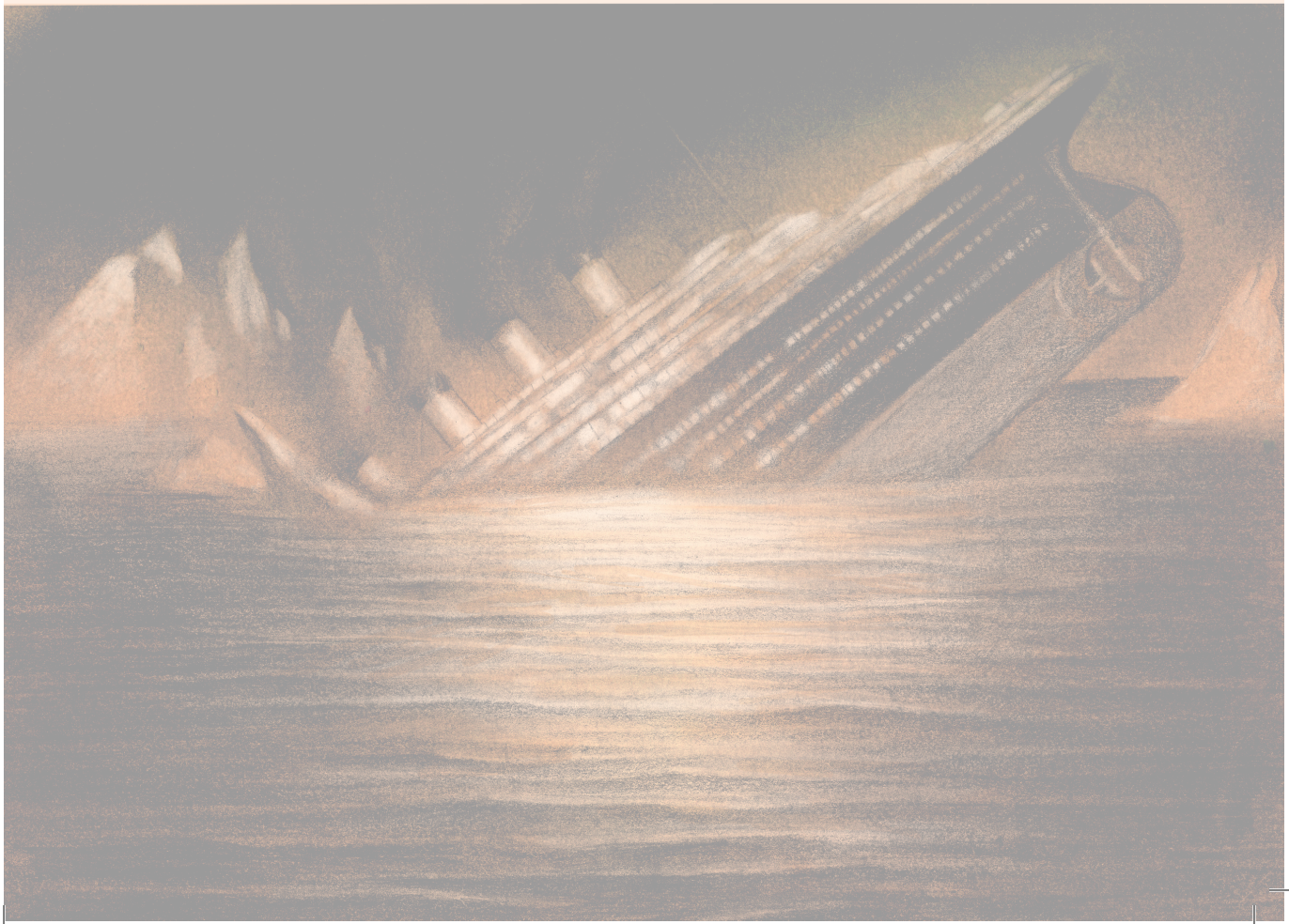
MONOGRAFIES DEL CEV

NAUFRAGIS A LA MEMÒRIA DEL MARESME

Un recull d'estudis relatius a naufragis i enfonsaments navals amb el Maresme com a mar de fons.

Alexis Serrano Méndez (Editor)



Monografies del Centre d'Estudis Vilassarencs

Direcció de la Col·lecció: Alexis Serrano Méndez

Naufragis a la memòria del Maresme.
Un recull d'estudis relatius a naufragis i enfonsaments navals amb el Maresme com a mar de fons.

Actes de la Jornada d'Estudi i Debat del CEV celebrada el 18 de gener de 2013 a Vilassar de Mar.

Edita: Centre d'Estudis Vilassarencs
Revisió i correcció: Antònia Petit Petit

© Dels texts: Les autores i autors
© Del disseny i il·lustració de les cobertes: Pau Gasol Valls
© Arranjaments de disseny: Ramon Iglesias Romaguera
© De la maquetació: Manuel Revenaque

El Centre d'Estudis Vilassarencs no es fa responsable de les idees i hipòtesis defensades als treballs publicats.

Dipòsit Legal: 25712B-2012

Imprimeix:
Taikyware, S.L.
656 60 71 73
info@taikyware.com
www.taikyware.com

Web del Centre d'Estudis Vilassarencs:
www.cevilassarencs.org

Centre d'Estudis Vilassarencs a Facebook:
www.facebook.com/cevilassarencs

Centre d'Estudis Vilassarencs a Tuitter @ cevilassarencs
https://twitter.com/cevilassarencs

SUMARI

EDITORIAL Alexis Serrano Méndez 3

1 ***Titanic the exhibition*, la major mostra sobre els cent anys del famós naufragi arriba al Museu Marítim de Barcelona.** 5
Musealia Entertainment, SL

2 **Ascensi Barba i Pagès i el naufragi del Valbanera.** 13
Alexis Serrano Méndez

3 **Una llanxa torpedera enfonsada davant d' Arenys de Mar.** 27
Ramon Bruguera

4 **1939 sobreviure al naufragi del "Cabo San Antonio". L'odissea de sis vilassarenques, les germanes Berdaguer i les Almera – Casanovas.** 31
Jordi Casanovas i Berdaguer

5 **Una campanya solidària amb el Camerun que acabà amb un enfonsament.** 59
Alexis Serrano Méndez

6 **Originaris de Vilassar de Mar al naufragi del Titànic, Francisco y José Pedro Carrau de can Franciscó.** 63
Jordi Casanovas i Berdaguer

7 **Notícia d'altres naufragis de vaixells de Vilassar de Mar o amb tripulació Vilassarenca.** 103
Grup de recerca del CEV

8 **Resum i conclusions de la II Jornada d'Estudi i Debat del CEV, 10 desembre de 2011.** 115
Ramon Iglesias i Romaguera

EDITORIAL

Alexis Serrano Ménedez[1] (Historiador i Arxiver)

El CEV que sempre reclama l'assenyalament i la celebració de les efemèrides històriques i culturals no podia deixar passar el 100 aniversari del tràgic enfonsament del Titanic i, per ser fidel a les seves conviccions, ha emprat el seu nou instrument de difusió per fer-ho, les *Monografies del CEV*.

Aquest primer número de les *Monografies del CEV*, que el CEV edita de forma independent, és un compendi de treballs relacionats amb enfonsaments i alguns d'ells fins i tot relacionats amb el mateix Titanic. Al Titanic hi viatjaven set catalans dels quals quatre salvaren la vida. Entre els supervivents consten les germanes Florentina i Assumpció Duran (Leida), Emili Pallars Castelló (Lleida) i Julià Padró Manent (d'Olèrdola), no se salvà Juan Monrós d'origen incert que morí en l'accident ni tampoc els dos convilatans nostres José Pedro Carrau i Francisco Carrau ambdós vilassarencs d'origen i aleshores fincats a l'Uruguai. A aquests darrers volíem retre un sentit homenatge i amb la publicació d'aquest volum hem vist la millor manera de fer-ho.

Inicia el present número Musealia Entertainment, SL amb la seva aportació *Titanic the exhibition*, que ens parla de la major mostra mai feta sobre els cent anys del naufragi del *Titanic* que s'exposà durant el 2012 al Museu Marítim de Barcelona. Seguint la tònica dels naufragis i enfonsaments, en el present número trobareu dos treballs meus un primer dedicat a la mort d'Ascensi Barba al naufragi del Valbanera a l'estudi titulat *Ascensi Barba i Pagès i el naufragi del Valbanera* i un segon titulat *Una campanya solidària amb el Camerun* que acabà amb un enfonsament que versa sobre una curiosa anècdota de l'any 1968. Ramon Bruguera del Grup Búnquers d'Arenys dóna notícia d'una llanxa provablement russa de la segona guerra mundial que roman enfonsada als sorals marins d'Arenys de Mar. Jordi Casanovas Berdaguer amb un treball titulat 1939 sobreviure al naufragi del *"Cabo San Antonio". L'odissea de sis vilassarenques, les germanes*

[1] President del Centre d'Estudis Vilassarencs.

Berdaguer i les Almera – Casanovas ens acosta amb una prolixa visió de detall a les peripècies que visqueren sis noies de Vilassar de Mar l'any 1939.

El treball més important d'aquest llibre és també del company Jordi Casanovas Berdaguer i és l'ànima i raó d'aquest volum. En l'article *"Originaris de Vilassar de Mar al naufragi del Titanic, Francisco i José Perdo Carrau de Can Franciscó"*, Casanovas ha fet l'homenatge que els dos vilassarencs morts al *Titanic* mereixen i que mai fins ara havia estat dut a terme per part del poble de les seves arrels.

Quant a les cobertes, val a dir que el present número s'ha vist enriquit amb el dibuix de la contracoberta de Pau Gasol Valls, dibuixant i professor al qual des d'aquí els membres del consell de redacció li ho volem agrair la participació.

Com sempre diem de les nostres publicacions, esperem que gaudiu tant llegint-lo com nosaltres ho hem fet elaborant-lo.

Enllaç al web Titanic the Exhibition:
http://www.titanic.eu/spa

TITANIC THE EXHIBITION, la major mostra sobre els cent anys del famós naufragi arriba al Museu Marítim de Barcelona

Musealia Entertainment, SL

Resum: Amb motiu dels 100 anys del naufragi la el Museu Marítim acull la mostra *Titanic The Exhibition*. De la lectura d'aquest treball es pot obtenir una idea de la major exposició referent al més famós naufragi de la història.

Paraules clau: Naufragi, Titanic, exposició, mostra, museu, derelicte.

PRESENTACIÓ

Amb motiu del centenari del naufragi del Titànic que se celebra el 14 d'abril d'enguany, el Museu Marítim de Barcelona acull l'exposició itinerant més visitada de tot el món[1], *Titanic The Exhibition*. En la seva parada a Barcelona, la mostra es convertirà en la que conté més objectes originals i reproduccions del famós vaixell. Seran un total de 123 peces originals, algunes que no s'han exposat mai, cedides per familiars o extretes del fons marí, fotografies i objectes personals que expliquen la història concreta d'alguns viatgers i tripulants, com van perdre la vida o com es van salvar... I que, en conjunt, ajuden a construir la història global dels fets.

Titanic The Exhibition és una producció de la *Fundación Titanic*, que té com a principal objectiu difondre la història del vaixell i preservar la memòria d'una de les tragèdies marítimes més importants de la història. Les recreacions fidels d'estances interiors del transatlàntic, i el recorregut que explica la vertadera història de la nau, fan que sigui una visita única i inoblidable. I és que les peces

[1] Organitza: Musealia Entertainment, SL www.musealia.net ; PRODUCCIÓ EXECUTIVA: Musealia Entertainment, SL; Col·laboren: Fundació Titanic www.fundaciontitanic.org i Museu Marítim de Barcelona www.mmb.cat; Lloc: Museu Marítim de Barcelona - Sala Marquès de Comillas, Avda. De les Drassanes, s/n 08001 BCN, Horaris de visita: Cada dia, de 10 a 20 h. Obertura al públic del 23 de març al 30 de setembre.

exposades són les úniques veus que han sobreviscut a la tragèdia, després de la desaparició dels últims supervivents del naufragi.

La visita és un viatge al passat, un recorregut impactant i emotiu que permet conèixer els fets verídics i la dimensió humana de tot el que va passar. Uns fets que actualment es tenen molt presents a causa del naufragi del Concòrdia i que inevitablement ens porten a fer comparacions.

L'exposició s'inaugurarà de manera oficial el 10 d'abril, dia en què farà 100 anys que el creuer més luxós dels construïts fins aquella data salpava del port de Southampton en direcció Nova York. Un viatge que ningú es pensava que seria tant breu...

EL *TITANIC*

El 31 de maig de 1911 es va avarar el *Titanic*, la nau insígnia de la companyia naviliera White Star Line.

El Titanic fou construït a Belfast, a les drassanes Harland & Wolf, emprant les més avançades tècniques de construcció naval. Amb 270 m. d'eslora —la llargada de tres camps de futbol—, 30 m de mànega, 30 m. d'alt entre la quilla i el pont i 27 m. més entre el pont i la creueta del masteler, era l'objecte en moviment més gran construït mai fins aleshores. Fou el primer vaixell que va incorporar el doble casc amb 16 compartiments estancs i, en un moment de ferma creença en el progrés i en la tècnica, els enginyers navals estigueren d'acord en considerar-lo a prova de tota mena de riscos. Els seus propietaris el declararen insubmergible.

També era el transatlàntic més luxós del món: més que un vaixell, era un palau flotant que comptava amb salons de lectura, banys turcs, piscina coberta, squash, diversos restaurants, perruqueries de dames i cavallers, jardí, gimnàs… A la primera classe impressionava la claraboia de ferro forjat i vitralls i la doble escalinata. Els passatgers d'aquesta classe podien escollir l'estil en què estava decorat el seu camarot i disposaven d'una gossera per als seus animals de companyia.

EL *TITANIC* EN XIFRES

2.208 persones a bord:

889 (885) de tripulació
337 passatgers en primera classe
285 en segona classe
721 en tercera classe

Alguns subministraments per al viatge:

3.450 kgs. De carn fresca
40.000 ous frescos
40.000 kgs. De patates
7.000 enciams
880 kgs. De cafè
36.000 taronges
8.000 puros
850 ampollles de licor
I grans quantitats de llet, mantega, cereals, sucre, peix fresc, salat i sec, verdures de diverses classes, pernil, salsitxes, gelats…

Vaixella i altres elements de taula:

57.600 articles de vaixella
29.000 peces de cristalleria
44.000 coberts
12.000 plats
45.000 tovallons…

Al *Titanic* tot era fora de mesura, des de la mida dels pistons de les seves turbines als cavalls de potència dels motors. Fins i tot el nombre dels bots salvavides, que era de vint, superava en quatre els marcats per l'obsoleta legislació, regida per les tones de desplaçament, no pel nombre de viatgers.

El dimecres 10 d'abril de 1912, a les 12:00, el *Titanic* inicià el seu viatge inaugural entre Southampton i Nova York, durant el qual es pretenia batre un record de velocitat. A primera hora del matí, començaren a embarcar els primers passatgers i a les 12:00 s'inicià la maniobra per apartar-lo del moll, enmig de les sirenes de salutació dels altres vaixells, la música i els mocadors amb què els qui restaven

en terra acomiadaven als afortunats que partien. A la tarda arribà a Cherbourg, on hagué d'ancorar fora de les aigües del port per manca de calat, i els passatgers que s'hi incorporaren l'abordaren en xalupes. L'11 d'abril a mig matí arribà a Queenstown, Irlanda, on el passatge es completà, i es va dirigir ja cap a Nova York.

Els dos dies següents foren de navegació tranquil·la, tot i que el dissabte dia 13 es començaren a rebre missatges telegràfics avisant de l'abundant presència de masses de gel flotant, que suposaven un perill per a la navegació. Al voltant de les 22:00 hores es rebé un missatge del *California*, un vaixell que es trobava a la zona, avisant que degut al gel es veia obligat a aturar la seva marxa. El radiotelegrafista del *Titanic*, molt carregat de feina degut a que els passatgers enviaven i rebien nombrosos missatges de felicitació, sumats als avisos de gel i als habituals en un vaixell, li contesta amb impaciència que deixi la línia lliure, perquè interfereix el seu treball. El radiotelegrafista del *California*, enfadat, apaga la seva ràdio i se'n va a dormir.

A les 23:40, aproximadament, els vigies albiren un iceberg a proa i donen la veu d'alarma. L'oficial al càrrec dona les ordres de "marxa enrere, tot a estribord i tancar les portes estanques", però el vaixell xoca amb la massa de gel i comença el desastre del naufragi.

Immediatament es dona la veu d'alarma i es comença a embarcar el passatge en els bots salvavides, evidenciant-se que no n'hi ha prou, ni de bon tros, per a tots els passatgers i la tripulació. Els passatgers de tercera classe queden incomunicats de la resta del vaixell degut a les portes metàl·liques que els impedeixen la lliure circulació i l'accés als bots salvavides.

