio familiar amarradas frente a la misma. Con el paso del tiempo el muelle tomará la denominación de *Moll d'en Reynés*, el amplio varadero de embarcaciones inmediato *Llenegall d'en Reynés* y la cuesta *Costa d'en Reynés*, y es que la popularidad familiar entre los mahoneses habituales en el puerto había ido creciendo y extendiéndose de forma espectacular debido a su seriedad, buen hacer y calidad del servicio prestado.

322



La casa familiar al pie de la *Costa d'en Reynés* (*Tòfol Mus Reynés*)

En los años cuarenta se construye la mayor embarcación de todas las que poseerá la familia: la nombrada *Cala Rata*, actualmente reformada y en otras manos. Otra sería bautizada como *La Solana*, que se encontraba últimamente en Es Grau, y que fuera utilizada para el tráfico de bañistas entre dicha playa y la *Isla d'en Colom*; el bot *Tòful*, hoy propiedad de Pedro Pons Cardona ("Pedro's Boat"), que la mantiene en perfectas condiciones por cuestiones nostálgicas y la denominada *Miguel*, que tras prestar servicio en la Corporación de Prácticos, fue donada por éstos al Museo de Amics de la Mar - Port de Maó, estando depositada en el museo de *Robadones*, con una apariencia ya irreconocible tras su adaptación al servicio que realizó en sus últimos años de servicio. Todas ellas fueron construidas por las manos del reconocido *mestre d'aixa* mahonés Joan Petrus.

Joan Petrus tenía su taller en el llamado *Racó des Gas*, situado en el otro extremo del *Llenegall d'en Reynés*. Finalizada en 1946 la construcción de la ***Cala Rata***, la embarcación de más envergadura de todas ellas, y ser apadrinado por Antonia, la hija de los Mus-Reynés, era botada en el mismo *llenegall* y destinada al trabajo que se realizaba de transporte marítimo, tanto dentro del puerto, como a diferentes calas del litoral menorquín. Uno de los viajes típicos que hacían dos veces por semana era de cargar arena en *Sa Mesquida* para descargarla en Mahón frente a la fábrica de gas. Solían quitar los *pols* (piso interior), para llenar de arena desde la sentina hasta los imbornales. En cada viaje se cargaban entre 8 y 9 metros cúbicos. El sistema era fondear la embarcación y utilizar una pequeña lanchita a remos para cargarle cada vez unos 20 capazos de arena que tiraban hacia uno u otro lado mediante un cabo. En cierta ocasión en que llevaron la lanchita a remolque cargada, frente a *S'Esperó* les “hizo el submarino” (*fer sota*) tras una súbita guiñada, embarcando agua suficiente para que se sumergiera y, faltando en un momento dado el cabo de arrastre la lanchita, completamente liberada, se hundió definitivamente. Se calcula que llegaron a transportar por este medio unos 3.000 metros cúbicos de arena, que posteriormente sería subida hasta la población para ser utilizada en la construcción.

323



Una perspectiva del bote de transporte *Cala Rata* (*Tòfol Mus Reynés*)

Otro transporte que llevarían a cabo utilizando esta barca fue de madera desde *cala Fustam*, en la costa sur. Los troncos eran lanzados al agua desde lo alto del acantilado, para ser recuperados con el auxilio de una lanchita y posteriormente transportados hasta Ciutadella. Allí eran embarcados con destino a la vecina isla de Mallorca en el vapor correo. También portó a remolque hasta Fornells una draga para limpiar la dársena, o el ancla que utilizaba el yate ***Addaya*** del doctor don Fernando Rubió para fondear su barco en el puerto del mismo nombre, la cual fue embragada en *Calafiguera*. Se dice que posteriormente se intentó cambiar la ubicación del fondeo en aquel precioso puerto pero el ancla, muy pesada, se había encallado fuertemente en el lodo del fondo, teniendo que emplearse a fondo para lograrlo.

El transporte de 3 snipes del Club Marítimo de Mahón para participar en un campeonato que se celebraba en las aguas mallorquinas del puerto de Pollença, sería otro de los curiosos viajes atípicos de la embarcación. Perteneían a tres personajes de leyenda de la vela mahonesa: Mario Gomila Sirerol, Bernardo Vidal Campomar y Domingo Natta Tutzó. Aquel viaje duró poco más de once horas encontrando una mar totalmente encalmada.



Junto a su esposa (Tòfol Mus Reynés)

Entre los años 50 y 60 el negocio, ya de la mano de Tòfol Mus, iría viento en popa, disponiéndose de una flota compuesta por unas 11 embarcaciones entre las propias del servicio, lanchitas de alquiler, canoas y *gussis*.

Escopinyes, *peus de cabrit*, *dàtils* y otros preciados mariscos de los que fuera antaño excelente criadero y productor el puerto mahonés, eran portados para la venta y el consumo familiar. El padre de Tòfol solía tener el marisco dispuesto para la venta en el pasillo de la casa y solía apostarse leyendo un libro junto a la ventana a la espera de los posibles compradores. Mientras, la madre, “*n’Antònia Redona*”, acudía cada día a la pescadería a trabajar, siendo tan dura la jornada en los fríos días de invierno, en que se manejaba el pescado y el agua continuamente, que terminaba cada invierno con las manos cubiertas de dolorosos sabañones que solía soportar con gran resignación. Afortunadamente, al llegar a casa les esperaba un buen plato de sopa caliente (*brou*) que les ayudaba a recuperar los ánimos.

Tòfol iba observando todos estos pequeños detalles que iba guardando e incluso anotando en preciadas libretas como si fueran tesoros. Cuando tenía 7 u 8 años había perdido a dos de sus hermanas, Paca y Anna, de 17 y 16 años respectivamente. Durante los períodos de vacaciones escolares, su madre, con muy buen criterio a fin de que no quedara merodeando por la calle, solía dejarle o con alguno de los zapateros que tenían su taller por la zona, como fueran “*ca’n Pata*”, en la calle de Santa Eulalia; “*ca’n Figuereta*”, una fábrica de zapatos en la cual trabajaba como encargada su prima Conxa, donde aprendería a hacer de patronista y a cortar la piel; o en “*ca n’Emilio*”, en la calle de San Fernando. Este último cambiaría más adelante el negocio por el de vinatero, yendo a establecerse al *Moll de Llevant*, junto a la fábrica de harinas “La Minerva” (actualmente reconvertido en el restaurante del mismo nombre), pasando a ser

conocido popularmente desde entonces como “n’Emilio des vi”.

