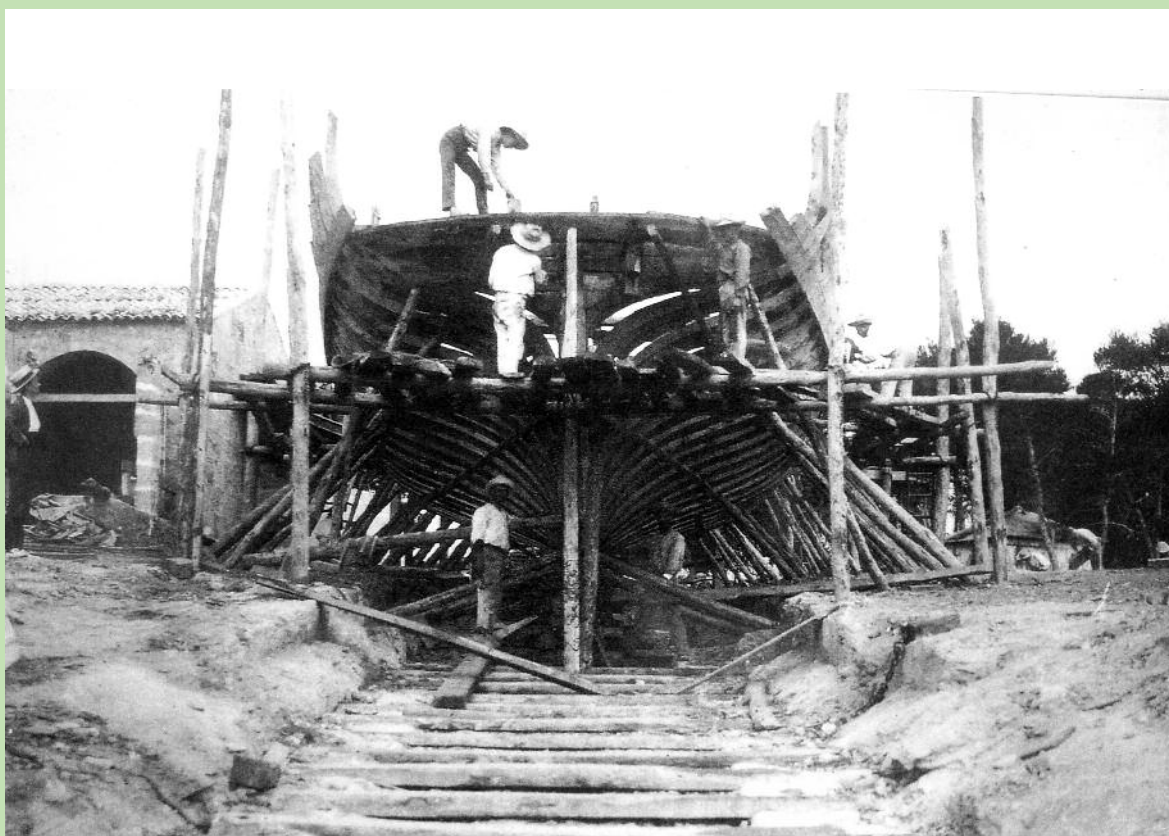


La drassana de na Ferradura (1917-1927)

Josep Terrassa Flaquer



LA BIBLIOTECA DEL GOLEA
Capdepera
2017

Malgrat el trasbals econòmic que significà l'esclat de la I Guerra Mundial el sector del transport l'any 1918 estava en plena expansió. La balança comercial de l'economia mallorquina d'aquell any presentà un superàvit per valor de 3.945.865 pta.¹