A la 1:00 de la matinada, poc més d'una hora després de la col·lisió, la proa del vaixell ja es troba sota l'aigua i quan aquesta arriba a la coberta A, es comença a elevar la popa, deixant les gegantines hèlices al descobert. El casc comença a partir-se i quan queda dividit en dos, la popa cau a l'aigua i queda vertical durant més de dos minuts, fins que s'enfonsa i desapareix. A l'aigua hi ha al voltant de 1300 persones, de les que tan sols tres salven la vida.

La crida de SOS del *Titanic* és rebuda per molts vaixells, però el més proper, el California, no el rep per tenir la radio tancada, mentre que el *Carpathia*, que es troba a menys de 60 milles fa cap a la zona del desastre i recull als nàufrags embarcats en els bots salvavides i aconsegueix salvar a tres persones de dins l'aigua. Varen morir 1523 persones i 705 salvaren la vida. 306 cossos foren

rescatats sense vida del mar.

Del naufragi del *Titanic* en va sortir la reforma de la legislació que obligà a tots els vaixells a portar un nombre de bots salvavides suficient per embarcar tot el passatge i la tripulació i telegrafistes en número suficient per fer torns i no deixar mai el sistema de comunicació desatès.

L'EXPOSICIÓ *TITANIC* A BARCELONA

La Fundació Titanic i Titanic Centenary 2012, LTD és una companyia de capital europeu dedicada a la gestió de la memòria històrica de la tragèdia del *Titanic*. Mitjançant la conservació dels objectes originals rescatats en diverses campanyes d'exploració desenvolupades al llarg de quatre dècades, ha produït l'exposició que porta per nom TITANIC THE EXHIBITION, que permet preservar i difondre la història del vaixell més mític de tots els temps

L'exposició ***Titanic*** és una mostra espectacular que vol transportar els visitants a l'any 1912 per embarcar-los en la història real del transatlàntic. Per això es disposa de 1700 m2, que s'estructuren en tres grans eixos:

1. Objectes originals

Mitjançant les més modernes tècniques de conservació, la companyia que gestiona les restes del vaixell ha reunit un total de 123 peces originals, una brillant i significativa col·lecció d'objectes, documents i imatges del ***Titanic***, que formen un pont d'unió entre el passat i el present i permeten que el visitant senti i experimenti la glòria i la tragèdia d'aquest colós dels mars. A mesura que els supervivents han anat desapareixent, únicament els objectes són capaços de crear aquest nexe d'unió, són les úniques veus que ens queden per explicar-nos i fer-nos viure la dimensió humana de la història. Alguns d'aquests objectes es relacionen a continuació:

> La llista original dels passatgers del ***Titanic***, aprovada i certificada per la White Star Line el 31 de maig de 1912, la única que es conserva actualment de les tres originals.
>
> Un tros original del carbó de la sala de calderes núm. 1, que va funcionar fins el darrer moment per a subministrar llum als passatgers i tots els treballadors de la qual moriren en l'esforç. Aquest tros, de 2 kg. de pes

fou recuperat en la campanya de l'any 2000, en la que s'utilitzaren el submarí *Alvin* i el buc oceanogràfic Ifremer.

Plats i tasses de la vaixella original de la primera classe del ***Titanic***.

Dues cartes escrites a bord pel primer oficial, William Murdoch. Aquest fou l'oficial que estava al càrrec del vaixell en produir-se la col·lisió amb l'iceberg i qui s'encarregà de les tasques de salvament en la coberta d'estribord.

Cartes, telegrames i postals escrits pels passatgers durant els pocs dies de travessia.

Un llibre d'himnes i un punt de lectura originals del ***Titanic***, propietat de la passatgera de tercera classe Velin Ohman, que els portava en la seva bossa de ma quan pujà al bot salvavides. De la mateixa passatgera, la tarja d'inspecció i el rebut de l'equipatge originals.

La llista original dels cossos recuperats de la tragèdia, encarregada per la White Star Line i confeccionada a Halifax, on es descriuen els cossos i les seves característiques en un intent d'identificació. L'home més ric a bord, J.J. Astor, hi és, junt a d'altres molt més humils que mai es pogueren identificar.

L'anell de la passatgera sueca Gerda Lindell, que no va tenir forces per alçar-se al bot salvavides des de l'aigua, tot i que el seu marit va intentar ajudar-la, i va morir finalment d'hipotèrmia. En deixar-li anar la mà, l'anell va relliscar fins el fons del bot, on va restar fins després que les persones a bord en fossin rescatades i el bot deixat a la deriva durant un mes. Al cap d'aquest temps, el buc *Oceànic* rescatà el bot, i hi trobà l'anell, que fou remès a la seu de la Companyia, a Nova York.

Diverses fotos originals del ***Titanic***, entre elles l'única foto en color que es conserva i una presa 36 hores abans de la col·lisió, on es veuen masses importants de gel.

Plànols originals de la White Star Line del ***Titanic*** i de l'*Olympic*, dos dels tres vaixells de la classe olympic de la companyia.

2. La veritable història del vaixell

La tragèdia del ***Titanic*** és llegendària, però per això mateix calia diferenciar entre la història veritable i la ficció, per tal de transmetre als visitants una dimensió real de la mateixa.

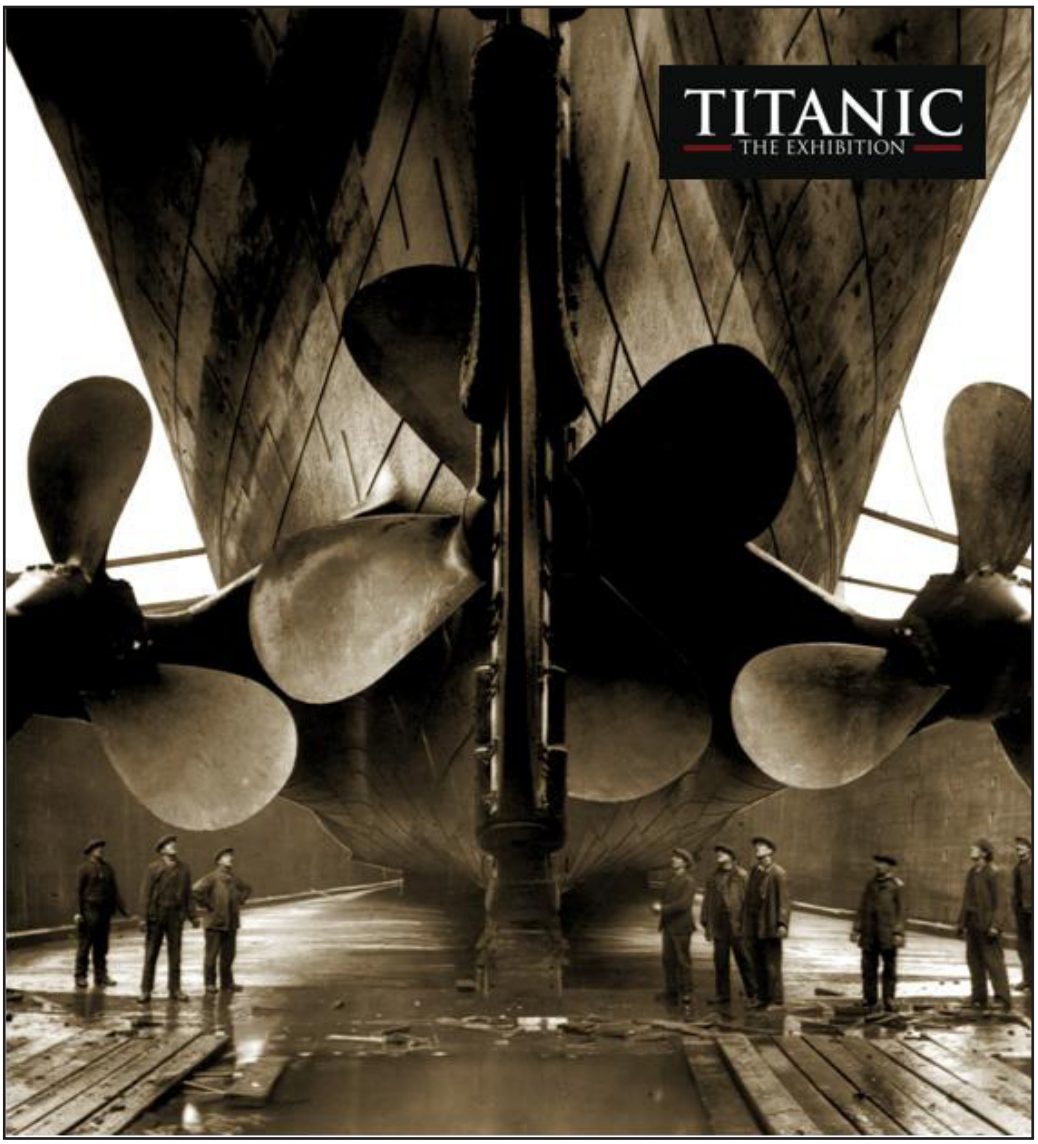
Per això, la Companyia compta amb el seu propi especialista, C.G. Wetterholm, historiador especialitzat en el ***Titanic*** des de fa més de 30 anys, i un dels especialistes que participaren en les expedicions a les restes del vaixell efectuades els anys noranta. D'aquesta manera ha estat possible anar traçant, hora per hora, la veritable història de la nau, per narrar-la amb tota la seva força i emotivitat.

La visita a l'exposició és un recorregut per l'efímera vida del vaixell, des de la seva concepció i construcció fins l'estat actual de les restes, a gairebé 4 kilòmetres de profunditat en l'Atlàntic Nord, passant per l'avarada —no es va batejar—, la vida a bord, les estances, els passatgers, la topada amb l'iceberg, l'enfonsament, el rescat dels supervivents, les comissions d'investigació…

3. Les recreacions de parts del *Titànic*

Per tal que el visitant es trobi veritablement "a bord" del vaixell, s'han fet les recreacions d'un seguit d'estances del mateix, basant-se en l'àmplia informació disponible actualment. Cal situar, des del primer moment, el visitant dins el ***Titànic***, i per aconseguir-ho s'inicia la travessia accedint a l'exposició a través del portaló d'entrada del transatlàntic. Ja en l'interior, podrà comprovar personalment com n'era de majestuosa l'escalinata de proa del vaixell; contemplar les enormes portes estanques; recórrer un passadís de la primera classe; apreciar el luxe en la recreació d'una suite de la mateixa i l'austeritat d'un camarot de la tercera; impressionar-se davant la mida d'una de les hèlices; descobrir com era la sala de calderes; apropar-se fins a tocar la recreació d'un immens iceberg…

Aquestes recreacions converteixen els visitants en passatgers del ***Titanic***, ajudant-los a comprendre el que va significar realment viatjar en el que va ser anomenat "vaixell dels somnis".


TITANIC
THE EXHIBITION

Cançó tradicional canària que recorda la tragèdia del Valbanera:
http://www.youtube.com/watch?v=4WhHTKYPaDc

ASCENSI BARBA PAGÈS
i el naufragi del Valbanera

Alexis Serrano Méndez (Historiador i arxiver)

Resum: En aquest article tractem del naufragi del Valbanera, resumint la tràgica història de la seva darrera singladura i fent un especial esment de la desaparició en el fatídic succés d'Ascensi Barba, fuster i mestre d'aixa de la nau misteriosament desapareguda.

Paraules clau: Naufragis, transatlàntics, morts en alta mar, Valbanera, immigració.

JUSTIFICACIÓ

Per molts motius el Valbanera s'ha comparat sovint amb el Titànic. Disquisicions tècniques i conjunturals a part, segurament el punt de coincidència entre ambdues tragèdies és l'elevat cost humà que suposaren els respectius naufragis i sobretot la pertinença de la major part de les víctimes al que genèricament hom anomena "immigració" per amagar sota un terme - diguem-ne - neutre, gent que, en un context d'adversitat, es veu obligada, més o menys a contracor, a fugir de la seva dissort a la recerca de prosperitat en alguns casos, o simplement supervivència en molts altres. Certament el trist final del transatlàntic de la *The White Star Line* fou per a la història de la immigració irlandesa quelcom de semblant a allò que fou el Valbanera per a la immigració canària[1].

Està clar que Hollywood té predilecció per les històries anglosaxones fet que ha afavorit que la indústria cinematogràfica immortalitzés l'episodi del Titànic i bandegés les històries tant o més tràgiques d'altres naus com ara el "Sirius", el "Principe de Asturias", el "Pio IX" o el mateix "Valbanera". Les comparacions

[1] López Isla, Mario Luís y Vázquez Seara, Esther Lidia. *Valbanera. El Titanic de la emigración canaria (en la prensa de la época)*. Santa Cruz de Tenerife (2000).

sempre són odioses i no duen enlloc, no pretenem fer entrar en competència les esfereïdores xifres de les baixes dels pobres dissortats que viatjaven en les citades naus però ens ha semblat de justícia fer algun esment a la tragèdia del Valbanera en aquest volum editat amb motiu del centenari del naufragi del Titànic i és per això que hem volgut reproduir[2] aquest quadre comparatiu per establir les semblances i les diferències entre les dues naus com a marc de referència.

Nom	**Valbanera**	**Titanic**
Companyia propietària	*Pinillos, Izquierdo y Cía. S.C.*	*The White Star Line.*
Botadura	1906	1912
Drassanes	*C. Connell and C^o (Glasgow)*	*Harland and Wolff Shipbuilding (Belfast)*
Eslora	122 m.	268 m.
Desplaçament	12.500 Tm.	45.000 Tm.
Propulsió	2 màquines alternatives de triple expansió "Dunsmuir and Jackson" de 444 N.H.P.	29 calderes par a 2 motors de vapor de 30.000 HP. i una turbina de 16.000 HP
Velocitat màxima	12 nusos	22 nusos
Capacitat	1.200 passatgers en 4 classes	3.200 passatgers en 3 classes
Capità	Ramón Martín Cordero, expert mariner de 34 anys, gaditá, casat i amb una filla de 3 mesos, la seva esposa embarcà al nefast	F. J. Smith, realizava el seu darrer viatge en vigílies de la seva jubilació.

[2] A partir de la comparació d'ambdós derelictes per José Luciano Menéndez Muslera al seu bloc personal "Asturias en la emigración, los Indianos en América" a http://www.muslera.com/indianos/valban.htm. Darrera Consulta 26/01/2012.

Nom	**Valbanera**	**Titanic**
	viatge però sortosament va desembarcar a Sta. Cruz de Tenerife.	
Naufragi	Nit del 9 al 10 de setembre de 1919	Nit 14 d'abril de 1912
Gent a bord	1.230 (abans de desembarcar a Santiago de Cuba)	2.228 entre Liverpool i els EUA
Supervivents	742 (desembarcats a Santiago de Cuba perquè tenien bitllet fins a La Habana)	705 (rescatats de l'aigua la majoria dones i nens que pujaren als bots salvavides)
Pèrdues humanes	488	1.523
Cadàvers rescatats	0	306
Causa de l'enfonsament	Cicló tropical	Col·lisió amb un iceberg

Avant la lettre, s'escau comentar, a més, que hem trobat adient afegir en el present número de *Singladures* aquestes notes referents al Valbanera per dos motius personals, el primer l'ascendent canari per part paterna del qui signa aquest escrit i la segona, la meva amistat amb els germans Barba Viu, descendents del malaurat Ascensi Barba i Pagès a la memòria del qual ret homenatge aquest treball[3].

[3] Els germans Barba Viu de Can Sèsio de Vilassar, serven el record d'aquesta i d'altres vivències familiars i han estat ells els que ens han proporcionat bona part de la documentació que hem emprat per elaborar aquest treball. A ells i a Núria Vendrell va dedicat aquest estudi.

RADIOGRAFIA DE LA TRAGÈDIA

El Valbanera era un vaixell de casc d'acer de 5.009 tones, 122 metres d'eslora i 15 de mànega, assolia una velocitat creuer de 12 nusos i podia transportar entre 1.200 i 1.300 passatgers. Pertanyia a la naviliera Pinillos des de la seva avarada a Glasgow l'any 1906 i fins el seu enfonsament l'any 1919 quan a causa d'un huracà va naufragar[4]. La nau duia el nom d'una Mare de Déu de la Rioja molt venerada per la família propietària de la *Compañía Pinillos*. La incorrecció ortogràfica del buc que des de la seva avarada donà el nom de "Valbanera" canviant la segona "v" per una "b", s'interpretà com un mal auguri ja que el patronímic correcte era el de la Mare de Déu de Valvanera, amb les dues "v".