Más adelante tomaría parte en alguna de las *Colonies d’Estiu* que el Ayuntamiento organizaba cada año de acuerdo con la administración del *Lazareto*. Estas colonias solían tener lugar anteriormente en el puerto de *Addaia*, y solían ser un ejemplo de organización, tanto por parte de los monitores y responsables, como por los propios niños que realizaban todas las actividades con una responsabilidad encomiable. De tanto en tanto solía autorizarse la visita colectiva de familiares para que pudieran comprobar el desarrollo y progreso de las distintas actividades. Cuando iban al puerto de *Addaia* solían establecerse en el predio *Hort des Lleó*, perteneciente a la familia Lafuente. Una vez se comenzó a utilizar la alternativa del *Lazareto*, ya no se cambiaría de ubicación. Como caso anecdótico cabría citar el hecho de que uno de tantos días, el pequeño Tòfol se resfrió un poco. El médico responsable del recinto sanitario dijo que estaba muy claro que al pequeño la mar no le probaba...

En 1925 comenzaba a trabajar de ayudante del horno existente en el Camí des Castell (por entonces calle “Castillo”). Pertenecía a un tal Lázaro y con el tiempo se convertiría en la “Panadería Franco Española”, hoy desaparecida. En cierta ocasión y trabajando para esta panadería, sufrió un accidente con la máquina de cortar el pan, teniendo que ir a pie y acompañado por otro empleado del establecimiento hasta el domicilio del doctor don Antonio Roca para que le diera veinticinco puntos de sutura, sin anestesia y sin que proferiera un solo lamento de dolor, circunstancia que maravillaría al galeno. De esta suerte estuvo de baja permaneciendo en su casa hasta el día en que comenzaría a ir al mar, junto a su padre y hermano. Tenía entonces 13 años y corría ya el año 1927.

325



El popular *Llenagall d'en Reynés* (*Tòfol Mus Reynés*)

Más o menos por esas fechas Tòfol comenzaba a *fer vorera* (caminar por la costa) buscando *escopinyes*. Tenía entonces 13 años. El marisqueo comenzaba en abril y su hermano solía dejarle cada mañana a primera hora en tierra en la *cala de Sant Antoni* o en *cala Rata* para que fuera mariscando. La rutina era siempre la misma: una taza de café y un *panet* (*coc*, *llonguet*) previamente tomados en casa. A bordo llevaban otro para media mañana y para el almuerzo contaban con unas croquetas o un trozo de tortilla hechas por su madre para terminar con un poco de fruta, lo que acompañaban con

el agua contenida en el cántaro de a bordo. Al cántaro lo llenaban en el manantial de *Ses Jonquères*, o cerca del *Pont des coster de Sant Antoni*, donde existía un cuenco excavado y protegido por una pared a fin de que el agua quedara embalsada. Otras fuentes que solían utilizar estaban localizadas en *cala Lladró*, cerca de la caseta “Plus Ultra”; o en la denominada *Font Nova*, después de *cala Pedrera*, en Es Castell, donde existía muy cerca del acantilado una fuente de agua dulce, la cual solía entorpecer el marisqueo al enturbiar las aguas como resultado de la mezcla con la salada. Era una zona en la que existían muchos *peus de cabrit* y *osties* (ostras).

Y más aún hacia la bocana, pasada la llamada *Caseta des Comandant* (*Sant Felip*), el *Banyer des Moro* y la *Punta des Norai*, se encuentra un pequeño entrante (*raconada*), donde existía también otra fuente. Más adelante Tòfol saldría a pescar junto con su padre y Andreu Mus (“*en Favet*”) en aguas de Biniancolla y el pescado lo llevaban en unos *covos* aptos para 20-25 kilos a pie hasta Sant Lluís. Los dos jóvenes solían partir antes que el padre, apremiando el paso para llegar al pueblo. Sin embargo, con treinta años de edad sobre las espaldas más que ellos, éste solía alcanzarles siempre antes de llegar a su destino.

326



Buque escuela español *Galatea* (Tòfol Mus Reynés)

Desde 1930 hasta 1936 continuó pescando y mariscando a bordo de un *gussi* que llevaba por nombre *Yolanda*. En 1934, y alcanzada la edad reglamentaria, sería declarado excedente de cupo con lo cual no podía ir a Cartagena, una circunstancia que supo aprovechar muy bien al iniciar sus relaciones con Rosa, quien con el tiempo se convertiría en su esposa el 1 de junio de 1938, tras contraer matrimonio por lo civil ante el juez don Diego Bosch en la oficina situada por aquel entonces en *Es Pont des Castell*, junto al mirador que da al puerto. Fueron pocos los invitados y el convite consistió en una caja de galletas y una botella de vino blanco en *cala Alcaufar*, convertido en destino del viaje de bodas y a donde habían llegado a bordo de una galera tirada por caballos.

En los años 40 comenzó a trabajar a bordo de las populares *motores de la Mola* como marinero de Transportes Militares, que pertenecía al arma de Intendencia. Éstas iban propulsadas por motores de gasolina “Hispano Suiza”

de 40 CV. los cuales consumían una barbaridad de combustible, pero que a cambio les confería una excelente velocidad, así como la potencia suficiente como para remolcar hasta dos lanchones llenos de tropa o carga, lo que constituía todo un espectáculo. En 1941 decidió solicitar una excedencia puesto que tenía que ayudar en el negocio de tránsito portuario de su suegro, pero le sería denegada. Por ello, decidió presentar la baja, renunciando con ello a su plaza.