En els primers anys del segle XX les drassanes mallorquines patiren una greu crisi que féu desaparèixer algunes d'aquestes empreses i les altres estaven a punt de fer fallida; aquells anys es construïren ben pocs vaixells per a la navegació a vela. Entorn a 1907 es produí un canvi de tendència i la construcció naval s'animà.² Entre 1914-1918 es comptabilitzaren a Mallorca fins a 12 drassanes.³ La Gran Guerra provocà escassetat de combustible; això, juntament amb uns baixos salaris i la por a perdre els millors vaixells esperonà l'aparició de petites companyies navilieres. El mes de gener de 1917 «a Ciutat hi havia alarma perquè les fàbriques de gas no tenien carbó més que per un mes i els grans vaixells no s'arriscaven a anar a cercar-ho a l'estranger».⁴

Aquells anys Capdepera exportava tres grans productes: l'obra de pauma, ametles i porcs grassos. Els nostres traginers únicament comercialitzaven l'obra de palma, ja que, pel fet de ser un producte local, no interessava als grans comerciants illencs. En canvi, les ametles i els porcs grassos s'enviaven a Palma. En el cas dels porcs, era en Joan March *Verga* qui marcava els preus que després imposava a la seva xarxa de comerciants locals i aquests el posaven als ramaders.⁵

Per controlar la comercialització i exportació d'obra de pauma els nostres comerciants noliejaven petits vaixells, però a partir de 1906 es feren

1 FERRER GUASB, Pere. *Joan March, els inicis d'un imperi financer*. Ed. Cort, pàg. 111.

2 POU MUNTANER, Joan. *La marina en las Baleares*. Gràfiques Miramar. Palma, 1977.

3 FERRER GUASB, P. *Ibid*, pàg. 110.

4 Revista *Llevant* núm. 2, gener 1917.

5 PEÑARRUBIA MARQUÈS, Isabel. *Els partits polítics davant el caciquisme i la qüestió nacional a Mallorca (1917-1920)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, pàg. 67, 68 i 69.

naviliers. El primer traginer-navilier fou Antoni Fuster Aguiló *Ranxer*, que en dit any comprà el *Sant Josep*. L'any 1910 fou en Joan Melis Pascual *Marro*, amb el pailebot *Sant Miquel*, de 69 tones de càrrega. L'any 1912

La palmera adquirí el *Sant Bartomeu*, que uns mesos més tard s'enfonsà dins cala Gat. Dia 2 d'agost de 1916 s'hi afegia en Miquel Caldentey Ginard *Creu* que, a les drassanes Llompart de Palma, varava la seva nau homònima que carregava fins a 120 tones.

En aquesta flota local, propietat dels nostres traginers, cal afegir-hi aquelles naus que puntualment noliejaven, com el xabec *Cor de Jesús*, de 42 tones, o els llaüts Santíssima Trinitat i Maria, entre altres petites naus que traginaven fins a unes 12 tones.

El producte que més exportaven era el metro, troncada de pi d'un 1'5 metres de llargada. A continuació venia l'obra de pauma, llenya, carbó vegetal, calç, escorça d'alzina i pinyol d'oliva.

Sobre l'exportació d'oli de pauma no hi ha dades fiables. Segons la Conselleria de Comerç i Indústria, l'any 1918 s'importaren 75 tones de paumes i exportaren 160 tones d'obra. Segons la revista *Llevant*, el 5 de març, el *Miquel Caldentey*, de 120 tones, arribà procedent d'Al-

meria amb un viatge de paumes. El 29 del mateix mes ancorava dins cala Gat el xabec *Cor de Jesús*, també d'Almeria, amb 42 tones de paumes. Si tenim en compte que entre els municipis d'Artà i Capdepera es recollien unes 100 tones de paumes resulta que les dades de la conselleria s'haurien de doblar.

A la tornada aquests vaixells de cabotatge bàsicament transportaven queviures: farina de blat i d'ordi, arròs, cafè, sucre i productes, com ara sofre, adobs, fustes nobles, ferro, etc., amb els quals subministraven la població d'Artà i Capdepera.