El "Valbanera" acostumava a cobrir la ruta regular entre Espanya i Puerto Rico, Cuba i la costa del Golf dels Estats Units d'Amèrica i fou en una d'aquestes travessies amb destinació a Santiago de Cuba i La Habana que, la nit del 9 al 10 de setembre de 1919, perderen la vida 488 persones entre tripulació i passatgers (majoritàriament emigrants procedents de l'arxipèlag canari). Les restes de la nau foren localitzades dos dies després del trist esdeveniment pels guardacostes de la Marina dels Estats Units USS C203 a Half Moon Shoal prop de les Illes Tortugues entre Miami i Cuba. El vaixell es trobava a 12 metres de profunditat reposant sobre el costat d'estribord i sobresortien a la superfície les parts més prominents de la coberta de popa i els pescants i no quedava cap mena de rastre dels passatgers i tripulants que s'havien enfonsat amb la nau[5].

Quan va salpar de Santa Cruz de La Palma, l'últim port d'escala abans de creuar l'Atlàntic, hi havia a bord 1230 passatgers i tripulants. La nau estava sota el comandament del capità Ramón Martín Cordero que havia abandonat el port de Barcelona el 10 d'agost de 1919 on s'havien carregat bales de cotó però no passatgers. Tres dies després de deixar el port de la ciutat comtal, el 13 d'agost, carregà a Màlaga vi, fruits secs, olives i 34 passatgers. L'endemà, el 14, pujaren a bord 521 persones més al port de Cadis. El 17 d'agost a Las Palmas de Gran Canaria embarcaren 259 passatgers, el dia 18, 212 persones més pujaren a bord

---

[4] Torregrosa, José Luis: *El naufragio del Valbanera*. http://www.mgar.net/cuba/valbanera.htm (darrera consulta 20/01/2012).

[5] Les restes de la nau, encara són visibles avui dia quan baixa la marea a l'extrem oriental dels Cayos de Florida.

a Santa Cruz de Tenerife i finalment, el dia 21, 106 passatgers més s'afegiren al port de Santa Cruz de La Palma.

▲ El Valbanera a Santa Cruz de la Palma.
En una aquarel·la feta poc abans de la seva desaparició

Com era habitual pel Valbanera, des de les Canàries la ruta havia de ser, per aquest ordre, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, La Havana, Galveston i Nova Orleans. En abandonar les aigües canàries la nau duia a bord 1142 passatgers, la major part canaris, i 88 tripulants. Tot i que la major part del passatge comptava amb bitllet fins La Havana, foren 742 persones les que preferiren desembarcar abans al port de Santiago de Cuba, fet que els va salvar la vida. Fou una premonició? Segurament les causes que ho expliquen tenen més a veure amb les oportunitats laborals que aleshores oferia Santiago per davant de La Havana. Els qui salvaren així la vida, arran dels tràgics esdeveniments immeditadament posteriors, feren proliferar l'aparició de relats que ara serven les famílies dels supervivents[6]. Així les coses, el dia 5 de setembre el Valbanera va salpar de Santiago amb rumb a

[6] *Cfr.* per exemple: Fuestes, Carlos: *Los ultimos de Cuba*. (2008) Ediciones Idea. Pp 92 i 93.

La Havana amb 488 persones a bord. Els darrers que varen tenir contactes amb el transatlàntic de la *Compañía Pinillos*, sembla ser que foren els navegants del "Manuel Calvo" que sortiren del port de Puerto Rico al mateix temps que el Valbanera[7].

El dia 9 de setembre a la nit, els vigilants del Castillo del Morro, a l'entrada del canal que duu al port de La Havana, van rebre sol·licitud d'assistència de pràctic per mitjà de senyals lumínics en Morse, malgrat que des de feia hores el far emetia senyals anunciant que el port estava tancat per la mala mar, amb aquelles condicions climatològiques. Els vigilants insistiren amb senyals que el port estava tancat perquè no era segur accedir al canal. El capità Martín Cordero va respondre que intentaria capejar el temporal i que accediria al canal quan

▲ Entrada al port de La Havana amb el Castillo del Morro en primer terme. Des d'aquí s'albiraren els darrers llums d'auxili del "Valbanera"

[7] "El Sol. Diario independiente"; Dimecres 15 d'octubre de 1919. *Ha llegado el vapor correo "Manuel Calvo"procedente de América, y con destino a Cádiz. Sus tripulantes dicen que al emprender el viaje para América salieron al mismo tiempo que el "Valbanera", de Puerto Rico para la Habana, llegando a este puerto el "Manuel Calvo" veinticuatro horas antes que el vapor naufragado. Agregan que el "Valbanera" pudo llegar a la vista del Castillo del Morro, dónde fue señalado por el vigía, pero el ciclón le impidió ganar el puerto.*

amainés. Però quan va amainar, la nau ja jeia a les profunditats sorrenques de Half Moon Shoal a les properes aigües americanes. El balanç fou aterrador, tots els que viatjaven en el "Valbanera", moriren, no se'n salvà cap.

El naufragi causà un gran impacte sobre la població espanyola i és que no debades era la tercera nau que perdia la naviliera Pinillos en menys de tres anys, amb un total de 973 morts.

En un primer moment regnà la confusió informativa fins que, en els dies posteriors, s'anaren escatint els detalls i, lògicament, durant mesos la premsa anà arrossegant la notícia amb detalls que anaven donant llum a uns esdeveniments que des del principi s'havien anomenat amb el suggerent nom de "Misteri del Valbanera". Arran de la desinformació d'aquells dies immediats a la desaparició de la nau, de les contradiccions dels diferents rumors que circulaven sobre el seu parador desconegut, aparegueren per tota Cuba relats que han contribuït a donar un halo misteriós al naufragi del Valbanera[8].

ASCENCI BARBA I PAGÈS, EL MESTRE D'AIXA DEL "VALBANERA"

Com ja hem dit més amunt, tots els que anaven a bord del transatlàntic moriren. Aquesta xifra fou de 488 persones entre passatge i tripulació. Entre els tripulants del Valbanera cal destacar la pèrdua d'un dels seus tècnics, concretament d'un fuster d'arrels maresmenques. Ascensio Barba, mestre d'aixa masnoví d'ascendència Vilassarenca, fou una de les víctimes mortals de la nau, per causa del cicló tropical, en una hora difícil de precisar situada entre el 9 i el 10 de setembre de 1919 en aigües situades entre les costes de Cuba i dels Estats Units. Com tots els Ascensis de Can Barba, l'Ascensi Barba i Pagès era més conegut per tots els seus amics i parents com Sènsio.

El fuster-mestre d'aixa era, encara en l'època de la marina transatlàntica de bucs de ferro, un dels càrrecs més importants de cada embarcació. El fuster estava just per sota de l'oficialitat, a cavall dels càrrecs de responsabilitat i de govern de la nau i dels mariners rasos i gràcies a aquest fet, els fusters o mestres d'aixa disposaven de camarot propi i no havien de compartir dormitori amb la resta de la

[8] Barnet, Miguel: *Gallego*. (1985) Ed. Letras cubanas. Pp. 109-111.

tripulació[9]. El fuster, al marge de les reparacions del mobiliari i l'instrumental de fusta en el cas que puntualment fossin necessàries, es cuidava diverses vegades al dia de sondar les bodegues per controlar els nivells d'entrada d'aigua al buc. Una altra feina molt important que duia a terme diàriament el fuster era la del control de la corredera. La corredera era una hèlix que actuava de comptaquilòmetres i permetia saber les distàncies recorregudes en un cert lapse de temps i per tant permetia afinar la posició de la nau en alta mar i predir l'arribada a port. També era feina del fuster hissar les banderes i gallardets de protocol quan la nau albirava altres embarcacions en alta mar per tal de fer saber les intencions pròpies i conèixer també les de les naus que se'ls anaven creuant durant els viatges. En la càrrega i descàrrega als ports, que es feia amb grues, sovint els embalatges patien desperfectes i era feina del fuster vetllar pel bon estat dels contenidors per tal que la càrrega arribés en perfecte estat al port de destinació.

◀ Ascensi Barba en una fotografia d'estudi de poc abans de la seva partença en la fatídica singladura del Valbanera.
Com una macabra premonició el fotògraf optà per reproduir en el fons la coberta d'una nau. (Fons Barba Viu)

[9] Els càrrecs d'importància que formaven part de la tripulació més enllà dels simples mariners eren per aquest ordre: Ramon Martín (Capità); Pedro García (1er oficial); Fernando Puiggarí (2on oficial); José terra (3er oficial); Plácido Gonzalez (capellà); Florentino Zurbarán i Enrique Santamaría (agregats); Enrique Acuña (sobrecàrrec); Luciano De la Mora i José Yañez (telegrafistes); Andrés Taboada (ajudant de sobrecàrrec); Miguel Márquez (practicant); Manuel Moya (contramestre); José Monpo (guardià) Ascensi Barba (fuster).

En les relacions nominals de tripulants i passatgers morts que aparegueren en la premsa els dies següents, per exemple a l'especial monogràfic sobre el naufragi de *La Emigración Española* del 30 d'octubre de 1919[10], hem localitzat un tal Arsenio Barba. No hi ha dubte que tenint en consideració que aquest nom va associat a la figura del fuster de bord en realitat es tractava d'Ascensi Barba, en Sènsio. És doncs un error de redacció o de tipografia. Fos com fos, l'error és fàcilment comprensible per la semblança sonora d'ambdós noms. Tal vegada la relació oficial que oferí el Ministeri de Marina a la premsa ja contenia aquest error, fet que causà la seva repetició de forma recorrent en tots els rotatius que se'n feren ressò. Aquesta incorrecció s'ha anat reproduint erròniament a diverses publicacions no només en les d'època sinó que també en obres molt més recents com ara als acurats estudis de Fernando Echegoyen[11].

30 septiembre, 1919

EL NAUFRAGIO DEL "VALBANERA"

Se confirma la catástrofe

Cádiz 20. Se ha recibido un extenso cablegrama, fechado en la Habana, confirmando la catástrofe del transatlántico «Valbanera», es decir, de su pérdida total.

La catástrofe llevará el luto a muchos hogares gaditanos, por ser la mayoría de los tripulantes naturales de esta capital.

La dotación del buque

Cádiz 20. La dotación del vapor «Valbanera» la constituían el capitán, D. Ramón Martín, de treinta y cinco años, y perteneciente a una [illegible] gallega, el primero [illegible] telegr[illegible] el segundo [illegible] y D. Andrés T[illegible] cero, [illegible] José Oliva; el pract[illegible] cido [illegible] ez, y los contramae[illegible] Zapé [illegible] y D. José Mompó. sa [illegible] ran: Arsenio Barba, [illegible] ano García, Juan M[illegible] Mes, Domingo Vidal y [illegible] los mozos iban Carlo[illegible] jandro [illegible] cala, y el [illegible] Manuel P[illegible] Electricista [illegible] Pereira; cabo de [illegible] ngrasador, Vicente Ballester; carbonero, Elías Durán, y fogoneros, Segundo González, Eduardo Herrero, Saturnino Molnero y José del Río.

Era mayordomo del buque D. Federico Fuentes; jefe de cocina, D. Antonio Escandell; cocineros, Guillermo Coba, José Caparrós, José Alemany y José Romero, y pinches, Angel Cabalá y José Caparrós.

Panaderos, José Estellés, José Gámola y Lázaro Gambicaro.

Camareras, Cadana Rodrigues y Florencia Pérez, y camareros, Angel López, Ramón Pallín, Santiago Quiles, José Perromo, Juan Fernández, Ignacio Altamirano, Juan Crespo, Jenaro Serrón, Enrique Ruiz, Ramón Sabater, Leandro García, Rafael Mata, Rafael Alba, Francisco Giner, Andrés Simón, Francisco Vives, José Martín, Manuel Vázquez, Vicente Gula y Miguel Gil Como repostero iba Miguel Casill.

Historia del «Valbanera»

Cádiz 20. El transatlántico «Valbanera» fue construído en los astilleros de Glasgow el año 1903. Desplazaba 5.069 1/2 toneladas, 399,7 pies ingleses de eslora, 45 de manga y 218 de puntal.

Durante mucho tiempo efectuó el servicio de Barcelona a Buenos Aires, con escala en Cádiz. Cuando la escasez de trigo en España se acentuaba, trajo en diversos viajes sus amplias bodegas abarrotadas de este cereal.

Los que embarcaron en Cádiz

Cádiz 20. A bordo del «Valbanera», y con destino a la Habana, embarcaron en Cádiz los siguientes pasajeros:

Camarotes de primera: Don Anastasio García, comerciante, de cuarenta y [illegible]os, y sus hijas María, de trece; To[illegible]once, y Jesús, de diez.

[illegible]da: Doña Vicenta García Bueno, [illegible]ia y tres años; doña Crescencia [illegible]glesias, de cuarenta y tres; doña [illegible]dor Marrón, de treinta y dos; don [illegible]ajo Sáenz, de diez y ocho, y doña [illegible]ancisco, de veinticuatro.

[illegible]: Severino Díaz Sarabona, Juan [illegible] Hernández, Gregorio Ardanaz [illegible]a Rodríguez Ardanaz, Antonio [illegible] Antonio Lagares Rosaldi, [illegible] Manuels Marín Pe[illegible] López, Teresa [illegible]rnández E[illegible] Calvo, [illegible] Justo Vázquez [illegible] Fernández, Man[illegible] Roque Blanco Gonzá[illegible] Vázquez, Andrés García [illegible] Rodríguez Sánchez, José Madr[illegible] Felipe Martín López, José García [illegible] Vega, José González Cabello, José Ri[illegible] Reagual, Manuel García Rodríguez, Juan Cadar Romero, Isabel Prieto Fernández, su hijo Juan, de siete años; Andrés Ortega Sobrino, Encarnación Morado Peña, Rafael Camacho Morado, Juan Serrano Fernández, Domingo Cortés Rodríguez, Angeles Cortés Rodríguez, Andrés Cortés Rodríguez, Francisca Mora y su hijo Miguel, de nueve años; Justo Blera Simón, Emilio Batería Biera, de siete años; Ana Batería Biera, de un año; Juan Gómez Carraco, José Flores García, Marcos Jiménez Palencia, José Jimena Serrano, Manuel López Pérez, Rosario Valero Gómez y sus hijos José, de quince años; María, de trece; Feliciano, de once; Rafael, de siete, Francisco, de cuatro, y Carmelina, de dos;

ANUNCIO

◀ Retall de premsa de la pàgina 7 de *El dia, diario de la noche 20/09/1919*. Hem evidenciat amb una lupa d'augment l'error (Arsenio – Ascensio) en la relació nominal dels nàufrags.

[10] La *Emigración Española* 30/10/1919. Núm 20. P.155. *Las tragedias del mar. Naufragio del Valbanera*. *Cuatrocientos españoles ahogados*. A tall d'exemple, són altres diaris que presenten el mateix error: *El imparcial, diario liberal 20/09/1019; El dia, diario de la noche 20/09/1919*.

[11] García Echegoyen, Fernando: *El misterio del Valbanera*. Madrid (1997). Ed. Agualarga. 142 Pp.

LA EMIGRACIÓN ESPANOLA
VIDA ESPAÑOLA EN EL EXTRANJERO

Año VII — Madrid 30 de Octubre de 1919 — Núm. 20

LAS TRAGEDIAS DEL MAR

Naufragio del "Valbanera"

Cuatrocientos españoles ahogados.

Momentos de dolor.

La vida tiene situaciones crueles como la que ha creado en nosotros la pérdida del vapor «Valbanera», y con él la de centenares de compatriotas que, esperanzados, se dirigen a tierras extrañas en busca de lo que en la suya les falta. Tan brusca como inesperada ha sido la irreparable pérdida, que lleva a centenares de familias el luto y la desolación.

Descansen en paz las víctimas del trabajo, y reciban sus familiares, así como la Casa armadora, nuestro efusivo pésame, con la expresión de nuestro anhelo de que la fatalidad se aleje definitivamente de sus hogares.

Características.

El trasatlántico *Valbanera* fué construído en los Astilleros de Glasgow el año 1906. Desplazaba 5.000 toneladas, y medía 380,7 pies ingleses de eslora, 48 de manga y 218 de puntal.

El barco se llamaba así en recuerdo a la Virgen que se venera en la Rioja, y por la cual siente una gran devoción la familia Pinillos.

Durante mucho tiempo efectuó el servicio de Barcelona a Buenos Aires, con escala en Cádiz. Cuando la escasez de trigo en España se acentuaba, trajo en diversos viajes sus amplias bodegas abarrotadas de este cereal.

La Compañía Pinillos ha perdido durante los tres últimos años, por accidentes marítimos, tres grandes barcos: el *Príncipe de Asturias*, el *Pío IX* y el *Valbanera*, que valían unos treinta millones de pesetas.

