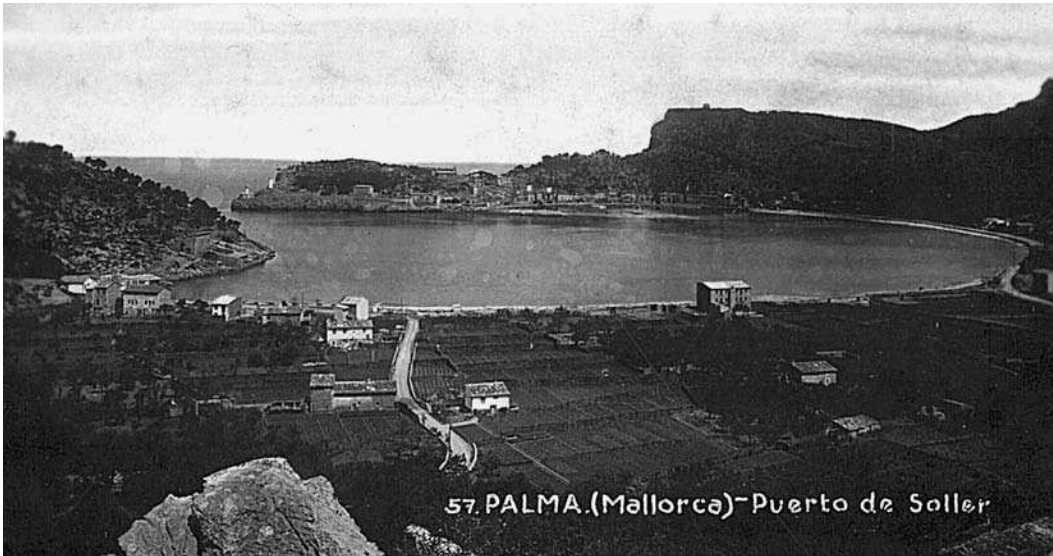


# APORTACIÓ A LA HISTÒRIA MARÍTIMA DE MALLORCA

## *El cas del port de Sóller*

Antoni Quetgles



*Imatge que mostra un dia de platja al port als anys trenta. Encara hi havia poques construccions al nucli costaner.*

El Port de Sóller és el nucli urbà de la costa del terme de Sóller (a la costa nord de Mallorca), situat a l'entrant tancat pel Cap Gros i per la punta de Sa Creu. Les seves característiques físiques fan que aquest sigui el port més idoni de la serra de Tramuntana per a les barques que cerquen recer.

Com a bon nucli costaner, els seus patrons són sant Pere (29 de juny) i la Mare de Déu del Carme (16 de juliol). Anteriorment també s'hi havia venerat sant Ramon de Penyafort, ja que, segons la llegenda, el sant hauria partit del port de Sóller cap a Barcelona volant amb la seva capa.

L'aïllament tradicional de la vall mallorquina va fer que el mar es convertís pràcticament en l'únic camí per poder comerciar i la via més ràpida per poder sortir de la vall.

Les principals activitats econòmiques del port eren, a finals del segle XVIII, el comerç i la pesca. Anteriorment, el corsarisme havia estat una altra font important d'ingressos per als habitants de la localitat.

Referent al comerç, ja en temps de Martí I, el Port va gaudir de privilegis per admetre vaixells comer-

cial i descarregar mercaderies. El 1451 s'aconseguia també un altre privilegi: el de guiar i assegurar els vaixells pirates catalans que entrassen a la badia per poder comprar i negociar amb els productes aconseguit en cors. Aquestes concessions foren derogades amb el Decret de Nova Planta de Felip V.

Entre finals del segle XVIII i finals del XIX, el port va tornar a gaudir d'una sèrie de mesures que reactivaren la seva activitat comercial:

- El 1774 Carles III va atorgar privilegis al Port per poder comerciar i fer exportació dels cítrics i hortalisses que es produïen a la vall.
- El 1786 s'amplià la llicència per desembarcar-hi blat.
- El 1811, gràcies a les gestions del bisbe Bernat Nadal, s'aconseguí la total habilitació del port per al comerç.
- El 1898 es va habilitar per al desembarcament de fustes sense treballar i carbons minerals.