L'any 1917 aquest trànsit portuari anava vent en popa. Aquell any, dia 7 d'abril, la revista *Llevant* donava la notícia que l'amo Antoni Moll *Miquelet* i mestre Colau Garau *Bombu* havien comprat un vaixell destinat al transport de queviures i altres objectes i que faria trajectes entre Cala Rajada i les poblacions del llevant peninsular, especialment València.⁶

Aquell estiu fou econòmicament encoratjador. Nombroses famílies anaren a passar la temporada d'estiu a Cala Rajada i el Carregador; a més de les tradicionals famílies artanenques en vengueren de Manacor, Sineu, de Catalunya i, fins i tot, de Madrid.⁷ Dia 8 de juliol s'inaugurà el primer



Miquel Caldentey Ginard
Creu.

6 Revista *Llevant* núm. 8, abril 1917.

7 Revista *Llevant*, 20 de juny i 1 d'agost de 1917.

El pailebot *Miquel Caldentey*.

generador de corrent elèctric de Cala Rajada, amb la corresponent xarxa urbana. Les millores anaven arribant i dins la ciutadania hi havia il·lusió per avançar cap a la modernitat.

A principis de desembre la revista *Llevant* es feia ressò dels insistents rumors que prest començarien les obres de construcció d'unes drassanes a càrrec d'uns comerciants locals.⁸

A mitjan mes de febrer de 1918 el col·laborador de dita revista visità la drassana que els germans Ferragut

preparaven a na Ferradura. Aquells dies aixecaven el cobert que havia d'aixoplugar la màquina de serrar; al mateix temps, un grup de fusters adobava grossos llenyams per construir el primer vaixell, del qual ja tenien la quilla a punt. El vaixell devia tenir uns 23m de llargada i devia desplaçar entre 150 i 160 tones. Dirigia els treballs el mestre d'aixa de Cala Rajada, Antoni Nadal.⁹

El pare dels germans Ferragut, Josep Ferragut Terrassa, havia nat l'any 1852 a Artà, on es casà; després passà a viure a Capdepera i edificà una casa al carrer Font núm. 19. L'any 1888 era llaurador i construïa una cotxeria adossada a la casa. L'any 1918 el fill, Antoni Ferragut Alzamora, era comerciant amb fustes i vivia a casa dels seus pares. Dia 2 d'agost d'aquell any sol·licità permís a l'ajuntament per muntar una serra «sinfin» amb una politja de 90 cm de diàmetre i moguda per una màquina a vapor al seu taller de na Ferradura.¹⁰ La majoria dels treballadors de les drassanes residien a Capdepera i cada dia feien el trajecte d'anada i tornada.

Al capdavant de les drassanes i de l'empresa naviliera que costejava el vaixell en construcció a na Ferradura hi havia Antoni Ferragut, Colau Garau *Bombu* i Antoni Moll *Miquelet*. El dia assenyalat per varar el nou pailebot, el *Capdepera*, era el 4 de maig. Segons la revista *Llevant* el dia abans de l'esdeveniment ja començà a arribar gent dels pobles veïnats; venien amb carros, bicicletes i a peu; tot això per veure el primer vaixell que es construïa a aquesta «industrial vila». Els padrins del Capdepera foren els joves Antoni Moll *Miquelet* i Margalida Garau *Bomba*; beneí la nau el rector Joan Torrandell. El vaixell podia desplaçar fins a 200 tones de càrrega, tenia 27 metres d'eslora, 7 metres de màniga i 3 metres de puntal; duia dos pals i anava aparellat de pailebot.¹² La construcció del buc costà

8 Revista *Llevant* 1 de desembre de 1917.

9 Revista *Llevant* núm. 31, 1918.

10 Permisos d'obra Arxiu Municipal de Capdepera (AMC).

11 Revista *Llevant* núm. 41, juny de 1918.

12 Revista *Llevant* núm. 69, maig de 1919.

32.745 pta. i el motor, 24.000 pta. El *Capdepera* passà a ser la joia dels naviliers gabellins, la nau més grossa i la primera que duia motor; aquestes millors honoraven tant els seus propietaris com al mestre d'aixa, Antoni Nadal Flaquer. El primer patró del *Capdepera* fou Colau Garau *Bombu*. Dos dies després iniciava el seu primer viatge carregat de llenya i fent escala al port de Palma.