Material de salvamento.

Los elementos de salvamento con que contaba el *Valbanera*, según datos oficiales que constan en la Inspección de Emigración de Barcelona, por la cual había sido reconocido detenidamente el día 8 de agosto, antes de emprender el viaje en que ha naufragado, eran los siguientes:

Doce botes salvavidas grandes y dos pequeños, capaces en conjunto para 491 personas. Una balsa salva-

Itinerario.

Su ruta en este viaje era: Barcelona, Málaga, Cádiz, Canarias, Puerto Rico, Santiago de Cuba y Habana.

Salió de Cádiz el 15 de agosto. Conducía varios miles de toneladas de carga de Cataluña, Andalucía y otras regiones.

El *Valbanera* salió de Las Palmas el 18 de agosto, para Tenerife. En éste y otros puertos de las Canarias embarcó 300 pasajeros.

Muchos de los pasajeros canarios eran labradores que iban a trabajar a la zafra de Cuba.

Debía llegar á la Habana, procedente de Santiago de Cuba, el día 8 de septiembre.

La tripulación.

He aquí la relación de los tripulantes:

Capitán, D. Ramón Martín; primer oficial, Pedro García; segundo, Fernando Puiggari; tercero, José Terra; capellán, Plácido González; agregados, Florentino Zurbarán y Enrique Santamaría; sobrecargo, Enrique Acuña; telegrafistas, Luciano de la Mora y José Yáñez; ayudante sobrecargo, Andrés Taboada; médico, José Oliva; practicante, Miguel Márquez; contramaestre, Manuel Moya; guardián, José Mompo; carpintero, Arsenio Barba; marineros: José Fernández, Mariano García, Juan Montoya, Antonio Linares, Domingo Vidal, Carlos Herrero; mozos: Carlos Pantalla, Jaime Gilabert, Manuel Rodríguez, Miguel Vida, Antonio Real, José Domínguez, Miguel Salmerón; primer maquinista, Pedro Arrieta; segundo, Alejandro Conde; tercero, Juan Caselles; cuarto, Simón Olcata, ayudante, Tomás Mota; electricista, Juan Madrina; pañolero, Francisco Pereira; cabo planchas, Isolino López; engrasador, Vicente Ballester; calderetero, Elías Durán; fogoneros: Segundo González, Eduardo Herrero, Saturnino Molinero, José del Río, Adolfo Gandall, Antonio Moreno, José López y López, José Gallardo; paleros: Manuel Fernández, Juan Rodríguez, José Muñoz, Antonio Torres, Miguel López, Andrés Montoya; mayordomo, Federico Fuentes; cocineros: Antonio Escandell, Guillermo Coba, José Caparrós, José Alemany, José Romero, Ángel Cábala, Manuel Rey; panaderos: José Estellex, José Gamala, Lázaro Goyastegui; camarera, Casiana Rodríguez; enfermero, Florencio Pérez; camareros: Angel López, Ramón Pallín, Santiago Quílez, José Perromo, Juan Fernández Gómez, Ignacio Altamirano, Juan Crespo Fernández, Jenaro Leznen, Enrique Ruiz [illegible]

▲ Portada de la *Emigración Española* 30/10/1919. Núm 20. P.155.

Inicialment, en el fatídic viatge també hi havia d'anar el seu pare, Joan Barba Suñé, que també era fuster, però per un imprevist d'última hora, finalment no hi embarcà. Sortosament Joan Barba salvà la vida. No pogué fer el mateix el seu fill Ascensi que deixà aquest món als 22 anys d'edat. Joan Barba romangué al Masnou, perquè en els anys dels deu als vint del segle XX, de feina a terra ferma als fusters de Vilassar i Masnou no els en faltava, atès que era el gran moment del fenomen de l'estiueig i calia arranjar moltes cases i el seu mobiliari per els "escarabatons" barcelonins així com també tenir cura dels "toldos" de la platja i en la construcció de les casetes dels banyistes[12].

A can Barba, dels Barba de Masnou, sempre quedà el record de l'anècdota que la mare d'Ascensi, Rosa Pagès, en el moment del naufragi sentí que la cridaven, ella adreçant-se a la seva filla i germana d'Ascensi, respongué: que vols? Però no era pas ella qui demanava per la mare i un calfred feu sentir a la mare un mal presagi; dies després arribaren les notícies de la premsa i arran d'aquestes, les esqueles i les mostres de condol. Som conscients que aquestes paraules poden suscitar cert descrèdit però també les reproduí literalment Carles Maristany[13] fa uns mesos al butlletí *Gent del Masnou* i Núria Vendrell, una vilassarenca filla d'una neboda d'Ascensi Barba, de viva veu ens ho ha confirmat fa uns dies.

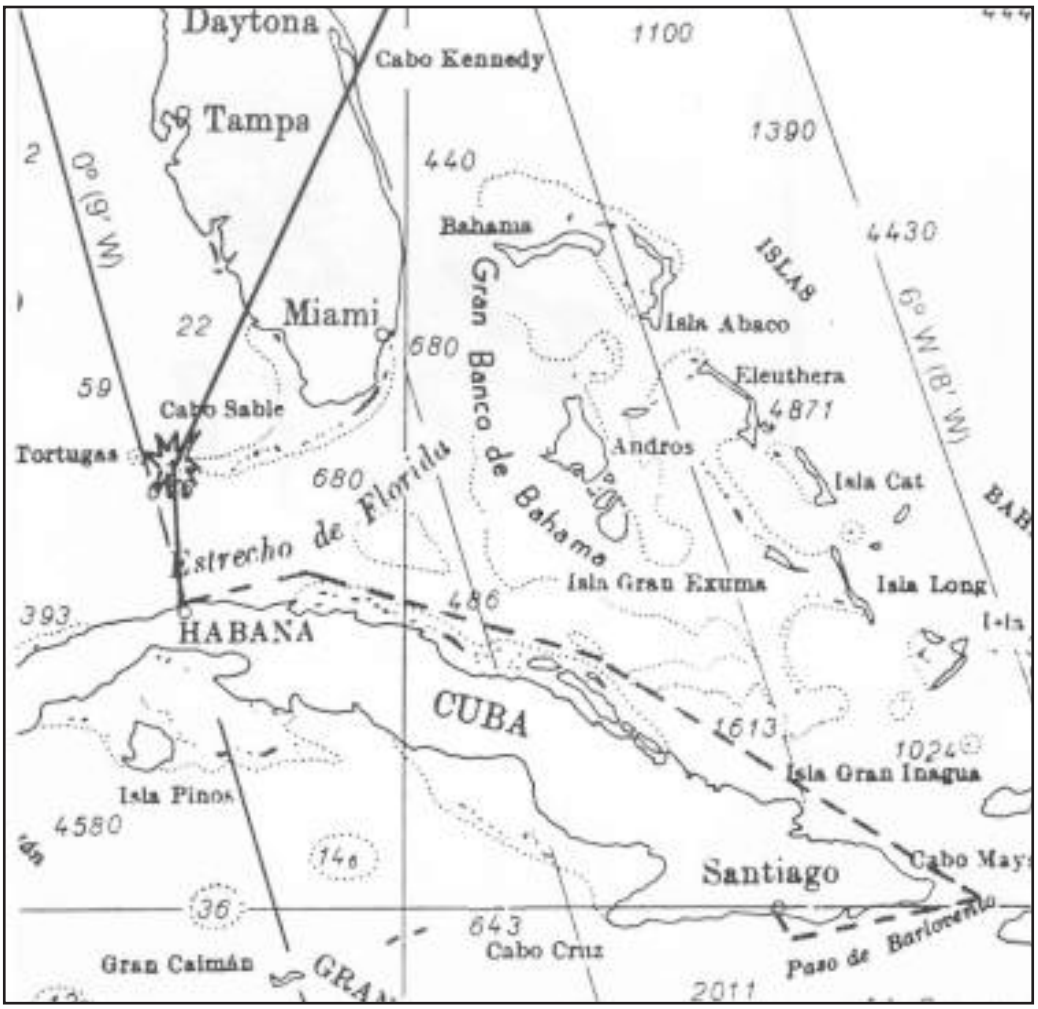
Les nebodes d'Ascensi, que l'any 1919 eren petites, van seguir esperant que tornés l'oncle d'Amèrica; possiblement el fet de no haver recuperat el cadàver accentuà la sensació d'espera inacabada durant tota la vida dels familiars. Arran d'aquest trist esdeveniment, els cosins d'Ascensi que també navegaven, passat el tràgic succés, anaren abandonant la vida i feina a alta mar i anaren dedicant-se a la fusteria de terra ferma.

A l'igual que de la resta dels tripulants i del passatge, ignorem com foren els darrers moments vitals d'Ascensi Barba durant el naufragi. Si el fatídic succés fou ràpid o lent, si fou una gran ona la que escombrà la nau, si un tifó succionà la nau mar endins o foren els corrents que dugueren a la deriva el vaixell, mai no ho sabrem. L'anàlisi forense de les dades històriques així com la prospecció de la mateixa nau, que encara és visible quan baixa la marea al lloc del seu definitiu

---

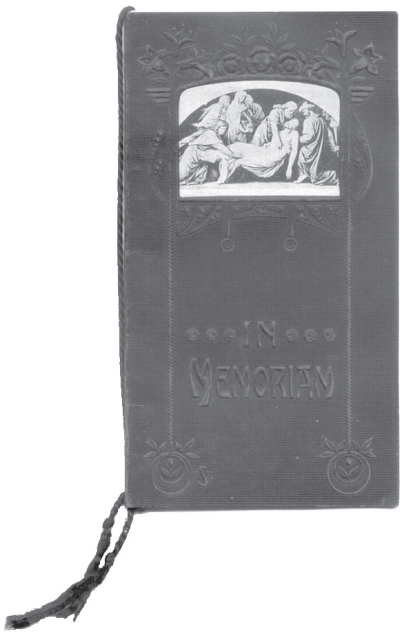
[12] Serrano Méndez, Alexis: *L'abans recull gràfic. Vilassar de Mar. 1852-1965*. Pp 32-33.

[13] Marsitany, Carles: *Dolça mare*. "Gent del Masnou, Butlletí Gent del Masnou" 3a època, núm. 289 Juliol-agost del 2011. Pp 26-27.



▲ Carta nàutica amb la localització del derelicte.

ancoratge, gairebé cent anys després, no han permès determinar els detalls del seu trist final, fet que contribueix a mantenir l'aura misteriosa dels fets. Segurament mai més sabrem quines foren les causes últimes de la catàstrofe, si s'hauria pogut evitar, tampoc sabrem què sentiren, què pensaren i com patiren els nàufrags. Tot això encara forma part del misteri del Valbanera i segurament així serà per sempre més. La veritat de tot plegat descansa al fons de les aigües traïdores de les Antilles, formant part de l'innombrable gruix de llegendes del Carib.



◀ Coberta del recordatori de la defunció d'Ascensi Barba. (Fons Barba Viu)

▼ Interior del recordatori de la defunció d'Ascensi Barba. (Fons Barba Viu)

PREGUEU A DÉU EN CARITAT

PER A L'ÁNIMA DEL JOVE

Ascenci Barba Pagés

que morí víctima del naufragi del vapor «Valbanera», a la edat de 22 anys

en Septembre de 1919

E. P. D

L'havem estimat en vida, no l'oblidem després de sa mort.

St. Ambrós.

Vosaltres a qui tant he estimat sobre la terra, pregueu per mi; viviu sempre de manera que ens poguem veure eternalment en el cel.

St. Jaume.

La bondat del seu cor el feu estimar de tots quants el conegueren.

St. Gregori.

Desperteu, Senyor, son record a tots els qui llegeixin aquestes ratlles, per a que així li ofereixin, devant vostre altar, la darrera proba d'afecte.

St. Agustí.

Jesús meu, misericordia.

300 dies de indulgencia

Dolcíssim Cor de María, sigueu la meva salvació.

300 dies de indulgencia.

Jesús misericordiós, doneu-li el repós etern.

7 anys i 7 quarentenes.

ORACIÓ

¡Oh Déu i Senyor de infinita misericordia! aculliu benignament les pregaries que vos dirigim i les obres pies que practiquem en sufragi de l'ánima de vostre esclau Ascenci; a fi de que purificada pels mérits de la Passió i Mort de Cristo Senyor Nostre, descansi eternament en la Gloria on ens veiem tots reunits un dia. Per Jesucrist, Senyor Nostre, que viu i regna pels segles dels segles.—Amén.

GRÁFICA MANÉN - MATARÓ

BIBLIOGRAFIA

Barnet, Miguel: *Gallego*. (1985) Ed. Letras cubanas. 271 Pp.

Del Pino Suárez, Estrella: *Sombras del Valbanera*. (2000) Ediciones Cardeñoso. 382 Pp.

Díaz Lorenzo, Juan Carlos: *La Palma, escala en la ruta de América*. Madrid (2001).

Díaz Lorenzo, Juan Carlos: *Valbanera, viaje a la eternidad: historia y leyenda de una tragedia*. (1997) Ed. Idea. 62 Pp.

Fuestes, Carlos: *Los ultimos de Cuba*. (2008) Ediciones Idea.149 Pp.

García Echegoyen, Fernando: *El misterio del Valbanera*. Madrid (1997). Ed. Agualarga. 142 Pp.

García Echegoyen, Fernando: *Naufragio: Crónicas del mar y la muerte*. (1993) Ed. F.J. García. 170 Pp.

Leal Canales, José: *El Valbanera o la Esperanza*. (1989) Universitas Editorial. 47 Pp.

López Isla, Mario Luís y Vázquez Seara, Esther Lidia. *Valbanera. El Titanic de la emigración canaria (en la prensa de la época)*. Santa Cruz de Tenerife (2000).

Marsitany, Carles: *Dolça mare*. "Gent del Masnou, Butlletí Gent del Masnou" 3a època, núm. 289 juliol-agost del 2011. Pp 26-27.

Marsitany, Carles: *Cendres i flors*. "Gent del Masnou, Butlletí Gent del Masnou" 3a època, núm. 289 setembre del 2011. Pp 26-27. (rectificació del treball anterior).

Serrano Méndez, Alexis: *L'abans recull gràfic. Vilassar de Mar. 1852-1965*. El Papiol (2007) Ed Edfadós.

Torregrosa, José Luís: *El naufragio del Valbanera*. http://www.mgar.net/cuba/valbanera.htm (darrera consulta 20/01/2012).

Podeu seguir el Grup Búnquers Arenys a Facebook:
http://www.facebook.com/pages/B%C3%BAnquers-Arenys/196251273738539

UNA LLANXA TORPEDERA ENFONSADA DAVANT D'ARENYS DE MAR

Ramon Bruguera[1] (Historiador i arqueòleg)

Resum: Als fondals propers del moll del port d'Arenys hi ha les restes d'un derelicte d'època contemporània. El Grup Búnquers Arenys ha compilat dades per acabar hipotetitzant que es tracta d'una llanxa russa enfonsada durant la Guerra Civil.

Paraules clau: derelicte, llanxa, Guerra Civil, Arenys de Mar.

El Grup Búnquers Arenys va recollir la notícia d'un possible submarí de nacionalitat russa enfonsat davant de la nostra costa. D'aquest derelicte ja en feia esment la carta arqueològica del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya des de finals dels anys vuitanta del segle passat, quan uns pescadors van trobar un compàs i una placa amb escriptura ciríl·lica.

El fet que vaixells de guerra provinents de diferents països haguessin estat ancorats davant Caldes d'Estrac protegint les ambaixades que durant la Guerra Civil s'havien desplaçat fins aquella població, feia plausible i versemblant aquesta troballa. Malgrat tot, els estudis sobre la participació russa durant el conflicte no citen cap submarí rus a les nostres contrades ni durant la Guerra Civil Espanyola ni durant la Segona Guerra Mundial.

A més, la intervenció marítima russa va consistir en l'enviament d'assessors i personal especialitzat per a submarins i unitats de superfície. El subministrament de material es va reduir a unes poques llanxes torpederes i armament lleuger. La major part de l'esforç es va dedicar a enviar vaixells mercants amb armament fins que l'enfonsament del *Komsomol* – el 12 de desembre de 1936– va fer canviar la seva política i van fer servir mercants espanyols o neutrals.

---

[1] Grup Búnquers Arenys.

Per tant, la placa i el compàs trobats ja fa trenta anys han d'estar relacionats amb els fets que va viure el mercant grec *Cherpo* a Arenys. Aquest vaixell, sota bandera panamenya, va sortir ple de subministraments i explosius del port rus d'Odessa però no va poder salvar el bloqueig nacional a les Illes Balears i va acabar embarrancat a la platja arenyenca del Cavaió del 30 juliol al 9 d'agost de 1937 (ESPINÓS 1991, GRUP BÚNQUERS ARENYS, 2010).