Y así comenzaba a trabajar con su suegro debido a que los hijos de éste no residían en Menorca y su esposa Rosa no podía cargar con todo el negocio familiar por razones obvias. Por ello, los veranos trabajaban juntos, mientras que los inviernos los dedicaba al marisqueo, adquiriendo para ello un *viver d'escopinyes* situado en la zona de *La Solana* al pescador Avelino Melción, que se encontraba emplazado junto a otro perteneciente a Andreu Mus (*"n'Andreu Favet"*). Con el paso del tiempo alquilaría también este último a su propietario manteniendo su negocio durante varios años.

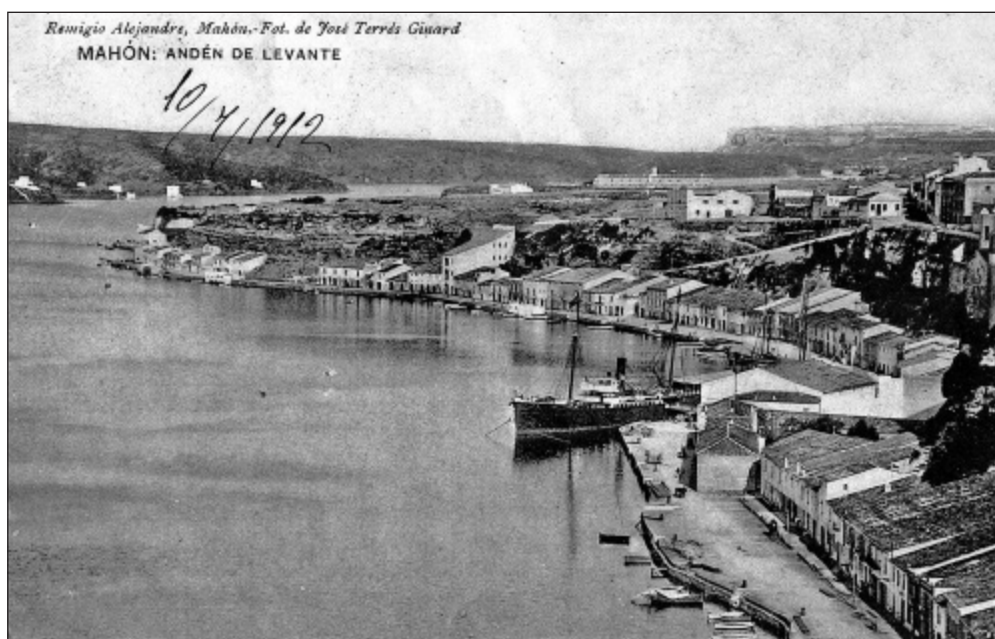


327

Los buques de la armada italiana internados en Mahón (*Tòfol Mus Reynés*)

En 1943, en plena Segunda Guerra Mundial, les tocaría vivir las consecuencias por lo que se refería al puerto de Mahón tras el hundimiento del acorazado *Roma*, con la llegada de las unidades de la armada italiana crucero *Attilio Regolo* junto con los destructores *Mitragliere*, *Fuciliere* y *Carabinieri*, que buscaban refugio en un puerto neutral y portaban a bordo diversos cadáveres y heridos tras un duro ataque por parte de la aviación germana. De ellos, una decena se encontraban muy graves. Los hechos tenían lugar en los días posteriores a la celebración de las fiestas de Ntra. Sra. de Gracia de aquel año, concretamente el día 10 de septiembre, en que los buques serían fondeados primeramente frente a *Calesfonts*, aunque poco después lo harían en la *Plana de Calafiguera*. Los heridos fueron portados al hospital militar de la *Isla del Rey*, mientras que los cadáveres recibían sepultura en el Cementerio de la ciudad. Más adelante, se dice que por algún aviso sobre el posible intento de partida de los mismos, que habían firmado el acta de internamiento hasta que finalizara la contienda el día 11 del mismo mes, tuvieron que ser conducidos, cumpliendo una orden expresa del Gobierno español en Madrid, a fondear a *Sa Colàrsega*, clavándolos prácticamente el fango del fondo debido a su calado, siendo colocados amadrinados

de proa hacia tierra, lo que dificultaría lógicamente cualquier intento de partida. Por otro lado, tampoco contaban con suficiente combustible como para llevar a cabo cualquier tipo de aventura. Meses después serían definitivamente amarrados en los muelles de la Base Naval. El oficial responsable de la flotilla concertó entonces con el suegro de Tòfol el trasiego de los marineros desde el *Moll de Ponent*, frente a las “Destilerías Beltrán”, hasta *Sa Vinyeta* y viceversa, puesto que tenían permiso de paseo desde las cinco de la tarde hasta las once de la noche, más o menos. Había en total una dotación que oscilaba sobre los 2.000 hombres pues, más adelante, se les unió el torpedero *Orsa*, una lancha de desembarco que sería varada en tierra, frente a *Es Jonquet* (donde se encuentra actualmente la zona de varada y mantenimiento de embarcaciones deportivas), y un hidro.



El puerto de Mahón en 1912 (*Fotos Antiguas de Menorca*)

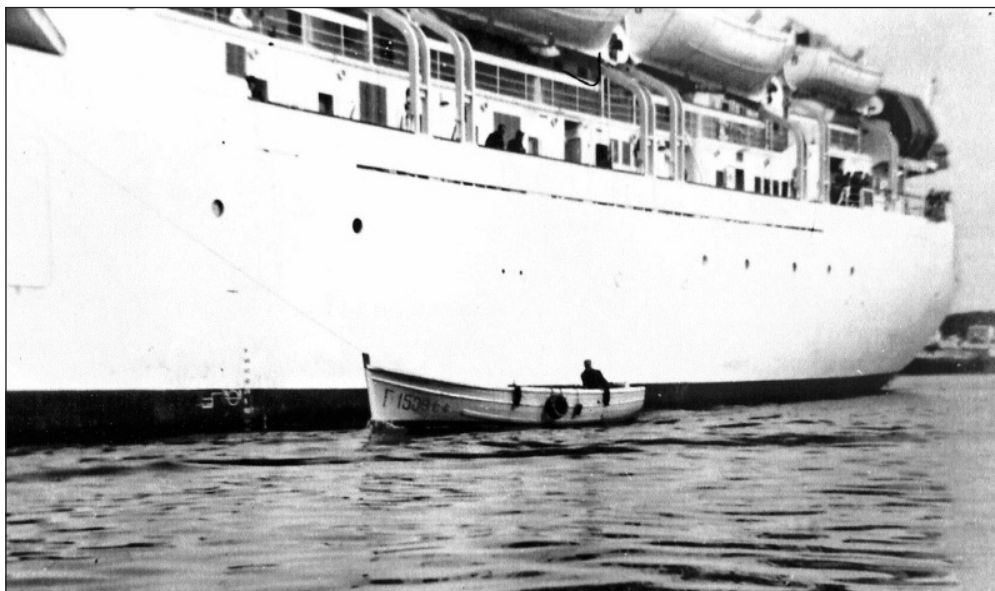
Hubo un grupo de marineros que logró escapar, sustrayendo una de las barcas del bou de la familia Melsión, de los cuales nunca más se supo. Coincidió la sustracción con la irrupción pocas horas después de un fortísimo temporal de tramontana, por lo que se supuso naufragaron víctimas del tremendo embate de las olas. Otros, sin embargo, llegaron a establecer relaciones muy cordiales con los mahoneses acabando alguna incluso en boda. Para efectuar los viajes, Reynés utilizaba el llaut *Rosita* al cual se le había sustituido la vela por un motor y colocado diversos bancos sobre cubierta.