La nissaga de l'emprenedora família Garau *Bombu* s'inicià amb en Bartomeu Garau Tudurí, nat a Capdepera el 1850; es casà amb na Margalida Tous Alzina, set anys més jove i nadiua del mateix poble. Tengueren dos fills: na Llúcia i en Colau.¹⁴

En Bartomeu feia de taverner, venedor d'aiguardent del país, a Capdepera. Entorn a 1891 es construí un casetull a Cala Rajada, vora la carretera del far, on a l'estiu obria una taverna. Aquell any, en el mateix indret, en Josep Sureda *Tafona* feia construir una capella dedicada a Sant Roc. L'any 1895 Bartomeu passà a viure de manera permanent en el lloc anomenat vulgarment «Calarretjada», on reedificà la casa de la seva propietat.¹⁵ Dos anys més tard construí una casa per al seu fill Colau. El 31 de març de 1911 sol·licitava permís per construir un casal de dos pisos; a la planta baixa, quatre portals que donarien al carrer; al pis, una gran balconada amb quatre portals més; i al porxo, finestres. Aquesta façana és la que apareix a les fotografies antigues. La planta baixa devia servir de menjador per als viatgers i estiuejants i el pis, habitacions per llogar. L'any 1919 a una revista de Barcelona sortia la notícia que a Cala Rajada «hi havia una bona fonda, anomenada Cas Bombu, neta com una plata, on feien una llagosta que tenia fama per tota l'illa».¹⁶ L'agost de 1920 a Cala Rajada no quedaven habitacions per llogar. A la fonda de Cas Bombu molts dies hi havia quaranta o més hostes. En Colau Garau Tous feia d'hostaler i de mariner i, a partir del mes de maig de 1919, de patró del *Capdepera*.



13 PALMER *Fabio*, Antoni. Reportatge publicat a *Última Hora* el 22 d'agost de 1989.

14 Cens de població de 1989, AMC.

15 Permisos d'obra, AMC.

16 Revista *Llevant* núm. 66. Escrit signat per Pere Antoni de la Serra.



Festa d'inauguració del
Miquel Caldentey.

Aquells inicis de la drassana foren encoratjadors i una activitat fins aleshores desconeguda a Cala Rajada. Els seus promotors, Antoni Ferragut, Colau Garau *Bombu* i Antoni Moll *Miquelet*, es dedicaven, respectivament, al comerç amb fustes, a la restauració i a la pagesia; no constaven en el registre municipal de comerciants o industrials però demostraren que eren emprenedors i arriscats, associant-se per aprofitar el bon moment pel qual passava el comerç marítim.

Llavors la construcció d'un vaixell de fusta amb una capacitat de càrrega de 200 tones i motor incorporat era un repte. Per un costat, interessava fer vaixells de gran tonatge, perquè com més grossa era la nau més alta era la rendibilitat i la competitivitat, donat que la majoria de la flota local eren vaixells de poc tonatge. Per altra banda, la modernització imposava la incorporació d'un motor per no dependre del vent i augmentar la capacitat de maniobra, sobretot allà on els serveis portuaris eren precaris, cas de Cala Rajada, facilitant l'embarcament i el desembarcament de mercaderies, ja que permetia acostar el vaixell al moll. En aquell any, 1919, ja hi havia a Cala Rajada algunes barques petites a motor, una de les quals era *El nin de Praga*, que, lentament, era capaç de remolcar un pailebot com el *Miquel Caldentey* fins al moll.¹⁷

En el mes de juliol la drassana seguia treballant a bon ritme. Aleshores estaven bastint un vaixell amb una capacitat de càrrega per sobre de les 100 tones i un llaüt de 44 pams que s'havien d'entregar per Tots Sants. En aquells moments la drassana comptava amb una plantilla d'uns vint obrers. A na Ferradura també serraven i adobaven fustes per a particulars.¹⁸

Un any abans, quan s'enllestien les obres de condicionament de les drassanes, una serradora d'Artà traslladà el taller a Cala Rajada, «al costat de la nova drassana de Cas Bombu».¹⁹ Fins llavors Capdepera no havia disposat de cap serradora, per la qual cosa el llenyam que s'obtenia al municipi o s'importava per via marítima es duia a serrar amb carros a Artà. La tasca d'industrialització i de millores tecnològiques, en el cas de les drassanes, es va fer comptant amb una dura competència. Quatre anys més tard aquesta serradora encara funcionava i de la drassana no hi ha notícies.