En el mateix episodi històric, una de las dues llanxes torpederes (DAR-4 o n.41) que acompanyaven el Cherpo va explotar davant d'Arenys com a resultat de l'atac de tres hidroavions Heinkel He. 59 de la AS/88 de la Legió Còndor (O'DONELL 2006, 294). Algunes fonts citen la mort del Tinent de navili rus N.A. Lariokov –el primer mariner rus mort a la Guerra Civil– en aquesta acció (INFIESTA, 1995, 88). Les restes d'aquesta embarcació podríem ser el origen de la placa i el compàs.

Algunes fonts citen l'enfonsament d'una llanxa russa per part d'un avió italià Savoia S-55 davant la nostra costa, però es la mateixa llanxa. La confusió ve donada per el teletip (30-7-1937) enviat des de Barcelona per el cap de les llanxes al cap de l'Estat major Central de l'Armada on citen un avió C-55 com l'autor, però els arxius de la Legió Còndor no deixant cap tipus de dubte sobre l'autoria.

Hem pogut recollir el testimoni d'una persona que va viure els fets. El senyor Torrus, arenyenc, i un amic van veure des del pont de la Riera com un avió disparava diferents cops contra una llanxa fins fer-la explotar a una milla i mitja davant de l'edifici del Calvari.

La recuperació i la transcripció de la placa és la única manera de saber si estem sobre la pista correcta.

BIBLIOGRAFIA

ESPINÓS, R. *Sólo el mar lo sabe*. Ed.Plantkton, 1991.

GRUP BÚNQUERS ARENYS. "Els búnquers del Cavaió (Arenys de Mar)", a *XXVI Sessió d'Estudis Mataronins* (Mataró 2010)", 203-217.

INFIESTA, J. L. "La Marina soviética en la guerra de España" a *Revista de Historia Naval*, nº 48, Año XIII (Madrid 1995), 77-92.

O'DONELL. "Las lanchas torpederas rusas y el hundimiento del Crucero Baleares", a *Revista General de Marina*, tomo 250, (Madrid 2006), 289-302.

▲ Possible zona on es va enfonsar la llanxa

1939 SOBREVIURE AL NAUFRAGI DEL "CABO SAN ANTONIO". L'odissea de sis vilassarenques, germanes Berdaguer i les Almera-Casanovas

Jordi Casanovas i Berdaguer (recercador CEV)

Resum: El naufragi prop de Dakar l'any 1939 de la motonau "Cabo San Antonio", el major transatlàntic espanyol de l'època, és un episodi històric oblidat. Encara ho és més que s'hi veiessin involucrades persones de famílies de soca-rel de la vila. En l'article es descriu, d'una part, el lloc i les causes del sinistre, els vaixells que intervingueren en les operacions de salvament, el paper de la Cia. Ybarra, del govern espanyol, de les autoritats de Dakar... De l'altra s'especifica qui són les sis vilassarenques i es relata com van viure les dramàtiques situacions i les penalitats que suportaren: l'incendi de la nau, l'evacuació, les dinou hores a les llanxes, la pèrdua de les pertinences, el navili salvador, l'estància a Dakar, els vaixells de retorn a Barcelona...

Paraules Clau: Naufragi, salvament marítim, incendi naval.

EL NAUFRAGI DE LA MOTONAU "CABO SAN ANTONIO"

El dia 29 de desembre de 1939, a mitjanit, el consignatari de Cadis de la naviliera "Ybarra y Cia." Sr. Gravina comunicava a la central de la naviliera que la ràdio d'aquella plaça havia captat un missatge de la motonau "Cabo San Antonio" que informava de foc a bord i demanava auxili, sense que posteriorment, malgrat tots els esforços, es pogués establir comunicació amb el vaixell[1].

Poques hores abans, a bord del "Cabo San Antonio" el passatge i la tripulació havien començat una odissea del tot extraordinària en les fredes aigües de l'oceà l'Atlàntic en plena Segona Guerra Mundial. Una aventura en què es veieren involucrades una dona: la Carme Almera Argimon, i cinc joves vilassarenques, la seva filla Maria Rosa Casanovas Almera y les seves nebodes y cosines germanes

[1] Veure article *El Cabo San Antonio de la Compañia Ybarra y Cia* al web "Vida Marítima"

la Maria Josefina, l'Eulàlia, la Dolors i la Sara Berdaguer i Casanovas. Les sis retornaven a Vilassar de Mar des del port de Buenos Aires.

EL VAIXELL "CABO SAN ANTONIO II"

El Cabo San Antonio"[2], segon vaixell amb aquet nom, era la primera de les tres motonaus de les mateixes característiques que "Ybarra y Cia" naviliera basco-andalusa amb seu a Sevilla havia encarregat el 1930 per cobrir la ruta Europa – Sud-Amèrica que s'iniciava al port de Gènova i finalitzava a Buenos Aires, tocant ports de França, Espanya, Brasil, Uruguai i Argentina.

▲ Publicitat de la ruta sud americana de Ybarra y Cia.

Els altres dos vaixells eren el "Cabo San Agustín" i el "Cabo Santo Tomé", encara en construcció quan succeïren els esdeveniments. El "Cabo San Antonio" va ser en el seu temps el transatlàntic més gran construït a Espanya i l'orgull de la companyia. Era un vaixell mixt de càrrega i passatgers. De 12.275 tones, 147 metres d'eslora, 19 de màniga i 11 de puntal, amb dos motors de 7,500 CV de potencia que permetien una velocitat de 15 nusos amb càrrega Disposava del millors mitjans contra incendis i de salvament de l'època. Podia transportar fins 250 passatgers, 50 en primera classe i 200 en classe econòmica. La seva entrada

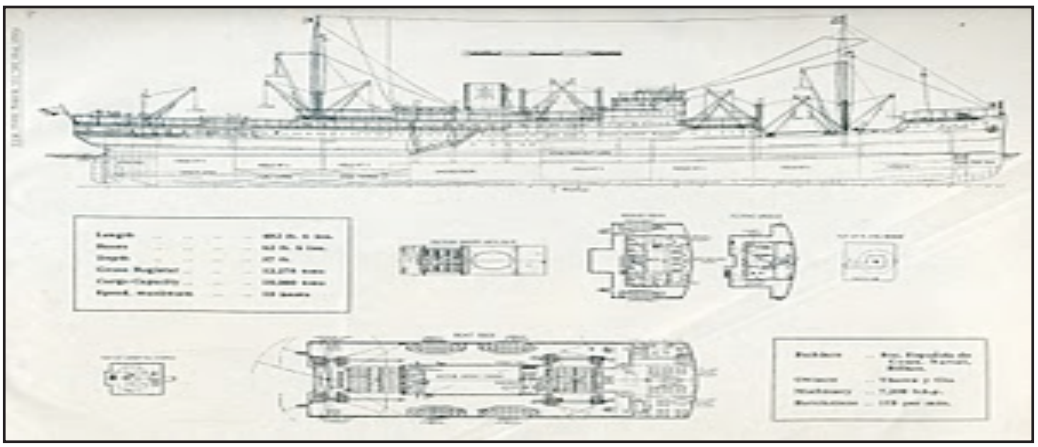
[2] Informacions i dades extretes del web "Vida Marítima" i del llibre "La Naviera Ybarra y Cia"

en servei, l’any 1933, havia revolucionat el transport de passatgers pels avenços en l’allotjament dels passatgers i els serveis que oferia. La primera classe oferia camarots amb aigua calenta i freda, biblioteca, saló fumador, saló menjador, sala de musica, i jardí d’hivern. La classe econòmica, camarots de dues, tres i quatre lliteres amb aigua freda, totes exteriors amb llum natural, gran saló menjador, saló de fumadors... A més, disposava d’un cinematògraf, una sala de música i de serveis com bugaderia en sec, barberia, hospital, i cuina alimentada amb petroli. Era especialment apreciat per l’excel·lent alimentació que oferia a bord. Construït a les drassanes de Bilbao fou lliurat a la companyia en 1930. Inicialment pensat per cobrir la línia de Nova York fou, però, destinat a la ruta Europa –Sudamèrica, com hem comentat. Realitzarà en aquesta ruta més de 35 viatges. La Guerra Civil enxampa la nau en viatge cap a Amèrica i en acabar el viatge al port de Buenos Aires restarà varat fins el 1939 amb el vistiplau de la Companyia.

▲ La motonau “Cabo San Antonio” (foto del web Vida Marítima”)

Las característiques tècniques:

Pes mort	10.100	TM
Eslora	147,06	metres
Mànega	19,28	metres
Puntal	11,28	metres
Propulsió	2 Motors Diesel	
Potència	7.200	C.V.



▲ Secció del vaixell “Cabo San Antonio”

ELS ESDEVENIMENTS

El “Cabo San Antonio” tornà a navegar l’abril de 1939, en finalitzar la Guerra Civil. Havia ja fet el seu viatge de tornada a la península i iniciat el 38è. viatge, quan esclatà la Segona Guerra Mundial entre França, el Regne Unit i l’Alemanya nazi, el dia 3 de setembre de 1939.

Si bé un cop declarat l’estat de guerra les operacions bèl·liques terrestres entre els països afectats no començaren fins entrat el 1940, les navals se succeïren d’immediat. El mateix mes de setembre la armada alemanya, en especial la seva flota de submarins, començaren el que els historiadors militars denominen “la Batalla de l’Atlàntic”. Les marines de guerra britànica i francesa s’enfrontaren amb la de l’Alemanya nazi en aquest primers mesos especialment en l’Atlàntic Nord, però també en el Central i l’Atlàntic Sud.

La naviliera “Ybarra y Cia” vist el risc que les seves naus, tot i pertànyer a un país neutral, podien córrer amb el desenvolupament de les hostilitats, assegurà la seva nau més preuada (agents Harris & Dixon)[3]. Malauradament per a la companyia

[3] Un exemple del risc : “L’Athenia”, un transatlàntic de la “Cunard Athenia” de 13.500 tones amb 1.100 passatgers i tripulats britànics i nord-americans que es dirigia a els EEUU fou torpedinat i enfonsat el 3 de setembre per un submarí alemany que el confongué amb un mercant armat.

els esdeveniments farien que aviat, no pas per les accions bèl·liques, el vaixell desaparegués de la nòmina de la seva flota.

El desembre de 1939 la motonau “Cabo San Antonio”[4] completava la tornada del seu viatge número 39 comandada pel Capità de la Marina Mercant Bonifacio Arrizabalaga Goitisolo de 57 anys, de família basca, nascut a Pontevedra; amb 117 tripulants i uns 166 passatgers. Portava també a les bodegues una càrrega de blat. El 29 de desembre després de catorze dies de navegació es trobava prop de les Illes de Cap Verd coordenades Latitud: 10º 03,7 N i Longitud: 21º11,4 W, a unes 400 milles de Santa Cruz de Tenerife, la següent escala de la travessia.

◀ Lloc de l’incendi i naufragi del “Cabo San Antoni en un lloc de l’Atlàntic Latitud 10º 03,7 N Longitud 21º11,4 W, a unes 400 milles de Santa Creu de Tenerife

A les 20:30 hores del vespre quan el passatge acabava de sopar i part dels oficials encara restaven al menjador, es declarà foc a la cuina del restaurant situada a la zona central del vaixell. La tripulació i els oficials immediatament tractaren de combatre el foc amb els mitjans contra incendis, mentre alguns oficials i el personal de cabina intentaven organitzar els passatgers. El fortíssim vent de la zona va fer, però, que els esforços de la tripulació fossin inútils. Les flames havien arribat als dipòsits de petroli que alimentaven la cuina i s’havien escampat a la coberta inferior, als camarots de primera classe i el pont de comandament i dues de les vuit llanxes de salvament. havien ja quedat calcinades.... A les 22:00 hores el

[4] Relat a partir de les dades i informacions dels web’s i bibliografia i de les Notes preses en les entrevistes amb la Sara i la Maria Josefina Berdaguer (anys 1970-2011).

Capità donà l'ordre de evacuació de la nau. S'arriaren les sis llanxes de salvament de gran capacitat que restaven, equipades amb aliments i aigua i una de elles amb l'emissora portàtil que començar a emetre SOS de manera continuada indicant les coordenades. La maniobra d'abandonament fou complexa i, com veurem en els testimonis de les vilassarenques, no amb l'ordre que la versió oficial ha divulgat. El Capità ordenà agrupar les llanxes i allunyar-se de la motonau, ara ja plenament en flames i on se succeïen sovint les explosions. S'iniciava pels passatgers i el tripulants una llarga i incerta nit en la foscor del Atlàntic en aigües infestades de submarins alemanys i de vaixells de guerra francesos i britànics que patrullaven la zona. Els supervivents restaran dinou llargues hores abans no foren rescatats pels vaixells que navegaven en aquesta zona de l'oceà.

▲ 29 de desembre de 1.939. el "Cabo Sa Antonio" en flames.
Foto Diario ABC del 16 de gener de 1940

Poques hores després de l'inici del foc, la notícia dels problemes de la motonau ja havia arribat a les Illes Canàries. Un cablegrama de font britànica havia informat el Comandament de la Marina del Port que el "Cabo San Antonio" es trobava en flames a unes quatre-centes milles. El govern espanyol reaccionà donant ordres al guardacostes "Arcila" de la marina espanyola, un vaixell de 600 tones, 39 metres d'eslora, 7 de màniga i 3 de puntal amb una velocitat màxima de 10 nusos amb base a Fernando Poo (Guinea Española), de sortir de port i posar rumb en recerca dels passatgers i tripulants de la motonau sinistrada. Una decisió estrafolària, atesa l'antiguitat del vaixell, la manca de capacitat i condicions per encabir els

supervivents i la distància de 1.600 milles fins el lloc de naufragi. En aquest punt del relat és important assenyalar que entre els 166 passatgers s'hi trobaven la muller, sis fills i filles i la neboda del general de l'exèrcit franquista Jorge Vigón Suero-Diez, que seria Ministre Obres Públiques de 1957 a 1967 en un dels governs del General Franco, a més de familiars del Cònsol de l'Argentina a Barcelona i diversos financers d'aquest país[5].... Posteriorment, quan ja els nàufrags havien estat recollits, el govern avisà el Cònsol espanyol de Dakar perquè preparés amb les autoritats franceses la seva acollida, anul·là el viatge del guardacostes i donà ordre a dos vaixells espanyols de dirigir-se a aquesta ciutat..

La naviliera, com hem esmentat, també havia estat informada via el seu consignatari de Cadis. Inicialment la gerència d'"Ybarra y Cia" pensà que el foc es podria controlar i apagar, donat que la motonau disposava dels mitjans més moderns contra incendis, però a mitja tarda del dia 30 l'estació de ràdio del port de Las Palmas informava que el vaixell es trobava en flames i emetia missatges continuats demanant socors i informant que el passatge y la tripulació es trobava al bots de salvament. Impactada per la notícia, la naviliera reaccionà donant avís a la casa asseguradora i ordenant el Capità del vaixell de la companyia el "Cabo Tortosa", que navegava relativament a prop, de dirigir-se a la zona del sinistre per recollir els supervivents. Aquesta darrera ordre fou anul·lada en conèixer les accions del govern espanyol respecte la repatriació dels supervivents.

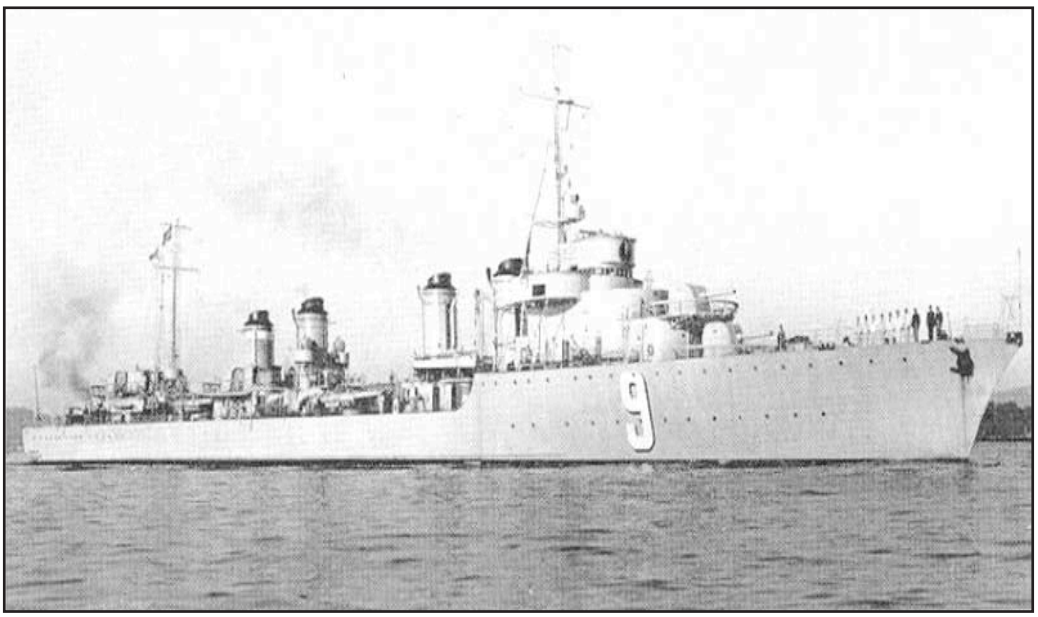
Mentre això succeïa a Las Palmas i la península, els recurrents missatges de SOS emesos des del vaixell incendiat, i després des de la ràdio de la llanxa de salvament, havien estat captats per diversos mercants que navegaven per les immediacions. Un mercant grec rebé el missatge i avisà un de noruec que era més a prop. No seran aquests vaixells, però, qui arribaran el primers al lloc dels fets, serà el vaixell de guerra francès "Cassard".