Entre 1783 i 1936 s'hi varen realitzar una sèrie de millores en infraestructures, destinades a millorar el tràfic comercial i el trasllat de pas-

- El 1783 es va permetre la construcció d'un magatzem per dipositar-hi les mercaderies abans d'embarcar-les.
- Entre 1786 i 1814 es construeix el far de la punta de Sa Creu.
- Entre 1786 i el 1821 es dugueren a terme les obres del moll vell.
- Entre 1815 i 1821 es construeix l'edifici del Llatzaret, destinat a la quarantena dels vaixells afectats per alguna malaltia, i la creació d'una Junta de Sanitat Marítima.
- El 1893 s'amplien les instal·lacions portuàries.
- L'any 1912 es va inaugurar la línia ferroviària entre Palma i Sóller. Aquesta es va allargar fins al Port, fet que va ser aprofitat per facilitar el transport dels cítrics i altres productes de la vall als vaixells que els exportaven cap a França.
- L'any 1931 s'adjudicaren les obres dels nous molls a la societat Puertos y Pantanos S.A., que va explotar la pedrera situada devora el far de Sa Creu. Les obres començaren a principis de 1932.

Els principals productes que s'exportaven eren els cítrics (majoritàriament cap a França), l'oli, els

teixits i alguns productes elaborats, com les figues seques.

A finals del segle XIX s'obren línies marítimes cap a la Península (Barcelona i València) i França (Marsella i Seta). Entre 1891 i 1928 el tràfic comercial es dugué a terme per patrons particulars i per diverses companyies foranes i locals, destacant d'aquestes: la Marítima Solle-rensense (1903-1923) i la Compañia de Navegación Sollerensense (1923-1927). Aquestes rutes (Sóller-Barcelona-Ciudadella-Marsella-Seta) foren cobertes per diferents vaixells de vapor:<sup>1</sup>

- El *León de Oro*: fou el primer vapor del port de Sóller. Construït en les drassanes de Londres el 1891 inicialment com a vaixell de luxe particular, l'any 1892 fou comprat al milionari anglès W. H. Smith per la Compañia de Navegación de Sóller i batejat amb el nom de *León de Oro*. Va cobrir les línies entre la ciutat i Barcelona, i Ciudadella amb Seta (França). L'any 1903 fou venut.
- El *Villa de Sóller*: fou construït el 1903 en les drassanes de Kiel per encàrrec de la naviliera Marítima Sollerensense. Va cobrir durant anys la línia setmanal Sóller-Barcelona-Sette. Liquidada aquesta companyia en torn a 1915-1916, fou venut a la naviliera Hijos de José Taya. El 5 de maig de 1918, quan navegava prop de les illes Hyères, en la ruta de Gènova a Barcelona, fou enfonsat per un submarí alemany.
- El *Maria Mercedes*: construït el 1878 i adquirit per la Compañia

de Navegación Sollerensense, va cobrir la ruta Sóller-Barcelona-Seta-Marsella.

- El *Sóller*: adquirit per Bernat Oliver l'any 1917, es va dedicar principalment al transport de cítrics i ocasionalment al transport de passatgers.
- L'*Unión*: propietat del comerciant Josep Ripoll Magraner (propietari de Ripoll y Cía.), es va dedicar al comerç del cítrics, fent la ruta Sóller-Gandia-Marsella.
- *Ciudad de Sóller*: propietat del capità Domingo Picornell, durant els primers decennis del segle XX es va dedicar al transport de passatgers entre la localitat i les ciutats de Barcelona, València i Seta.

Altres vaixells de companyies foranes també varen incloure Sóller en les seves rutes, destacant els vapors *Nany*, el qual fou el primer, el 1887, a inaugurar una línia marítima que inclogués Sóller, i *El Isleño*, propietat de la Compañia Isleña Marítima, que cobria les rutes Sóller-Alacant-Alger-Barcelona-Seta-Marsella-València-Eivissa.

Pel que fa a la pesca, aquesta fou una activitat de caràcter marginal, ja que fins al segle XIX la por a la pirateria va fer que solament es practiqués la pesca de roquer. A partir d'aquest segle, i sobretot en el segle XX, l'activitat pesquera va representar una activitat essencial per a l'economia del nucli costaner; els pescadors locals foren adherits a la Llotja de Palma. L'any 1942 es va

crear el Pòsit de Pescadors i el 1947 sorgí la Confraria de Pescadors de Sant Pere.