No tardaría en inaugurarse en la población el grupo de viviendas que se denominaría *Cases dels Pescadors*, al final de donde alcanzaba la calle del Carmen y situadas a ambos lados, merced a la llamada Obra Sindical. La gente solía decir que a Franco le gustaba mucho el mar y que por ello quería ayudar a los pescadores construyéndoles viviendas a precios asequibles que pudieran posteriormente amortizar en un período bastante largo. A partir de entonces los Mus-Reynés fijarían en la misma su vivienda durante los inviernos, residiendo en *Ca'n Reynés*, al pie de la Cuesta de la Independencia (o *Costa d'en Reynés*), durante los veranos.

Otra de las anécdotas vividas por Tòfol Mus se refiere a viajes llevados a cabo hasta la *Isla del Aire* a bordo del *Cala Rata*, como se ha citado anteriormente. Y, en aquellos años, se transportaba de todo a bordo de la

embarcación porque no existía otro medio de transporte por mar. Pues sería en 1965 (según se desprende de sus numerosos apuntes), que realizó diversos viajes hasta la isla del faro puesto que se estaba construyendo el nuevo muelle y se reparaban el edificio del faro y su torre. En los “Talleres Romp” se habían construido unos enormes aros metálicos destinados a reforzar el cilindro de la torre que, por ser de un gran diámetro, habían sido divididos cada uno de ellos en cuatro secciones. Cada una de éstas llegaba desde la proa de la barca hasta la camareta del motor, por lo que debían medir entre 5 y 6 metros. Se transportaron 11 conjuntos de círculo, empleándose en realizar todos los viajes durante el período de obras en que irían transportando otros materiales necesarios, unos 4 años.

Quizás un detalle que llamará a más de un lector la atención es que los residentes en las casetas de la *cala de Sant Esteve*, en su mayoría, iban y venían de Mahón a bordo de las barcas de Tòfol Mus. La falta de vehículos privados, carreteras en condiciones y demás, hacían que el servicio público de transporte se efectuara por mar. Solía realizar un viaje en las tardes de cada sábado, sobre las tres o las cuatro, en verano. Los pasajeros eran transportados desde el muelle comercial de Mahón hasta la Cala (*Sa Cala*, que es como denominan familiarmente sus residentes a la *cala de Sant Esteve*). El domingo al atardecer se realizaba el viaje de regreso. Los servicios habituales eran desde Mahón a la costa comprendida entre los llamados *Banyes de Pedra* y *Villa Pilar*; hasta *Sant Antoni*; hasta *Cala Apartió* (o *s’Apartió*) y hasta *Las Palmas*. Otros servicios tenían como destino el *Lazareto* o la *Mola*. Los viajes, en todos los casos, tenían un precio mínimo fijo, que podía descender unitariamente a partir de una cantidad determinada de pasajeros y dependiendo de la línea afectada. También disponía la familia de un servicio de alquiler de botes a motor por horas.

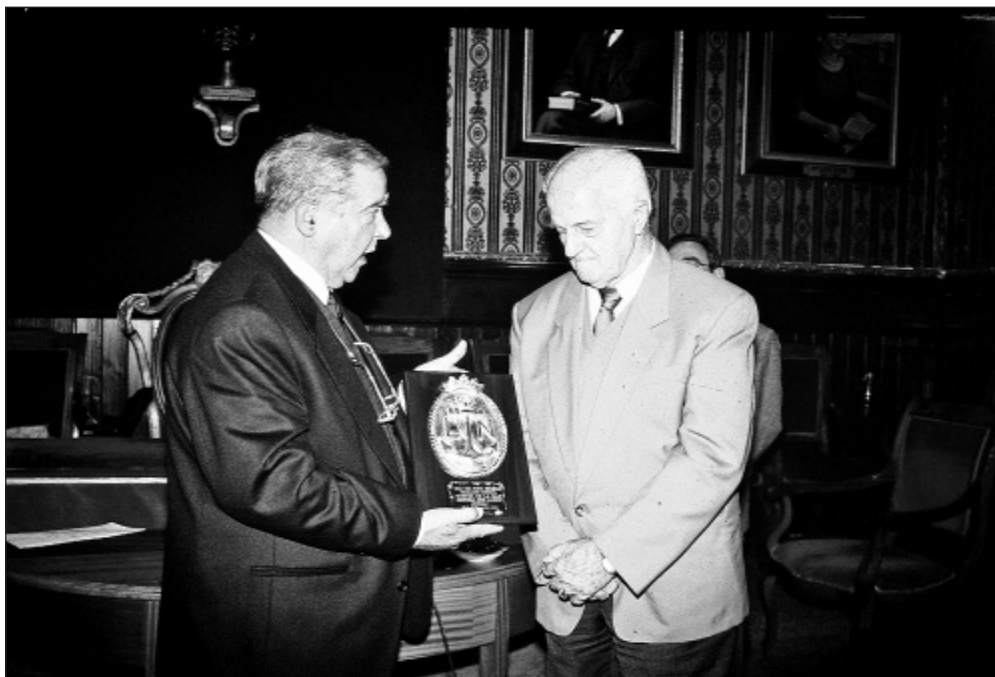


Etapa de bote de transporte de los prácticos del puerto (*Tòfol Mus Reynés*)

A finales de los años noventa y merced a la loable iniciativa de la *Real Liga Naval Española* representada por su entonces delegado en Menorca, Victoriano Seoane, y en el transcurso de un emotivo acto celebrado en el marco de las Casas Consistoriales del Ajuntament de Maó, fue distinguido con todo merecimiento con el título *Mestre de la Mar*.