[5] El llistat de personalitats que viatjaven en el vaixell i la resta de passatgers i tripulants és a diversos articles del diari "ABC" de Madrid i Sevilla, i de "La Vanguardia" de Barcelona dels dies 13, 16, 17 i 18 de gener de 1940. Veure: Fonts documentals.

EL VAIXELL SALVADOR: EL DESTRUCTOR FRANCÈS "CASSARD"

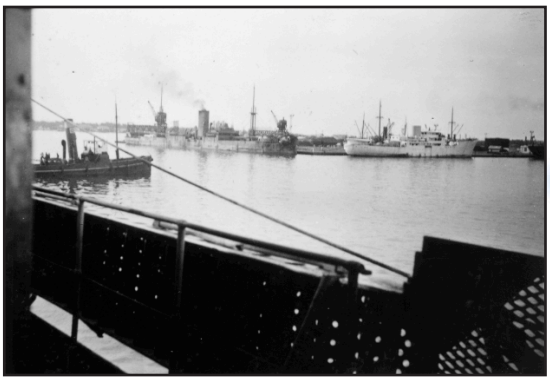
El "Cassard"[6] era un navili de guerra de l'Armada francesa que el setembre de 1939, en el moment de l'esclat de la Segona Guerra Mundial, pertanyia a la Novena Divisió de Destructors del Tercer Esquadró adscrita a la base naval francesa de Toulon (Toló). Era un destructor pesat contratorpediner de 2.440 tones de 129 metres d'eslora, 11'8 de mànega i 4'9 de puntal construït a la Bretanya i avarat el 1933. El comandava el Capità de Fragata de 43 anys André Braxmeyer des de 1938 amb una tripulació de 220 mariners. Podia arribar a una velocitat de 36 nusos.

El "Cassard" arribà al lloc dels fets dinou hores després que es produís l'abandonament del "Cabo San Antonio", la tarda-nit del dia 31 de desembre. Es va procedir immediatament al rescat del passatge i de la tripulació i al seu



▲ El destructor francès "Cassard"

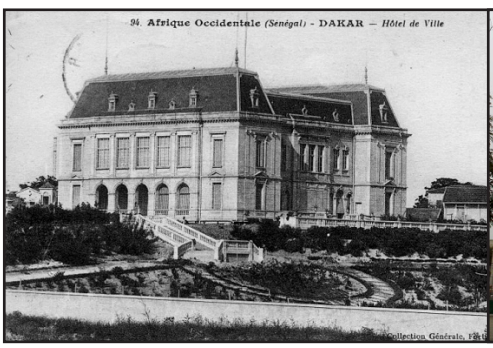
[6] El destructor "Cassard", a l'igual que el "Cabo San Antonio", va tenir un final tràgic. El 27 de novembre de 1942 va ser autodestruït per la seva tripulació de la mateixa manera que tots els vaixells de la marina francesa que es trobaven ancorats a la base naval de Toló, un cop signat l'Armistici entre França i Alemanya. Fou la major operació suïcida d'una flota de guerra de tots els temps: 100 navilis enfonsats amb una pèrdua de 232.000 tones, pel temor de què els vaixells caiguessin en mans dels alemanys o dels britànics).



▲ Port de Dakar 1939 i la seva estratègica situació geogràfica.

acomodament a bord. Posteriorment, atès que el vaixell incendiat podia ser un perill per la navegació, el Capità del destructor decidí d’enfonsar-lo, bombardejant durant gran part de la nit, les restes flamejants de la motonau. Prop de la matinada de dia 1, amb els llums apagats, el “Cassard” posà rumb a la base naval francesa de Dakar on va arribar el dia 2 de gener.

La ciutat de Dakar, actual capital del Senegal, era en 1939 una possessió colonial francesa governada directament per la metròpoli, mitjançant un governador. En 1902 havia passat a ser la capital de l’Àfrica Occidental Francesa (AOF) tenia en aquell moment prop de 100.000 habitants i creixia ràpidament, amb una majoria de població autòctona en gran part emigrada des de l’interior de Senegal, una important minoria libanesa que es dedicava al comerç i una altra de francesos de la metròpoli (funcionaris, empresaris administratius, ordes religioses, professions liberals, etc.) Disposava d’un port que es beneficiava de la seva excel·lent situació



▲ Hôtel de Ville (Ajuntament) de Dakar el 1920.

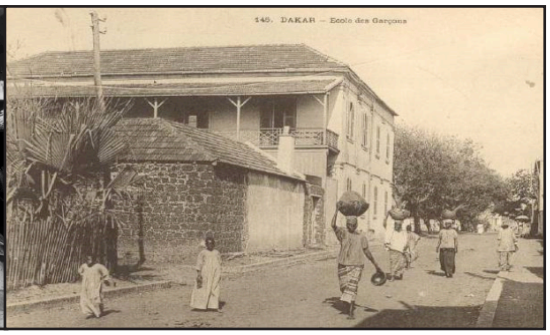
La catedral de Dakar l’any de 1930. ▲

estratègica en les rutes marítimes amb un fort desenvolupament. La ciutat disposava de catedral i la seu de l'arquebisbat, edificis administratius, establiments d'ensenyament, l'Escola de Medecina de la AOF... El port, magníficament defensat per vuit fortins amb artilleria de costa, era també la seu de la Base Naval que depenia del comandament de la flota francesa d'Àfrica situat a Casablanca. A la Base s'hi estaven permanentment diversos creuers, destructors, submarins i embarcacions auxiliars de la marina francesa.

En l'època en què hi arriben els supervivents del "Cabo San Antonio", Dakar era una ciutat militaritzada atès la situació de guerra, i concentrava un important contingent d'avions i més de 6.000 soldats de les tropes colonials[7].

És en aquest context que arribà el "Cassard", com hem dit, el dia 2 de gener amb més de 280 supervivents que restaren nou dies a la ciutat, el temps que tardà en arribar el vaixell enviat pel govern espanyol. La situació fou del tot extraordinària, donat que els supervivents ho havien perdut tot. Calia cobrir les necessitats bàsiques d'un col·lectiu de dones, infants i homes: allotjament, alimentació, roba, estris i productes de neteja personal, sanitat... a més de les referents a les d'identificació i de facilitació documentació. Les autoritats allotjaren de forma improvisada els nàufrags en diversos llocs: en un vaixell de passatgers del port, en establiments d'ensenyament... Algunes ordes religioses proporcionaren roba a les dones, l'exèrcit als homes... es cercaren espais per fer els àpats... Als nou dies arribà a Dakar el vaixell enviat pel govern espanyol, el "Ciudad de Alicante".

▲ Tropes colonials franceses.



Escola de primària a Dakar 1929. ▲

[7] Dakar era la seu de diversos regiments dels temibles *"Tiradors sénégalais"*, cos d'infanteria integrat a l'exèrcit francès d'infaust record pels republicans espanyols dels camps de concentració a França.

El “Ciudad de Alicante”[8] (antic “Infante Don Juan”) havia sortit el dia 4 de gener del port de Las Palmas, on va deixar la càrrega que portava, en rebre l’ordre de dirigir-se ràpidament a Dakar. Era una nau de 2.900 tones amb 78 metres d’eslora, 12,40 de mànega, i 7’80 de puntal i podia arribar a 16 nusos de velocitat. Dissenyat com vaixell mixt per a càrrega i amb capacitat per allotjar 100 passatgers. Propietat de la Compañia Trasmediterránea, rival, d’Ybarra y Cia, era dedicat per la seva companyia a les rutes de la Mediterrània i el Nord d’Àfrica. En el moment dels fets feia la ruta Sevilla-Cadis-Canàries.

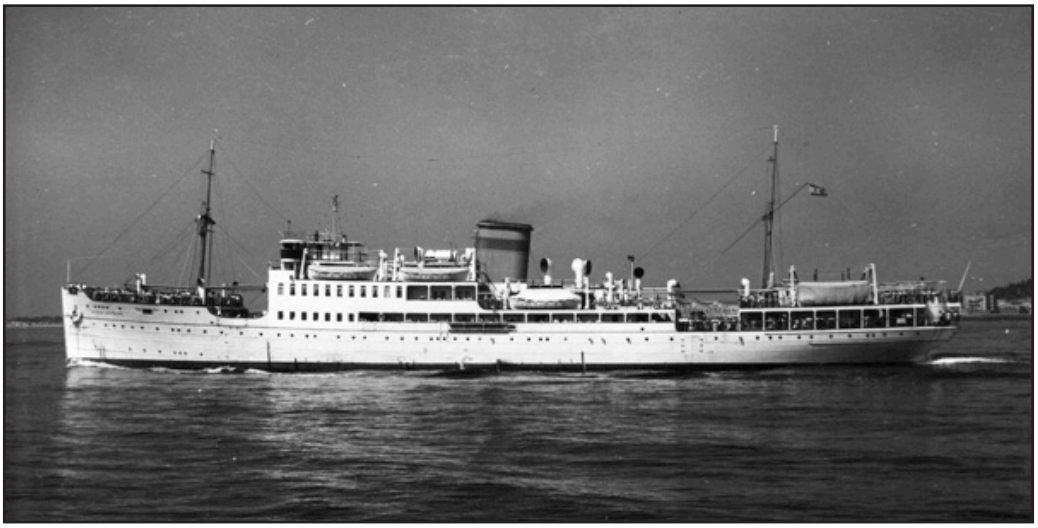
▲ El “Ciudad de Alicante” de la Cia. Transmediterránea.

El 9 de gener el vaixell arribava a Dakar i procedia a embarcar els supervivents del passatge i la tripulació. Unes hores més tard, finalitzats tots els tràmits, emprenia el camí de tornada: 807 milles fins el port de Las Palmas. Va entrar al port el 12 de gener a les 22:00 hores amb el moll ple de gent i una gran expectació, ja que la notícia de l’enfonsament s’havia fet pública uns dies abans i alguns mitjans periodístics de Madrid, Sevilla i Barcelona li havien donat gran relleu. Es produïren les naturals escenes d’entusiasme i d’emoció entre familiars i supervivents. Al dia següent els passatgers i tripulants amb destinació a Barcelona foren traslladats al “Ciudad de Palma” que els esperava.

---

[8] Informació extreta del web-blog “Buques”: *La Compañia Transmediterránea*. Veure: Fonts documentals.

El "Ciudad de Palma"[9] (antic Principe Alfonso) construït el 1930 a Itàlia era una nau de 5.500 tones amb 101 metres d'eslora, 15 metres de mànega, i 8'50 metres de puntal, podia arribar a 17 nusos de velocitat. Era un vaixell mixt per càrrega i amb capacitat per 360 passatgers. Era, com el "Ciudad de Alicante", propietat de la Compañia Trasmediterránea, i feia la ruta Barcelona-Cadis-Canàries.



▲ "El Ciudad de Palma" de la Cia.
Transmediterránea que va transportar els nàufrags amb destinació Barcelona.

El "Ciutat de Palma" arribà dos dies després, a les nou del matí, al port de Cadis de camí cap a Barcelona. De nou es trobà amb les andanes del moll plenes de familiars que havien arribat de tota la península i curiosos i es van reproduir les escenes d'emoció i entusiasme. També els esperaven les autoritats de la ciutat, del port, els consignataris de les dues navilieres, el Cònsol de l'Argentina a Barcelona... i el general de l'exèrcit Jorge Vigón, la família del qual, com hem comentat, viatjava en l'embarcació sinistrada. Es produïren aquí les primeres declaracions i la versió oficial, de la qual els mitjans periodístics es feren ressò. L'origen del foc, els esforços per extingir-lo, l'ordre en l'evacuació dels passatgers i el comportament d'aquests, el paper modèlic de la tripulació i dels oficials que foren els últims d'abandonar el vaixell. etc.

[9] Ibídem.

La resta de tripulants i passatge que seguiren viatge en el “Ciudad de Alicante” encara haurien d’esperar fins el dia següent per arribar al port de Cadis, atès que aquest recalà abans al port de Santa Cruz de Tenerife on recollí càrrega i passatgers. L’arribada del segon vaixell produí el mateix entusiasme i emoció del dia anterior.

Mentre, el “Ciudad de Palma” havia reprès el viatge cap a Barcelona. Entrà al port el dia 17 de gener i, com els altres llocs on havien recalat, els esperava una gernació de familiars i públic, així com els mitjans de premsa catalans. En total desembarcaren 4 oficials, 59 tripulants i 70 passatgers. Entre ells les sis vilassarenques que feren declaracions a la premsa, com després comentarem.

SEVILLA 16 DE ENERO DE 1940 NUMERO SUELTO 15 CENTIMOS

ABC

DIARIO ILUSTRADO. AÑO TRIGESIMO SEXTO. NUMERO 11.373

FUNDADO EL 1.º DE JUNIO DE 1903 POR D. TORCUATO LUCA DE TENA

EL INCENDIO DEL «CABO SAN ANTONIO»

◀ Portada del diari ABC de Sevilla 16 de gener de 1940.

El dia 14, al port de Cadis, del “Ciudad de Palma” havia desembarcat a més dels passatgers amb destí a poblacions d’Andalusia i Madrid, el Capità Bonifaci Arrizabalaga que com es preceptiu en aquests casos declarà a la Comandància de Marina i es preparà per posar-se a disposició, juntament amb els oficials i la tripulació, del Jutge Instructor de l’expedient. La instrucció, els interrogatoris i la presa de declaracions duraria alguns mesos[10].

[10] El dia 16 de gener va ser anomenat com a Jutge Instructor de l’expedient el Tinent de Navili Antonio Lall Menacho que començar a prendre declaració al dia següent, al Capità Arrizabalaga. Veure fonts documentals.

Pel que es coneix no sembla que la resolució de l'expedient emesa pel Jutge Instructor trobés alguna irregularitat, responsabilitat o negligència per part del Capità, l'oficialitat, tripulació, els passatgers o la Companyia, atès que es tancà sense cap conseqüència de tipus jurídic. Pel que sabem tampoc afectà la carrera del Capità, Bonifacio Arrizabalaga que continuà comandant altres vaixells de la Compañia com el "Cabo de Buena Esperanza". El Capità, arrelat a Catalunya, morirà Barcelona a l'edat de 75 anys. Se sap que després de la guerra el comandant del Cassard, Capità de Fragata André Braxmeyer, ja "Chevalier de la Legion d'Honneur", seria condecorat pel govern espanyol, i que el Capità Arrizabalaga, li regalà en agraïment, el quadern de bitàcola del "Cabo San Antonio".

Sí portà conseqüències irreparables per les persones que perderen la vida en el sinistre, tres persones van desapareixer: el primer oficial del navili, un tripulant de cabina i una nena filla d'una família supervivent[11]. Un quart nàufrag, inicialment desaparegut en caure de una de les llanxes de salvament, fou rescatat per un vaixell noruec que ho comunicà per cable dies després des de Noruega. Conseqüències també de tipus material per la naviliera Ybarra & Cia que perdé en el sinistre el seu millor vaixell i, tot i que va rebre la indemnització de l'asseguradora, deixà el camp lliure a la seva competidora. La impossibilitat de substituir el transatlàntic motiva que la "Subsecretaría de la Marina Mercante" ordenés a la Compañía Transmediterránea cobrir de forma eventual la línia regular Europa – Sud-Amèrica durant la resta de l'any 1940.

I, finalment, conseqüències pels passatgers i tripulants que van perdre totes les seves pertinences, no sols les habituals d'un viatge: maletes, roba, joies, etc. Sinó, en alguns casos, diners, accions etc que es repatriaven, bens que per a algunes famílies i persones eren els estalvis per viure en una Espanya que sortia d'una guerra fratricida, empobrida i sota racionament alimentari i amb tota classe de privacions en un règim dictatorial. No es coneix que la Compañia indemnitzés el passatge pels prejudicis causats.