Aquestes activitats van donar peu a la creació de nissagues de patrons de barques i mestres d'aixa que es mantingueren fins ben entrat el segle XX. Les nissagues de patrons es coneixien pel seu mal nom o el seu llinatge. Així tenim els *Carabina*, *Codony*, *Cremat*, *Felet*, *Fiol*, *Furo*, *Marraí*, *Seguí*, *Valent* o *Ventura*. Dels mestres d'aixa, potser la família més destacada fou la dels March,<sup>2</sup> de *Cas Calafat*. Moltes vegades les mateixes famílies es dedicaven tant a la construcció de naus com al comerç. Els tipus de vaixells que es feien eren xabecs, pollanques, llauts, goletes i pailebots, dedicats alguns a la pesca i d'altres al comerç. Els xabecs eren vaixells molt ràpids i per això foren utilitzats per al transport de la taronja de Sóller fins a Marsella.

El nombre de patrons que hi havia al Port no va variar gaire durant el segle XIX: l'any 1838 eren 24 patrons;<sup>3</sup> l'any 1841 la xifra s'amplia a 28 patrons,<sup>4</sup> que es manté fins a finals de segle i es redueix a 21 patrons el 1898.<sup>5</sup>

L'aïllament relatiu del nucli coster de la vila va marcar la població d'aquest. Així, la vida marinera va afavorir la creació de molts glossats populars, com els recollits pel pare Ginard en el *Cançoner popular de Mallorca* i que es refereixen a la pesca, la navegació, els mariners, etc.:<sup>6</sup>



Foren molts els vaixells com el de la imatge que transportaven mercaderies i passatgers als ports catalans, valencians i francesos entre finals del XIX i principis del XX.

Es mariners a la mar  
an es temps prenen vantatge;  
si no les bastàs s'oratge,  
posen rems, per navegar.

En Pau Canals s'altre dia  
el volien embarcar  
i la Sang no comportà  
li fessi tal picardia.  
Dues persones discretes  
juraren en veritat:  
«Ja En Pau l'han embarcat?  
Tots estau equivocats:  
ell està cantant completes».

Pescador desgraciat,  
que vas carregat de canyes,  
gafes es peix per ses ganyes;  
quan te'n tems, tens enrocacat.

Noltros pescam a l'artet  
I en sa nit sentim es gall.  
Aigo damunt i davall  
I com no hem de tenir fred!

Amb el cop d'estat del general Franco (1936) es va produir un canvi molt important per a l'evolució del nucli: els molls i totes les instal·lacions portuàries foren requisades per l'exèrcit. El 14 d'abril de 1937 les autoritats militars van decidir la construcció d'una base naval secundària al Port de Sóller, tant per la seva situació estratègica com per la seva orografia i la seva fondària. L'encarregat de dur-ho a terme fou el capità Josep Maria Pery. Es va denominar Base de Aprovisionamiento de Sóller i s'hi varen anexionar l'antiga caserna dels carrabiners del port, la zona del bosc de Santa Catalina i el seu oratori i l'escola del Port.

Una de les seves principals funcions durant la guerra va ser servir de refugi dels submarins (l'*Onice*, l'*Iride*, el *Galilei* i el *Ferraris*) i dels avions italians, així com per a l'aprovisionament de vaixells de guerra alemanys, com el cuirassat nazi *Kanserpfill Admiral Pfeer*, el 1937, el qual fou rebut amb una gran festa per les autoritats.

Les instal·lacions militars, a partir de 1940, varen servir com a base del destructor *Almirante Miranda*, vaixell que formava part de la flota d'armes submarines i que acollia unes 120 persones. També durant aquests anys s'hi va ubicar l'Escola d'Armes Submarines de l'Armada, que va tenir com a primers professors els tinentes Joaquín Pery, Juan Lara y Manuel Rodríguez Rey.

Durant el decenni de 1940, la base va acollir uns 1.173 homes. L'any 1943 passà a denominar-se Estación Naval de Sóller.

El 27 de juny de l'any 1946 es va produir una desgràcia a la base naval: el submarí C-4, que es trobava de maniobres amb el destructor *Lepanto* davant la costa de Sóller, va xocar amb el destructor quan sortia a la superfície. El submarí es va enfonsar amb tota la tripulació, que no es va poder salvar. En total hi varen morir 43 persones, i per aquest motiu es varen suspendre les festes de Sant Pere al Port. Amb la base naval, la presència militar a Sóller es va incrementar, així com l'augment demogràfic que es va donar a la localitat, pel gran nombre de soldats que passaven per aquestes instal·lacions.