Aquella barca traginera que es bastia a na Ferradura s'anomenà *Victòria*. Desplaçava 110 tones, anava aparellada de llaüt amb floc i messana, i les

¹⁷ Referències orals de Josep Terrassa Servera.

¹⁸ Revista *Llevant* núm. 73, 24-07-1919.

¹⁹ Revista *Llevant* núm. 69, juny de 1918.

dimensions eren: 21'2 metres d'eslora, 6'90 metres de màniga i 2'46 metres de puntal; la capacitat de la bodega era de 193m³ i anava tota pintada de blanc.²⁰ El buc costà 20.115 pta. i el motor, 24.000 pta.;²¹ fou varada a mitjan mes de febrer de 1920.

Els jornals que cobraven els mariners embarcats en aquests vaixells eren pràcticament els mateixos que es cobraven al port en les feines de càrrega. L'any 1918 el Sant Josep, d'Antoni Fuster *Ranxer*, portava quatre mariners i el patró, que guanyava 50 duros cada mes i una comissió del 2% damunt els nòlits. Dos mariners cobraven 25 duros i els altres dos, 20 duros al mes; també tenien assignat un pressupost per alimentació. La tarifa que cobrava l'armador era de 1200 pta. si la destinació era Barcelona; 1300 pta. a Gandia; i 2800 si anaven a Alger.²²

A principis dels anys 20 les drassanes mallorquines entraren en crisi, provocada per una aturada en la demanda de nous vaixells; les que subsistiren es dedicaren a reparacions i tasques de manteniment.²³ Després de la construcció del *Victòria* l'activitat a la drassana de na Ferradura també va decaure i es va dedicar a atendre la flota local.

La Gran Guerra havia acabat el novembre de 1918; de llavors ençà la indústria, el trànsit marítim i les grans companyies navilieres anaren recuperant la normalitat i, progressivament, les petites companyies foren arraconades. Malgrat tot la flota de Cala Rajada encara va augmentar de nombre; a principis dels anys 20 en Joan Canals, després de fer les Amèriques, invertí una part dels seus estalvis en la compra de la balandra *Cala Murta*. En Miquel Caldentey Ginard *Creu* féu construir el pailebot de tres pals *Antònia Alzina*. En aquest temps també es va produir una pèrdua: a finals d'octubre de 1921 un fort temporal enfonsà dins cala Gat el pailebot *Sant Miquel* de l'amo Antoni Vaquer *de s'Heretat* quan acabava d'arribar carregat de farina i sucre. Així ho conta l'argument de Sant Antoni glosat per Miquel Siquier *Pruna*:

Estava dins cala Gat
amb ses amarres posades,
duia cent deu «tonelades»
de sucre, farina i blat
i allà va quedar privat
de poder fer més barcades.

20 Revista *Llevant* núm. 87, 29-02-1920.

21 Palmer *Fabio*, Antoni. Article d'*Última Hora*, de 22-08-1989. Segons aquesta informació l'eslora del *Victòria* era de 19'60 metres.