En una entrevista concedida a la TV en marzo de 1995, Tòfol Mus lamen-

taba que se hubiera perdido la profesión de mariscador, consecuencia a la desaparición del marisco de este puerto por la contaminación de sus aguas. Poca cosa más que dátiles —y en la bocana— se podían capturar ya entonces, siendo además labor de submarinista. Tiempos atrás, los *peus de cabrit*, *osties blanques* y *vermelles*, *escopinyes gravades* o *llises*, *romera*, *mica de pa*, *ortigues* e incluso *nacres* crecían abundantes y de altísima calidad. Hoy no queda nada. Otro marisco bastante común era la *escopinya de gallet*, pero en su mayor parte provenía de la *Albufera des Grau*, donde trabajaban su tío “*es conco en Toni*” junto con “*Mundo*” y los hermanos Pepe y Perico “*Redó*”, siendo más grandes y dulzonas.



Tòfol es galardonado por Victoriano Seoane, delegado de la Real Liga Naval Española, como “*Mestre de la Mar*” por su trayectoria profesional (Tòfol Mus Reynés)

Los jóvenes mariscadores se iniciaban *fent vorera*, con los pies dentro del agua y removiendo el terreno en busca de las pequeñas *escopinyes*.

—Cuando salías fuera parecía que no tenías pies, pues en las épocas frías éstos no reaccionaban— manifestaba Tòfol.

Al cumplir los diecisiete años le daban su primera embarcación, un *gussi* para que pudiera trabajar plenamente en la profesión familiar. Este tipo de embarcación desplazaría a las antiguas mariscadoras, que tenían mayor eslora y menos manga para trabajar *a redosa* y en aguas de muy poco fondo. El trabajo a bordo también era duro pues tenían que permanecer horas de rodillas sobre uno de los bancos en el que se colocaba un saco doblado para aliviar la incomodidad y mantenerse apoyado en la borda mediante uno de los antebrazos. Y es que el medio para poder escudriñar el fondo submarino consistía en echar una mezcla de agua y aceite, que tenía la virtud de aplanar la superficie. Con la implantación de las *ulleres*, quedaría desplazado este sistema e incluso se cambiaría el tipo de embarcación, de menos eslora y manga más generosa. El *gussi* de Tòfol, adquirido a don Román Parpal, llevaba por nombre *Yolanda* y era un tipo de embarcación que también utilizarían “*en Rafaló*”, “*en Brick*” y Bernadí Mus “*Dinis*”.

Entre los mariscadores existían incluso especialidades, no en el tipo de marisco a capturar sino en el medio utilizado para ello. Unos eran los *palpa-*

dors, quienes capturaban el marisco al tacto, es decir, reconociendo el fondo con las puntas de la *ostiera* y sabían si se trataba de una piedra, una *escopinya gravada* o una *escopinya llisa*, y pocas veces se equivocaban. Eso sí, los ejemplares eran de agradecido tamaño. Quienes mariscaban con el agua y aceite y más adelante con la *ullera* vigilaban el *esquitx*, es decir, que el marisco al sentirse descubierto e intentar protegerse cerrando súbitamente sus valvas, al expulsar el agua hacía salir al mismo tiempo la arena que tuviera en su interior, originando la formación de una pequeña nubecilla turbia que el hábil ojo del profesional descubría y de este modo podía capturarla.

Otro sistema curioso era el utilizado para capturar pulpos: si se descubría la cueva o *amagatall* de un ejemplar, se le hacía salir introduciendo un trozo de *pedra blava* o de carburo. El pulpo, al principio soltaba una sifonada pero no tardaba en salir como una exhalación por efecto del gas generado, por lo que había que estar ojo avizor pues de lo contrario resultaba imposible cazarlo.

La forma en que manejaba su embarcación un mariscador para trabajar consistía en fondear un ancla por proa o por el través por el cual iban a trabajar y dos por popa o por el través contrario, e iban largando el cabo a

331

brazas jugando con ellos para posicionarse nuevamente. Entre las diferentes embarcaciones que tuvo para mariscar existieron las que bautizaría como *Mus-Reynés*, desde la *I* hasta la *VIII*.



Abarloado al buque correo en el servicio a los prácticos (*Tòfol Mus Reynés*)

FORNELLS VS. DIEGO SANS RIERA

En el sector más septentrional de Menorca, donde la costa ofrece su aspecto más recio y acantilado para hacer frente a los embates de la mar y entre el impresionante macizo de la *Mola*, en su extremo oriental y el cabo que lleva el mismo nombre que la población, en el occidental, se abre la impresionante bahía de Fornells. Punto de recalada casi forzosa para muchos barcos procedentes de la costa sur francesa, que arrumban al sur sobre el eje del golfo de León para ganar las costas de Baleares suele ser, también, primer contacto de Menorca para quienes proceden de las aguas catalanas e, indiscutiblemente, punto de escala para todos los isleños que llevan a cabo su "*volta a s'illa*" a bordo de sus embarcaciones. Y es que, de no permanecer en tan bello rincón al menos un par de jornadas, el periplo perdería una gran parte de su reconocido encanto. La bahía reúne unas excelentes condiciones de abrigo para todo tipo de embarcaciones de recreo en esta mar, que ha estado dominada en el paso de los tiempos por la rugiente y no menos temida tramontana.