Amb el canvi de funció del Port i les seves instal·lacions, el trànsit comercial i de passatgers minvà de forma significativa, però es mantingué testimonialment fins els anys setanta.

En els decennis de 1950 i 1960 es va produir el creixement de la indústria turística, que va provocar el canvi total de la fisonomia del Port de Sóller. Tot i que el turisme, a la localitat, comença a principis del segle XX, amb el *boom* turístic es construeixen nous hotels molt a prop de la platja i noves urbanitzacions. Els visitants solen ser principalment de procedència francesa, alemanya, anglesa i belga, i el turisme esdevé, fins a l'actualitat, el principal motor de l'economia i de la societat del Port de Sóller.

#### Notes

1. ASENSI JOU, Francesc, «Cent anys d'història marítima a Sóller», *Setmanari Sóller* 23-12-2005.
2. PALMER GRUA, Joan. *Cent anys de Mestres d'Aixa a Mallorca* (tom I). Palma: El Tall, 1994.
3. CASTANYER SASTRE, Joan. *L'activitat mercantil al Port de Sóller (1835-1862). Tendències conjunturals*. Palma: IEB 25, 1987.
4. *Ibid.*
5. RULLÁN I MIR, Josep. *Guia de Sóller*. Sóller: Imprenta La Sinceridad, 1898.
6. GINARD BAUZÀ, Rafel. *Cançoner popular de Mallorca* (Vol. IV). Palma: Editorial Moll, 1966-1975.

#### BIBLIOGRAFIA

- ARBONA I OLIVER, Andreu. *Fent volar l'estel*. Sóller: Associació Cultural Veü de Sóller, 1996.
- ARBONA, Miquel. *Converses solleriques. Un poc cada setmana (1964-1974)*. Ciutat de Mallorca: Editorial Moll, 1977.
- BERNAT JOY, Catalina. *L'anhel de tornar a Sóller. Emigrants: canvi social i progrés econòmic*. Sóller: El Gall Editor, 1999.
- CASTANYER SASTRE, Joan. *L'activitat mercantil al Port de Sóller (1835-1862). Tendències conjunturals*. Palma: IEB 25, 1987.
- CASTANYER, Joan A. *Emigración y capital: circuitos de financiación de la industria de Sóller y su coyuntura en el periodo 1939-1945*. Palma, 1984 (Trabajos de Geografía, 38).
- CUBANO IGUINA, Astrid. *Un puente entre Mallorca y Puerto Rico: la emigración de Sóller (1830-1930)*. Colombes: Fundación Archivos Indianos, 1993 (Colección «Cruzar el charco»).
- FERRÀ I MARTORELL, Miquel. *Sollerics arreu del món. Imatges d'ahir*. Palma: Miquel Font Editor, 1992.
- LLABRÉS BERNAL, Juan. *Algunas noticias para la historia marítima de Sóller (1786-1897)*. Sóller: Imprenta Marquès, 1972.
- NICOLAU BAUZÀ, J. *Miscelánea Histórica de Sóller*. Sóller: Imprenta Marquès, 1970.
- PALMER GRUA, Joan. *Cent anys de Mestres d'Aixa a Mallorca* (Tom I). Palma: El Tall, 1994.
- RAMIS BERNAD, Damià. *Nota sobre l'evolució del comerç de Mallorca amb el continent americà entre 1900 i 1920*. Palma: IEB 60-61, 1998.
- RULLÁN I MIR, Josep. *Guia de Sóller*. Sóller: Imprenta La Sinceridad, 1898.
- *Historia de Sóller*. Palma: Imprenta Guasp, 1876 (2 vol.).
- SERRA BUSQUETS, Sebastià. *Els elements de canvi a la Mallorca del segle XX*. Palma: Edicions Cort, 2001 (p. 11-97).
- VALL I SOLAZ, F. Xavier. *Sóller en el paisatge poètic mallorquí (de Pons i Gallarza a Rosselló-Pòrcel)*. Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2001.
- VICENS CASTANYER, Antoni. «El setmanari Sóller i l'emigració». A: *Illes Blaves*, 2. Palma, 1994.
- *Sollerics a França (1870-1940). Passions i Quimeres*. Palma: El Tall, 1993.