22 Llibre de comptabilitat d'Antoni Fuster.

23 POU MUNTANER, Joan. *La marina en las Baleares*. Gràfiques Miramar, 1977.



A finals de febrer 1923 els obrers de les drassanes de na Ferradura treballaven en la reparació del *Sant Josep*, d'Antoni Fuster *Ranxer*. Durant el trajecte Barcelona-Palma i anant carregat de benzina havia sofert desperfectes a causa d'unes fortes ventades.²⁴ Mentre era reparat Antoni Vaquer *de s'Heretat* comprà dit vaixell i aprofità per fer-hi importants reformes, amb la finalitat de destinar-lo al transport de metro.²⁵

En el mes de juliol de 1924 feren una grossa reparació al xabec Cor de Jesús, el qual fou aparellat de balandre; era propietat d'Antoni Moll *Miquelet*.²⁶

L'any 1921 s'inaugurà el tram ferroviari entre Manacor i Artà, una millora que ens perjudicà, perquè fins llavors els comerciants locals subministraven als artanencs queviures i altres productes a canvi d'obra de pauma. A partir de llavors moltes mercaderies arribarien en tren i des del port de Palma.

Una vegada finalitzada la Gran Guerra l'exportació d'obra de pauma es recuperà notablement, però a partir de 1922 entrà en crisi, que s'accentuà a partir de 1924.²⁷ A finals de 1928 seguia enfonsant-se l'exportació de la nostra primera font de riquesa, cosa que també contribuï a minvar el trànsit portuari a Cala Rajada.

A finals de febrer de 1925 un fort temporal de llebeig provocà grans destrosses. En un matí s'enfonsaren dins cala Gat el *Sant Josep* i la balandra *Cala Murta*; les almadraves de cala Gat i del Cap Vermell quedaren fetes mil benes.²⁸

Aquesta acumulació d'entrebancs feia difícil el futur de la nostra flota de cabotatge. En aquells moments la novetat a Cala Rajada era la pesca amb bous, cosa que amb el temps seria l'alternativa de la nostra flota. En el mes de juny de 1924 arribaren dues parelles de bous pollencins, que venien a fer la temporada d'estiu; cada dia aquelles barques desembarcaven una peixada, més de 1000 kg. que amb un camió transportaven fins a Artà per carregar-lo al tren. Els nostres mariners estaven sorpresos i queixosos. Un mes després aquestes barques de bou seguien pescant i agafant moltíssim peix, tant que alguns dies el camió no era suficient per transportar-ho tot. Al mes d'agost arribaren dues parelles més de barques de bou.²⁹ Algunes d'aquelles barques no tornaren al seu port d'origen fins al

24 Revista *Llevant*, 24-02-1923.

25 Revista *Llevant*, 24-03-1923.

26 Revista *Llevant*, 12-07-1924.

27 Dades de la Conselleria del Comerç i Indústria.

28 Revista *Llevant*, 02-03-1925.

29 Revista *Llevant*, juny, juliol i agost de 1924 i 14 febrer 1925.

mes de febrer; però entrat el mes de maig i la bonança a la mar aparegueren de nou per Cala Rajada.

Els promotors de la drassana de na Ferradura lligaren aquesta activitat a l'explotació de les naus destinades al comerç marítim de cabotatge. Quan aquest comerç va decaure les drassanes perderen activitat. L'any 1927 encara s'hi construí la balandra *Antoni Vaquer*, de 18'82 metres d'eslora i un cost de 86.338 pta, és a dir, el doble del que hauria costat set anys enrere.³⁰ Aquell mateix any l'empresa es va desfer i la drassana fou abandonada; la societat havia quedat descapitalitzada i sense suports. La serra «sinfín» fou recuperada per un fuster de Capdepera que havia deixat els doblers; i encara els hi devien.³¹ Ja havia passat el temps en què el comerç marítim de cabotatge donava bons beneficis. Aleshores l'alternativa de Cala Rajada va ser la pesca. La balandra *Antoni Vaquer* seria transformada uns anys més tard en una barca de bou.



30 Palmer *Fabio*, Antoni. Article esmentat.

31 Referències orals d'Antoni Flaquer *Coix*.



CAP VERMELL

Publicat a *Cap Vermell* el 3 i 31 de juliol de 2007.
Les fotografies de Miquel Caldentey i del pailebot homònim són de
<http://miquelcaldentey.balearweb.net/post/96247>