332



Diego Sans Riera en su antigua oficina de la Dársena de Fornells (Artefoto)

Desde su bocana (con una anchura de unos 440 m.) hasta su colársega, en una orientación N-S, distan unas 2,5 millas náuticas. Su ribera de levante se preserva totalmente virgen -lo que le confiere una belleza realmente impresionante- y, en su interior, están emplazadas tres islas: *Sargantana* que es la mayor y en donde existe, en su extremo norte, una torre construida por los ingleses durante su última dominación; las otras dos, de menor importancia, se denominan respectivamente *Ravells* y *Porros*, siendo esta última la más pequeña. En la isla *Sargantana* están levantadas igualmente las dos torres encargadas de proporcionar la enfilación (178,5°), para acceder a la bahía sin contratiempos, así como las luces para facilitar este cometido durante la noche. Antiguamente funcionaron diversas salinas que poco a poco fueron siendo abandonadas aunque, en la actualidad, una de ellas ha sido recuperada y ofrece una muy interesante producción. A unos 900 metros de la bocana y, en su margen oeste, se encuentra situada la *dársena de pescadores*, al igual que la pequeña y pintoresca población que da nombre a este hermoso

enclave. Pero no podríamos hablar siempre de Fornells y no citar a Diego Sans Riera, el funcionario destinado a resolver todos los problemas relacionados con el puerto. Que no es pescador, pero sí una persona fuertemente ligada a los mismos, así como pilar a la hora de contar todo lo expuesto en las páginas de *El Mundo de los Pescadores en Menorca* relativo a la bella población marinera.



La dársena de Fornells (Artefoto)

Cuando realizamos este artículo para las páginas del «Menorca», allá a inicios de 2000, Diego era el encargado de Ports de Balears de la gestión de los muelles de la dársena, labor que venía desempeñando desde 1993. Su oficina se encontraba en el mismo varadero y su función consistía en controlar el mismo, y en asignar los pocos puntos de amarre existentes a las embarcaciones que entran de tránsito, así como facilitar la posibilidad de hacer aguada o conectarse a las tomas de corriente eléctrica del puerto para carga de baterías u otros fines, de ser necesario, a las que se ven obligadas a fondear en la bahía. También gestionaba el cobro de todos los amarres fijos. La dársena (o “refugio de pescadores”, como era conocida antiguamente) de Fornells depende del Govern de las Illes Balears, como sucede con el puerto de Ciutadella. En su interior, en la actualidad existen en número determinado unos puntos de amarre de tránsito, de los cuales 5 ó 6 se encuentran habilitados para embarcaciones de hasta 15 metros de eslora, mientras el resto sirven para embarcaciones más reducidas. Se encuentran también integrados en su estructura varios pantalanés flotantes o de madera: uno gestionado directamente por el Club Náutico de Fornells, con marinero propio; otro en régimen de concesión a una empresa de alquiler de embarcaciones y varios más, de una longitud menor o semejante, que dependen directamente del Govern o asociaciones vecinales, estando destinados a pequeñas embarcaciones. La temporada alta se encuentra establecida en unos 25 días (a salto entre los meses de julio y agosto), que arroja un promedio de 150-200 barcos transeúntes, entre amarrados y fondeados, por día. Para servicio de estos últimos se mantiene expedita una banda en uno de los pantalanés, así como la curva exterior del muelle sur, que permite el amarre de embarcaciones auxiliares. Ello les facilita poder desembarcar libremente, y visitar las tiendas, bares y restaurantes que dan la vida y el colorido característico

a este precioso enclave durante los veranos.

Sin embargo existe una particularidad que llama bastante la atención: sabido es que Fornells ha sido siempre una población eminentemente de pescadores, de hombres de mar, habiendo estado dedicadas a este menester en mayor o menor escala sus embarcaciones. Nos sorprendió descubrir, cuando se llevó a cabo este reportaje, que entonces tan sólo 12 de todas las que podían contemplarse continuaban dedicadas profesionalmente a esa labor. Y es que la pesca se ha reducido sensiblemente, puesto que en todo el litoral su productividad ha ido decreciendo en los últimos años. Con el incremento de capturas utilizando la moderna tecnología y con las contaminaciones diversas, como ha sucedido en todo el Mar Mediterráneo, cuando menos ha obligado a la fauna marina a refugiarse en cotas más profundas. Y a ello hay que añadir que Fornells continúa teniendo su propio celador de puerto “natural”, como lo es la *tramontana*, que se encarga de limitar la salida de los pescadores a la mar cuando se hace presente con cierta intensidad. Otra característica peculiar es que en este puerto no existen embarcaciones de arrastre, por razones lógicas del tipo de fondos de esta zona de la costa norte menorquina. La actividad pesquera ha venido siendo ocupada paso a paso por la creciente actividad turística. Son innumerables los visitantes que recibe actualmente la población en el transcurso de cada temporada, tanto por mar como por tierra. Así que sus habitantes han optado por facilitarles todas las comodidades que pueden precisar: hoteles, bares, restaurantes, comercios, escuelas de vela, de buceo, supermercados, etc.

334



El Varadero de Fornells (*Artefoto*)

Y, ya que ha salido citada la *tramontana*, será fácil intuir que sus recios acantilados, que ofrecen directamente frontón al norte, han tenido que ser testigos directos de numerosos acaecimientos marítimos y naufragios, con el protagonismo tanto de sus propios moradores quienes se veían obligados a hacerse a la mar diariamente para ganar el sustento de sus familias, como de embarcaciones de todo tipo y porte que navegaban por sus inmediaciones. Diego:

—Accidentes en la mar los ha habido siempre, como ya es conocido y se ha publicado suficientemente, y sin duda continuarán ocurriendo. No hace

mucho, un yate tripulado por dos catalanes se incendió fortuitamente dentro de la bahía, quedando totalmente destruido. Menos mal que el combustible que utilizaba era gasóleo y no hubo que lamentar ninguna explosión, lo que podría haber tenido mayores consecuencias. Por suerte sus ocupantes se encontraban en tierra en el momento de producirse los acontecimientos. Han habido también heridos a los que se ha tenido que auxiliar convenientemente y en una ocasión falleció a bordo de su embarcación una tripulante, teniendo que proceder a su evacuación. Este último verano un catamarán, el **Nossy Komba**, de la matrícula de Port Vendres (Francia), golpeó violentamente contra un bajo en el paso de la *Illa des Porros*, abriéndose un boquete en uno de los flotadores, al tiempo que se producía una gran grieta que casi lo dividía en dos. A pesar de ello pudo continuar navegando hasta ganar la bahía y, una vez en su interior, embarrancar en la costa con lo que el barco pudo ser salvado. Posteriormente una grúa lo recuperó y tras depositarlo sobre el varadero se procedió a su reparación. Aún están trabajando con él, aunque en estos momentos ya ha sido botado y se encuentra nuevamente a flote...