---

[11] Segons el web "Vida Marítima" van perdre la vida el primer oficial Felix Landa, el cambrer Antonio Puerto Gallego i la nena passatgera Pilar Rodiles.

L’ODISSEA DE LES SIS VILASSARENQUES

Les sis catalanes que retornaven a Vilassar després d’un estança a l’Argentina eren, com hem esmentat, per una part les germanes Maria Josefina, Eulàlia, Dolores (Lola) i Sara Berdaguer Casanovas de Can Canyero del carrer de Sant Llorenç, filles d’en Jaume Berdaguer Ferrés (1872-1939), un “americano” que amb setze anys havia marxat cap Santiago del Estero reclamat pel seus oncles i que havia retornat a Vilassar dotze anys més tard, ja amb diners, per casar-se el 1901 amb la Eulàlia Casanovas Pou de Cal Tit i marxar tot seguit a l’Argentina on tenia els negocis. Posteriorment, l’any 1915, ja amb sis fills, la família s’establí a Barcelona mentre el pare alternava els viatges a Santiago del Estero amb estàncies a Barcelona-Vilassar de Mar. Per l’altre part, els components de l’altra família que els acompanyava en el viatge eren la Carme Almera Argimon esposa de Josep Casanovas Pou, oncle de les germanes Berdaguer, (1878-1938) i la seva filla, cosina germana de les Berdaguer, Maria Rosa Casanovas Almera de Cal Tit del carrer del Roser. Les germanes Berdaguer havien passat gran part de la Guerra Civil a la població de Jaca al Pirineu aragonès, en zona franquista, on es trobaven el 18 de juliol del 1936. El seu pare, venint d’Argentina per Irún, les anà a recollir i les portà a Donòstia i mesos després a A Coruña on ell morí sobtadament el gener de 1939. Acabada la guerra, les germanes retornaren a Barcelona i Vilassar on les propietats familiars havien restat molt malmeses. El viatge a l’Argentina el van fer per visitar els seus dos germans que regentaven les propietats ramaderes i altres negocis familiars que havia muntat el pare i per recuperar-se psicològica i econòmicament dels estralls de la guerra. S’hi van estar sis mesos.

◀ Tres de les germanes Berdaguer, la Sara, Mª Josefina i Lola, amb els fills l’any 1946.

Les dues membres de família Casanovas Almera havien passat la guerra a Vilassar de Mar, a la gran casa pairal de Cal Tit, amb una gran bandera uruguaiana a la façana que acreditava que a la casa hi vivia, o n'era propietari, un ciutadà d'aquest nacionalitat. El marit de la Carme Almera Argimon, en Josep Casanovas Pou, havia nascut a Montevideo però es va criar a Vilassar i va fer els estudis de pilot de la marina mercant. Canvià de professió i va marxar també a l'Argentina on es dedicà als negocis amb el seu cunyat Jaume Berdaguer Ferrés.

◀ La Lola Berdaguer Casanovas i la Maria Rosa Casanovas Almera en una fotografia del 1939.

El 1938 morí a Santiago del Estero quan ja havia decidit tornar a Catalunya. La seva esposa i filla feren el viatge a aquesta ciutat el 1939 amb el propòsit de tancar els temes sentimentals i econòmics que deixà oberts la seva mort sobtada. Igual que les seves nebodes i cosines germanes, s'hi van estar sis mesos.

Actualment, gener 2012, resten encara vives tres de les sis persones que varen viure en primera persona les vicissituds del naufragi del "Cabo San Antonio". Són dues de les germanes Berdaguer, la Maria Josefina, de 101 anys d'edat, nascuda a Santiago del Estero el 1910 i la Sara, de 93, nascuda a Vilassar de Mar el 1918. La tercera persona és la Maria Rosa Casanovas Almera, nascuda també a Santiago del Estero el 1917. Les nostres informants, malgrat l'edat i el temps transcorregut, mantenen records i impressions inesborrables del naufragi. Durant anys els han preservat a la memòria i transmès verbalment de manera fragmentada als familiars més pròxims. El que avui transcrivim a continuació en forma de relat vol ser el testimoni fidel d'aquests records, impressions i sentiments del que va succeir i com ho van viure[12].

---

[12] Relat escrit a partir de les Notes dels records i impressions de la Sara i la Maria Josefina Berdaguer expressades verbalment durant els últims anys.

◀ La Sara Berdaguer Casanovas, Maria Rosa Casanovas Almera i Maria Josefina Berdaguer Casanovas l’any 2008.

Un primer record té a veure amb el motiu del fet d’escollir el transatlàntic “Cabo San Antonio” per fer el viatge de tornada a la península, un vaixell de prestigi, de luxe discret no comparable, però, a les prestacions i els serveis que oferia, per exemple, el transatlàntic italià “SS Conte Grande” en el qual havien fet el viatge d’anada. La raó de la decisió, explicaven, fou que el germans Berdaguer, en Francisco i en Jaime, que s’havien establert a l’Argentina van insistir d’allò més que per seguretat, atès havia esclatat la Guerra Mundial, el viatge es fes en un vaixell de bandera d’un país neutral como era el cas del “Cabo San Antonio”. Es van, doncs adquirir, els sis passatges a la consignatària de la companyia Ybarra y Cia a Buenos Aires. El vaixell sortí d’aquest port el dia 15 de desembre. La Sara, la Maria Rosa i la Maria Josefina el que recorden en especial del vaixell i del viatge, per una part, és la confortabilitat de les cabines, les germanes Berdaguer ocupaven el camarot nº 7 de primera classe, la Carme Almera i la seva filla un altre de proper. Per altra, el servei: el bon i abundant menjar, la sala de música, l’orquestrina que amenitzava el dinars i sopars i després el ball de la nit, la capella dedicada a la Verge del Carme, situada a la proa, on el capellà feia diàriament els serveis religiosos, el cinematògraf, els serveis de bugaderia, el saló de fumadors pels homes... El poder gaudir dels dies de sol i de l’aire pur de l’Atlàntic en les confortables cadires i els sofàs de coberta, el plaer de deixar passar el temps, els jocs de taula al saló per les tardes, les converses amb altres passatgers i passatgeres, la lectura de llibres de la biblioteca... I l’amabilitat de la nombrosa tripulació de cabina, els oficials i l’atenció del Capità que les acollí paternalment. Cal dir que eren un grup de sis dones que viatjaven soles, cosa gens habitual a l’època. El recorden acompanyant-les sovint a la seva taula del menjador força, i el “maître” proposant el menú del sopar ...

Però els records són més vius la nit de l’incendi i la situació que es va produir.

Recorden perfectament l'hora de l'inici del foc: dos quarts de nou del vespre, quan acabaven de sopar. La situació d'emergència que es generà. L'estrident soroll de les sirenes udolant, els crits, ordres i les corredisses dels oficials...El fort vent que bufava en sortir a l'exterior. L'ordre de concentrar-se en el lloc predeterminat, prop de la llanxa de salvament nº 7 assignada, les feu recordar el simulacre de salvament fet el primer dia del viatge, en aquella ocasió pres com un tràmit alegre i despreocupat. El temps d'espera amb el fum i les flames properes, pregant que la tripulació dominés el foc. El comportament d'alguns passatgers que contradient les ordres baixaren als seus camarots per arreplegar el que pogueren de les seves pertinences. La progressiva pèrdua de l'esperança en veure l'avanç de les flames que afectaven la part central de l'embarcació..La foscor de la seva zona que contrastava amb la resplendor de l'incendi...

◀ Pont de comandament del "Cabo San Antonio".

I l'ordre del Capità d'abandonar la nau a les deu de la nit. La situació que es desencadenà. Els episodis que posen en qüestió la versió "oficial" d'una evacuació ordenada amb uns comportaments exemplars de la tripulació i el passatge. Segons les informants no va ser així, d'evacuació ordenada res de res: crits, desordre, corredisses, pànic, empentes i cops de colze... almenys entre una part del passatge... Recordem que dues de les vuit grans embarcacions de salvament havien estat consumides per les flames. Tot i això, en les sis barques que restaven hi havia espai més que suficient per encabir-hi tothom. Però alguns homes, molts d'ells capellans i d'ordes religioses, presos pel pànic, van intentar d'acomodar-se en llanxes que no els corresponien, les que eren destinades a les dones i els infants. Resultat: una de les llanxes degut a la sobrecàrrega va trencar les amarres de les politges que la subjectaven i va caure al mar.. amb el consegüent enrenou per auxiliar les persones i retornar-les al vaixell. La Sara i la Maria Josefina Berdaguer recorden "entre les persones que caigueren a l'aigua

hi havia la mare i els fills de la família Vigón, una de les filles salvà la seva mare que no sabia nedar...” El comportament d’alguns dels tripulants que, en veure que el Capità baixava per auxiliar les persones de la barca accidentada, deduïren que fugia i que la situació era més greu del que no semblava i, per tant, arriaren la seva embarcació abans que estigués completa... Cinc de les vilassarenques anaven en el mencionat bot nº 7, que era l’últim que s’havia d’arriar ja que era l’assignat al Capità; es veieren de cop i volta al mar. Faltava, però, una de la germanes Berdaguer. No havia tingut temps, per la rapidesa de la maniobra, de pujar a la barca i ara restava impotent a la coberta de la nau. Les altres germanes avui encara ho recorden amb emoció: els crits de esglai i precs de què baixés, la Maria Josefina dubtava. Finalment es decidí a baixar per un de les cordes i va aterrar miraculosament en un dels pocs espais de l’embarcació que restaven sense ocupar... l’abraçada de les germanes...

◀ El saló de fumadors del “Cabo San Antonio”.

Després, l’allunyament progressiu del vaixell, l’espera de la resta de llanxes. La mirada al voltant intentant reconèixer la resta de companys i companyes de la barca, l’oficial radiotelegrafista amb la ràdio portàtil que llançava continus missatges de socors amb les coordenades del lloc, els tripulants assignats que remaven allunyant l’embarcació, la mare amb la criatura de 3 mesos que, sorprenentment, dormia. No hi era el Capità, tot i que era l’embarcació que li corresponia, pel contratemps i la decisió presa dels tripulants ja explicada, i que finalment s’encabí en una altra llanxa. Finalment l’arribada de la resta de bots i l’ordre d’agrupar-los. La mirada enrere per veure com la nau ja era una gran torxa. El resplendor espectacular de foc i de fum en la negror de la nit. I l’espera, la llarga espera que s’iniciava, de segur fou pels nàufrags la nit més llarga de la seva vida. El silenci de les primeres hores, solament trencat per les converses dels tripulants, els rostres seriosos i ombrívols, amb l’espant a la mirada... A estones la veu del capità des de la seva barca inquirint, preguntant, donant ordres i tractant de donar tranquil·litat i raons

per l'esperança, les respostes dels oficials... El metge passant medicaments als nàufrags ferits... Al bot: el treball continuat de treure l'aigua que entrava a la llanxa. El fred de la nit. La Sara, com les seves germanes i la cosina Maria Rosa, sols portaven com a roba d'abric jerseis comprats a Buenos Aires però ara, en plena nit, el fred es feia notar. La mirada fora de la barca, l'aigua i la foscor inquietant de l'oceà, la vetlla, ningú, fora dels infants, podia dormir, era l'hora de pregar a Déu en silenci, de pensar en els éssers estimats, en situacions passades... La Sara Berdaguer encara estupefacta, comentava en castellà, la llengua familiar, amb les seves germanes Maria Josefina i la Lola "...el nostre pare va fer més de disset viatges d'anada i tornada d'Amèrica i mai va tenir cap problema i ara hi viatgem nosaltres i ens passa això...". El pessimisme ambiental expressat en els comentaris. Els problemes per fer les necessitats fisiològiques...

Cap a l'alba, el copsar la immensitat de l'oceà... sols trencat pels moviments de les aletes dels taurons al voltant dels bots. El sol sortint per l'horitzó. Prop les set de la matinada l'ordre del capità de repartir part del menjar i de l'aigua de les embarcacions. De sobte un estol de gavines. El comentari del capità "... tranquils que som a prop de terra....". La progressiva calor ambiental que anima els nàufrags. L'esperança del rescat que canalitza la ràdio, fruit dels missatges de resposta dels vaixells que navegaven a prop, notificant que es dirigien cap el lloc on eren ells. El sol del migdia i la calor que anima el col·lectiu. Prop les dues de la tarda de nou distribució i lliurament d'aliments i aigua. Les diferents reaccions humanes front l'adversitat, l'humor (els acudits i les bromes) d'alguns i la dramatització de la situació per altres. El llarg i lent pas de les hores. Ja en portaven prop de dinou! Per fi cap al vespre del 31 de desembre, un fil de fum a l'horitzó que insinua un vaixell. Silenci i expectació dels nàufrags. Poc després progressivament una estructura de color gris que avança a gran velocitat es dibuixa cada cop més nítida, un navili de guerra de bandera francesa, és el "Cassard". La reacció de la gent dels bots, l'esclat dels crits i dels plors, les abraçades i els petons, les gràcies a Déu i l'inici espontani d'un cant religiós, seguit d'altres de polítics habituals de l'època corejats per molts dels supervivents.

L'arribada dels bots dels primers mariners francesos. L'accés del Capità a bord, les presentacions dels dos Capitans, els breus detalls sobre el sinistre, l'informe verbal de les dades sobre els passatgers i tripulants supervivents. Les ordres d'iniciar el trasllat dels supervivents de les llanxes al vaixell, els problemes de les dones i els nens per enfilar-se fins la coberta per les escales de gat (corda) ajudats pels mariners francesos, els problemes amb l'idioma... La desorientació en arribar a coberta, l'oferiment d'aigua per part dels oficials i tripulants francesos. Les mirades encuriosides entre els supervivents i els mariners. Entre tant, la reunió al

pont de comandament del Capità francès i els oficials; assumpte: l'organització de la logística per fer front a una situació extraordinària i no prevista en un vaixell militar. Les ordres de reforçar el servei de cuina i d'augmentar significativament la quantitat de menjar i els plats i els estris, de desallotjar algunes de les cambres dels mariners per acomodar en uns les dones i nens i en els altres els homes, la distribució de flassades i peces d'abric... El treball de recompte i confecció de llistes dels rescatats. El reconeixement i la cura dels supervivents amb problemes de salut per l'oficial metge francès, els sanitaris i el metge espanyol. L'agraïment dels rescatats, ara amb el somriure als llavis. El col·lapse dels serveis sanitaris del vaixell i l'apropiament per les dones en període menstrual de totes les tovalloles. La Sara Berdaguer quan descrivia els seus records de l'estança al Cassard destacava els ingenus comentaris dels tripulants francesos "...Où sont les serviettes dans notre bateau ? La consciència de situació de guerra quan, al vespre, es difon la consigna dels oficials francesos *"...interdit d'allumer des lumières, nous sommes en guerre, et a naviguer dans les eaux allemandes.."*. L'hora de sopar, primer àpat calent en quasi vint-i-quatre hores. Després la decisió del Capità del destructor, comunicada abans als oficials del vaixell sinistrat, de enfonsar, bombardejant-les, les restes del "Cabo San Antonio" que encara suraven. La sorpresa i l'espant dels supervivents pel soroll i les sotragades del navili amb les primeres canonades. La tristesa del Capità, els oficials i la tripulació espanyola contemplant el continuat exercici de tir, la lenta agonia i la fi de la seva nau. Un trist començament de l'any 1940. Més tard, navegació en silenci i els llums apagats, el destructor s'endinsà en la foscor de l'Atlàntic rumb a la base naval de Dakar.

El dia 2 de gener el "Cassard" entrava al port de Dakar. La sorpresa dels supervivents contemplant el port, un dels més grans d'Àfrica amb vaixells mercants i de guerra de tot tipus. La dàrsena militar. Les maniobres d'apropament al moll d'atracada. Els representants civils i militars i el Cònsol espanyol esperant-los. Poca gent, una unitat de mariners de l'armada francesa a l'andana que els ajudarà en el desembarcament. La pujada de les autoritats al navili i la rebuda dels dos Capitans i les presentacions. La felicitació de les autoritats al Capità del destructor. L'agraïment del Cònsol en nom del govern espanyol. La mirada expectant dels supervivents des de la coberta. La reunió de les autoritats amb el Capità i els oficials espanyols. El breu informe del Capità i dels oficials espanyols sobre la causa del sinistre, el nombre de supervivents i les seves necessitats. L'anunci del Cònsol de les instruccions i mesures preses pel govern espanyol, l'anunci de la possible arribada d'un vaixell espanyol per la repatriació i els propers passos previstos. El lliurament dels cablegrames amb les ordres de la Compañia al Capità, la confecció de la llista dels supervivents, els tràmits administratius. Les autoritats de la colònia expliquen el dispositiu i la logística prevista per l'allotjament, àpats,

etc. dels 280 supervivents que, necessàriament, serà en llocs diferents de Dakar. Els oficials comencen a fer les llistes de distribució en funció de les places dels allotjaments. Mes tard l'inici de l'operació de desembarcament. L'evacuació per grups, els somriures, i les mostres d'agraïment als mariners francesos, les encaixades, algunes abraçades i aplaudiments. A l'andana, la unitat de la marina ajuda els diversos grups. Els funcionaris de la Colònia que els acompanyen caminant als llocs d'allotjament. En el destructor, l'acomiadament i la salutació militar dels oficials i dels dos Capitans, i la forta i emocionada encaixada final entre professionals.