335



El pesquero *Charlotte*, naufragado en la zona de *Ets Bancalets* (Artefoto)

Además de los mencionados, otros accidentes se produjeron últimamente como, por ejemplo:

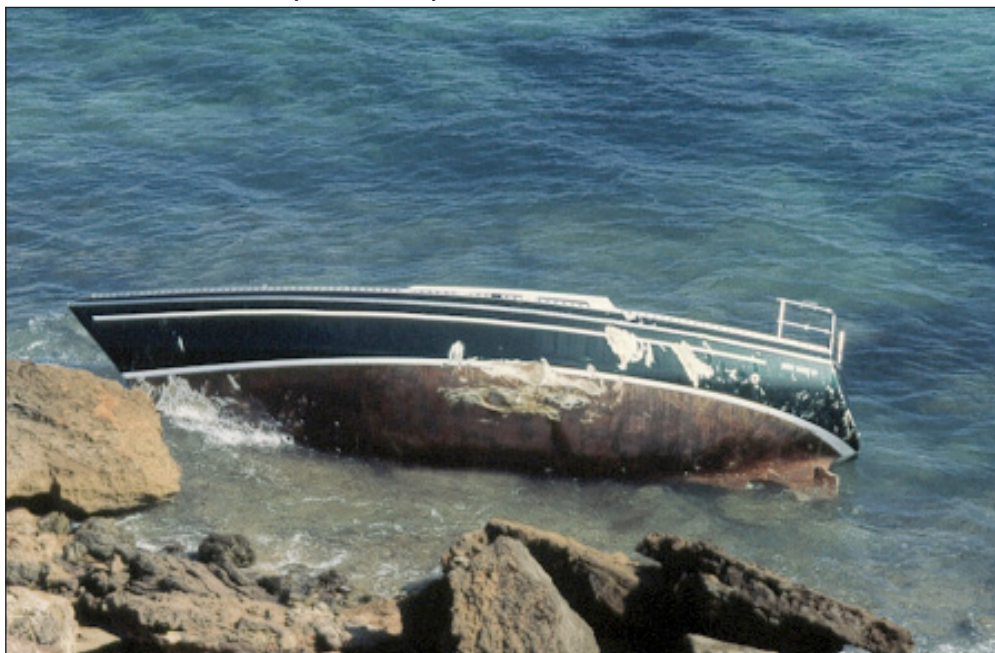
—El caso del pesquero **Charlotte**, de casco de hierro, sobre el que han circulado diferentes versiones en su aventura, y que fue a parar contra la costa entre *Es Guix* y *Ets Bancalets*. Durante muchos meses permaneció clavado en las rocas, siendo dudosa su posible recuperación por las dificultades que representaba, tanto en los propios trabajos dado lo intrincado del lugar, como por el dudoso beneficio económico que pudiera reportar. Finalmente serían los duros temporales de la zona quienes darían cuenta del mismo, quedando algunos vestigios oxidados sobre las rocas inmediatas. Igual sucedió con el **Scicuciutti**, un velero de bandera suiza que, tras colisionar con un bajo y resultar seriamente averiado, fue arrastrado por las olas hasta las rocas de *Na Pregonda*, donde permaneció por un tiempo y una vez tristemente expoliado. Y ¿quién no se acuerda del **Benil**, del **Georgia K** o del **Ipanema**?

Siempre habrán nuevos casos.

En la bahía de Fornells no suelen entrar más que embarcaciones hasta cierto porte, puesto que está restringida por su calado. Bastantes años atrás, solían amerizar los hidros franceses, fue refugio del vaporcito *Ciudadela* cuando se encontraba en medio de una fuerte mar de tramontana y escala del *Mahón* en sus vueltas estivales a la Isla. Incluso y durante los años treinta fondeó en su interior el primer portaaeronaves que tuvo nuestro país, el *Dédalo*, que navegaba al mando del menorquín don Pedro M^a Cardona.

Durante uno de los últimos veranos que estuvo en activo en estas aguas, y para asombro de más de un transeúnte, se pudieron contemplar las evoluciones del *Nura Nova*, el barco de “Iscomar Ferrys” que une los puertos de Ciutadella y Alcudia, que todos los domingos y como una oferta atractiva, ofrecía la posibilidad de efectuar a bordo del mismo la vuelta a la Isla. Al encontrarse en las proximidades de la *Illa Sargantana*, viraba y volvía a hacerse a la mar para continuar su excursión marítima. Otras embarcaciones que visitan la bahía regularmente son los catamaranes y otras embarcaciones chárter que llevan a cabo excursiones alrededor de Menorca, habiendo existido durante un tiempo una pequeña golondrina que facilitaba a los turistas conocer los entresijos y rincones de la bahía, que no son pocos, ciertamente.

336



Scicuciutti, el velero naufragado en Na Pregonda (Artefoto)

Diego nos comentaba que durante los veranos, al aparecer de súbito la tramontana en plena noche, habían tenido que moverse rápidamente para auxiliar a más de un barco de tránsito que se encontraba en apuros. Y es que muchos de ellos fondeaban muy próximos a la población, con poca agua bajo sus quillas quedando prácticamente a merced de los vientos racheados que suelen levantarse. Al encontrarse sobre arena, muchas anclas garrean fácilmente, más que nada, porque muchos patrones no adoptan la precaución de asegurarse de que sus fondeos estén agarrados suficientemente. La noche se llena de pitadas, ráfagas de luz con origen en los focos de a bordo y acele- rones de los motores... Actualmente esto no sucede, al existir los campos de boyas de los fondeos regulados.

—Varias veces han venido a avisarme los municipales de que había barcos, con sus tripulantes a bordo durmiendo, que estaban garreando yendo a parar

sobre los otros. Algunas lanchas también se han llenado de agua, más que nada, por falta de previsión o precaución. Los nervios también suelen aflorar en esos momentos y es algo normal, pero poco podemos hacer pues tan solo disponemos de una pequeña zodiac para el servicio. Normalmente y cuando es necesario el marinero del Club Náutico Fornells y yo, solemos auxiliarnos mutuamente.

El varadero de la dársena es bastante amplio, albergando tiempos atrás la caseta en cuyo interior se encontraba a cobijo la embarcación de Salvamento de Náufragos *Fornells*, una auténtica joya de la industria artesanal, actualmente única en su género, que se encuentra perfectamente conservada. Posteriormente se instaló un potente chigre eléctrico que tiraba de un carro de varada de buenas proporciones. Parece ser que no dio el resultado esperado por lo que, al cabo de unos años, fue definitivamente desmontado.

—Actualmente los modernos camiones, que están dotados de unas excelentes grúas, han aliviado estos trabajos de mantenimiento, y tras extender suficientemente sus plumas, recogen y depositan directamente del mar al varadero todo tipo de embarcaciones. Un trabajo evidentemente más limpio, rápido y seguro, que permite tener la embarcación en tierra por un tiempo ilimitado, mientras que el carro tenía que ser desalojado en el menor posible para que pudiera ser utilizado por otra embarcación. Aún así existe un chigre pequeño que utilizan algunos propietarios que prefieren varar manualmente sus embarcaciones.

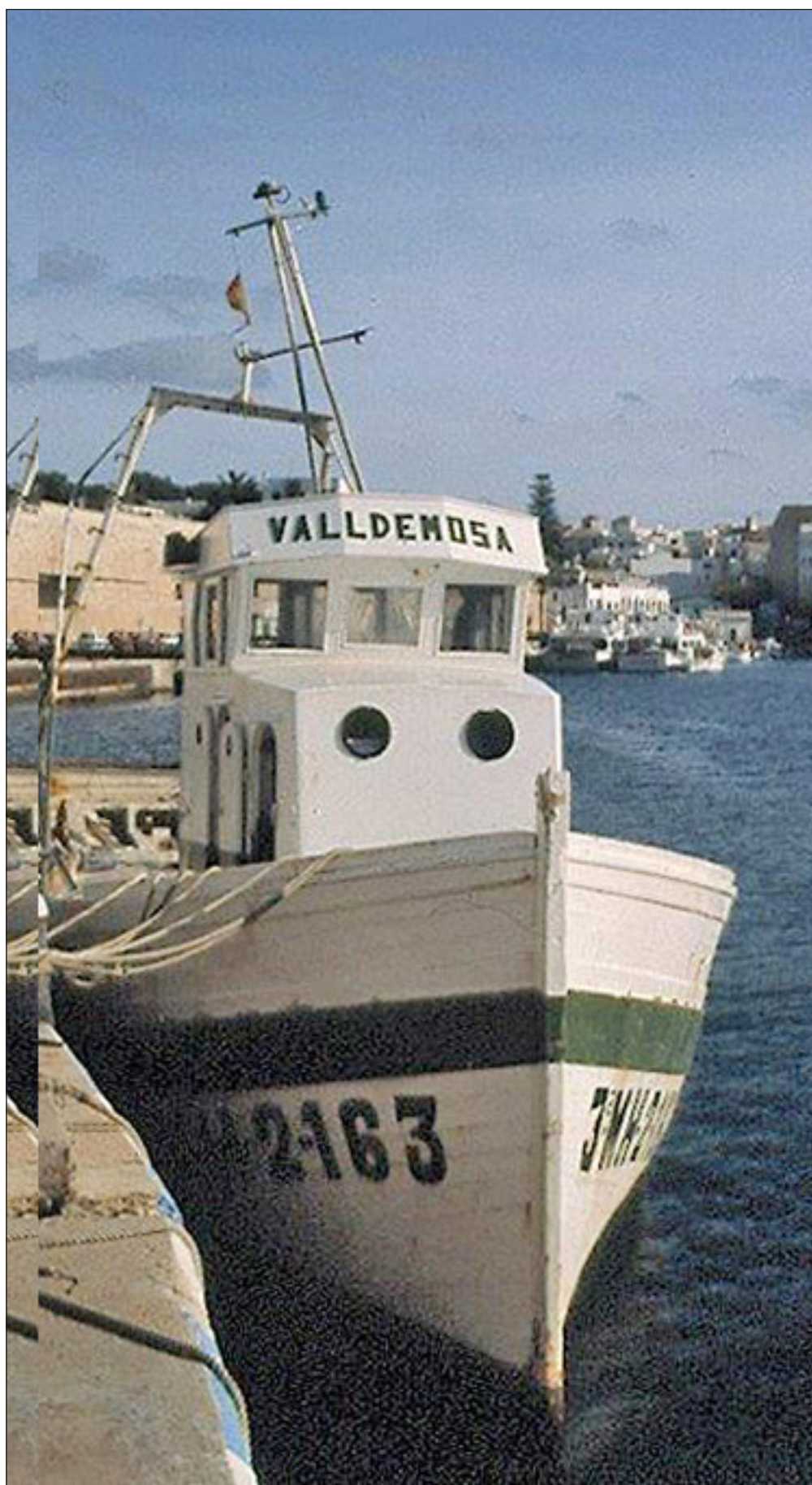
En Fornells faltan amarres, lo sabe todo el mundo, y por esta causa en los últimos años se han presentado ideas y estudiado proyectos. Parece ser que el mayor consenso entre la población pasa por construir un brazo entre los viveros y las ruinas del *Castell de Sant Antoni*, rechazando actuaciones más importantes que sin duda variarían sensiblemente el paisaje del conjunto, hoy por hoy, extraordinariamente singular y atractivo.



Vista parcial de la bahía de Fornells (*Artefoto*)

3.- ANEXOS

Galería fotográfica de otros buques y embarcaciones mencionados en las páginas anteriores



340







343



344





346





348