La germanes Berdaguer i la Carme Almera i la seva filla Maria Rosa, amb altres dones i infants, varen ser ubicades a l'Escola de Medicina de l'AFO, a les aules que foren condicionades a corre-cuita amb lliteres i roba de llit de l'exèrcit, aprofitant que els estudiants eren de vacances nadalenques. Els àpats en un altre local al centre, on servien cambrers senegalesos. Els primers dies: temps per ubicar-se. Els problemes amb l'idioma. La Eulàlia, la María Josefina i la Lolita Berdaguer es defensaven bé amb el francès de l'escola. Per altres, aprenentatge accelerat de vocabulari mínim. Recorden les monges europees que els portaren roba i tovalloles utilitzades com a compreses. La temperatura 18º - 25º d'un gener agradable. Les caminades en grup per la ciutat sense rumb fix i sense diners. L' impressió i la inquietud inicial en el tracte amb la població autòctona pel diferent color de pell, progressivament esvaïda. La missa a la Catedral, la pregaria d'acció de gràcies. Els comerços, mercats i les fires de carrer, els venedors senegalesos, les mercaderies, els teixits multicolors, la fruita fresca i l'artesania local. El sabater espanyol de Las Palmas establert a la ciutat, descobert per casualitat, que reparà sense cost la sabata trencada de la Sara Berdaguer i després va haver de fer-ho a la resta de dones que l'acompanyaven. La quantitat de grups de soldats colonials fora de servei. La visita diària a la petita oficina del Consolat per aconseguir notícies i fer els passos per la repatriació. L'intent de les autoritats de la Colònia de repatriar els supervivents en una embarcació francesa plena de soldats senegalesos que anava cap a la metròpoli, avortat en l'últim moment. Les notícies transmeses boca-orella per la senyora Vigón i les seves filles que el Govern espanyol enviava un vaixell per recollir-los. L'anunci oficial del Cònsol de la propera arribada del "Ciudad de Alicante. La comunicació del Cònsol, el Capità i els oficials de preparar-se. El dia i hora de la concentració. L'arribada del "Ciudad de Alicante" el 9 de gener. La salutació dels dos Capitans, els oficials i el Cònsol. La descripció entre professionals del sinistre i les seves causes i les vicissituds dels nàufrags. La informació i les dades dels supervivents. Les ordres del Capità del "Ciudad de Alicante" de la seva companyia i del govern espanyol: posar rumb al port de Las Palmas, on espera el "Ciudad de Palma" i després

trajecte cap la península via Cadis.

L'arribada al port caminant dels diferents grups. L'alegria dels supervivents en veure el vaixell espanyol. Les llistes i els tràmits previs a l'embarcament. La pujada al vaixell i l'acomodació en els diferents camarots, ara sense distinció de classes. L'amabilitat i atencions dels oficials i tripulants del "Ciudad de Alicante". L'acomiadament de les autoritats i del Cònsol, l'agraïment del Capità i els oficials per les atencions durant l'estada a la ciutat. El somriure al llavis i l'eufòria dels supervivents. Exploració de l'embarcació. Els tràmits i operacions de sortida, una hora més tard enfilant la bocana del port rumb a les Illes Canàries, a 800 milles. Entrada el dia 12 a les 22 hores al Port de Las Palmas. Una gentada de familiars i curiosos i les màximes autoritats militars i civils al moll. L'espera de les operacions d'atracada, l'emoció i l'eufòria entre familiars i supervivents de la nau. La mirada sobre les andanes de les vilassarenques i dels altres rescatats cercant coneguts. El contrast entre el llastimós aspecte dels supervivents i els familiars i curiosos. La pujada al vaixell de les autoritats la salutació amb el Capità Arrizabalaga i els oficials, el relats dels fets del sinistre, de l'incendi i naufragi, de l'estança i el tracte a Dakar, el nombre de supervivents i les seves necessitats. El lliurament de les llistes pels tràmits documentals. El desembarcament dels passatgers i tripulants illencs, l'acomiadament emocionat de la resta de supervivents. La comunicació del Capità que l'endemà els passatgers i tripulants amb destinació a Barcelona serien traslladats al "Ciudad de Palma" que els esperava. Al mati el tràmit de trasllat, l'embarcament i acomodació. Les sis vilassarenques en els nous camarots, l'amabilitat dels tripulants i l'oficialitat del nou vaixell. Hores més tard, amb el Capità i part de l'oficialitat de la motonau sinistrada, sortida rumb el port de Cadis.

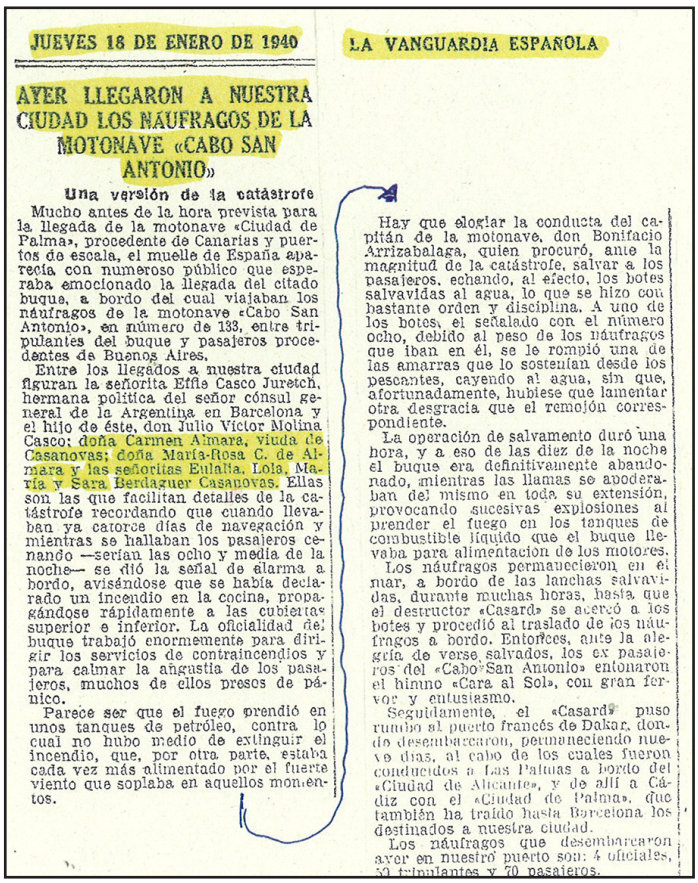
Dos dies després arribada al Port de Cadis. Son les nou del matí. Un gernació de familiars, i públic curiós. Crits, plors i eufòria entre supervivents i familiars. Maniobra i operacions d'atracada. Instal·lació de la passarel·la. Les màximes autoritats civils i militars, entre ells el General Vigón, al vaixell. Salutacions als dos Capitans i els oficials, informe del Capità Arrizabalaga sobre el sinistre, l'incendi, el "Cassard", l'estança a Dakar, les vicissituds dels supervivents, les necessitats... Mentre, els rescatats des de la coberta repassen amb la mirada les andanes plenes de públic. De cop, per sorpresa, la Lolita Berdaguer reconeix una cara coneguda. És en Pere Larrasa un pretendent seu que saluda frenèticament intentat que les catalanes s'hi fixin, a la fi ho aconsegueix. Pere Larrasa era un barceloní que treballava a l'empresa d'exportació del seu pare, i que "pretenia" i es cartejava amb la Lolita Berdaguer. Havia fet el viatge de Barcelona a Cadis amb una maleta de roba i diners un cop assabentat del naufragi de les germanes. La

sorpresa dels familiars i curiosos per l'aspecte físic i la vestimenta llastimosa dels supervivents. La reacció d'un grup de familiars de fer una recol·lecta de roba per millorar el seu aspecte. L'acomiadament les abraçades, i petons dels passatgers nàufrags amb destinació a localitats d'Andalusia i Madrid. L'adéu emocionat de les vilassarenques a la mare i les germanes Vigón amb les que mantindran una llarga amistat. Les germanes Berdaguer encara recorden el "pack" de llapis de llavis i pólvores i cremes de maquillar que les Vigón els regalaren aquell dia. El comiat entranyable amb el Capità Arrizabalaga, que tant les havia protegit, i els oficials que desembarcaven en aquest port. La baixada a l'andana i el retrobament de la Lolita Berdaguer amb el Pere Larrasa, les abraçades, la caminada cap a l'hotel. La maleta amb la roba i el préstec de diners del Pere. El plaer de posar-se roba nova. La compra a les botigues de Cadis. Dinar al restaurant, l'oferta del Pere Larrasa de pagar els bitllets d'avió de les sis per tal d'arribar ràpidament a Barcelona. Els dubtes de les vilassarenques, però, després, el raonament "... naufragar dos cops en un vaixell no ens pot tornar a passar, en avió ves a saber...". Retorn al vaixell a dormir.

El dia 15 el "Ciudad de Palma" reprenia el viatge cap el Port de Barcelona amb 4 oficials, 59 tripulants i 70 passatgers supervivents. Un vaixell massa gran pel poc pes. En creuar l'estret de Gibraltar les Berdaguer encara recorden el moviment de la nau, els marejos i els vòmits de gran part dels embarcats i que a l'hora de sopar únicament la seva cosina germana, la Maria Rosa Casanovas Almera va poder acompanyar el Capità del "Ciudad de Palma" que les havia convidat. La resta de dies, viatge plàcid vorejant la costa mediterrània.

El dia 17 l'embarcació enfila el Port de Barcelona on es concentrava, des de feia hores, un gran nombre de familiars i de públic. A la memòria de la Sara Berdaguer encara avui es present la situació a la coberta superior quan les germanes i les Almera-Casanovas distingiren el port i la terra catalana. El desfermament de l'emoció, el plors i les llàgrimes incontrolables les abraçades... com no ho havien fet en tota la travessia. Moll d'Espanya, les maniobres i les operacions. L'espera pels tràmits administratius. Entre tant: les salutacions, els crits i l'eufòria dels familiars i els supervivents, tots a les cobertes superior i inferior del vaixell. A les andanes, els familiars de Vilassar, Cal Tit en pes, la fidel tia Lola i la seva germana Maria Casanovas Pou i la cosina Lola de la Riva Casanovas, l'altre filla la Carme Almera, la Josefina (Fina), la Rosa Almera Argimon, i el seu marit en Jaume Vives Riera, el Pere Argimon... I també el Pere Larrasa que havia arribat des de Cadis. Finalment, l'autorització per desembarcar: Les abraçades i l'emoció ara desfermada a les andanes. I la ràdio i la premsa treballant. El periodista de La Vanguardia que s'acosta a les Berdaguer i inquireix, fa preguntes, indaga sobre el

naufragi. Les germanes que responen, que expliquen els fets com els van viure, que donen la seva versió, diferent de la oficial. El periodista que pren notes, apunta els noms i els demana autorització per publicar la seva versió. Al dia següent 18 de gener sortiran a la premsa al diari “La Vanguardia” sota el titular: “Una versió de la catàstrofe”[13].



JUEVES 18 DE ENERO DE 1940 — LA VANGUARDIA ESPAÑOLA

AYER LLEGARON A NUESTRA CIUDAD LOS NÁUFRAGOS DE LA MOTONAVE «CABO SAN ANTONIO»

Una versión de la catástrofe

Mucho antes de la hora prevista para la llegada de la motonave «Ciudad de Palma», procedente de Canarias y puertos de escala, el muelle de España aparecía con numeroso público que esperaba emocionado la llegada del citado buque, a bordo del cual viajaban los náufragos de la motonave «Cabo San Antonio», en número de 133, entre tripulantes del buque y pasajeros procedentes de Buenos Aires.

Entre los llegados a nuestra ciudad figuran la señorita Effie Casco Juretch, hermana política del señor cónsul general de la Argentina en Barcelona y el hijo de éste, don Julio Víctor Molina Casco; doña Carmen Almara, viuda de Casanovas; doña María-Rosa C. de Almara y las señoritas Eulalia, Lola, María y Sara Berdaguer Casanovas. Ellas son las que facilitan detalles de la catástrofe recordando que cuando llevaban ya catorce días de navegación y mientras se hallaban los pasajeros cenando —serían las ocho y media de la noche— se dió la señal de alarma a bordo, avisándose que se había declarado un incendio en la cocina, propagándose rápidamente a las cubiertas superior e inferior. La oficialidad del buque trabajó enormemente para dirigir los servicios de contraincendios y para calmar la angustia de los pasajeros, muchos de ellos presos de pánico.

Parece ser que el fuego prendió en unos tanques de petróleo, contra lo cual no hubo medio de extinguir el incendio, que, por otra parte, estaba cada vez más alimentado por el fuerte viento que soplaba en aquellos momentos.

Hay que elogiar la conducta del capitán de la motonave, don Bonifacio Arrizabalaga, quien procuró, ante la magnitud de la catástrofe, salvar a los pasajeros, echando, al efecto, los botes salvavidas al agua, lo que se hizo con bastante orden y disciplina. A uno de los botes, el señalado con el número ocho, debido al peso de los náufragos que iban en él, se le rompió una de las amarras que lo sostenían desde los pescantes, cayendo al agua, sin que, afortunadamente, hubiese que lamentar otra desgracia que el remojón correspondiente.

La operación de salvamento duró una hora, y a eso de las diez de la noche el buque era definitivamente abandonado, mientras las llamas se apoderaban del mismo en toda su extensión, provocando sucesivas explosiones al prender el fuego en los tanques de combustible líquido que el buque llevaba para alimentación de los motores.

Los náufragos permanecieron en el mar, a bordo de las lanchas salvavidas, durante muchas horas, hasta que el destructor «Casard» se acercó a los botes y procedió al traslado de los náufragos a bordo. Entonces, ante la alegría de verse salvados, los ex pasajeros del «Cabo San Antonio» entonaron el himno «Cara al Sol», con gran fervor y entusiasmo.

Seguidamente, el «Casard» puso rumbo al puerto francés de Dakar, donde desembarcaron, permaneciendo nueve días, al cabo de los cuales fueron conducidos a Las Palmas a bordo del «Ciudad de Alicante», y de allí a Cádiz con el «Ciudad de Palma», que también ha traído hasta Barcelona los destinados a nuestra ciudad.

Los náufragos que desembarcaron ayer en nuestro puerto son: 4 oficiales, 30 tripulantes y 70 pasajeros.

◀ De ”La Vanguardia” edició del 18 de gener de 1940 pàgina 4.

Ja a Barcelona. L’oficina de Correus, els telegrames a Santiago del Estero, a Bandera per a en Francisco i en Jaime, els germans, notificant-los l’arribada sans i estalvis a Barcelona. Al vespre, en automòbil a Vilassar. Per fi a casa, l’estimada casa pairal, Cal Tit.

[13] Veure diari de ”La Vanguardia” edició del 18 de gener de 1940 pàgina 4

S'acabava l'odissea de les sis vilassarenques. Una odissea iniciada feia més d'un mes al port de Buenos Aires. Un viatge de creuer que havia de ser de disset dies, que imaginaven rutinari i de plaer, i es convertí en un de dramàtic i penós de més d'un mes. Després dels trenta-dos dies d'odissea les Berdaguer i les Almera-Casanovas havien recorregut 6.055 milles nàutiques, havien navegat en quatre vaixells diferents, patit un incendi, una operació d'evacuació dramàtica, havien estat 19 hores en una llanxa de salvament, passat set, fred, havien pres consciència dels perills de la guerra, viscut nou dies en una ciutat i un port de l'Àfrica negra, conegut la por, el pànic, l'alegria, l'eufòria, l'emoció, la solidaritat, l'esperança i el millor i el pitjor de la condició humana... Havien perdut tots els objectes personals i sentimentals més preuats i les pertinences econòmiques familiars que retornaven a Vilassar. Se sentien, però, afortunades havien conservat la vida, i això era el que importava. L'odissea va unir les germanes, la tia i la cosina germana molt més del que ja ho havien estat, una unió i estimació que es conservà tota la vida.

EPÍLEG

De la Compañia Ybarra, les sis vilassarenques no en van saber res més, mai va donar senyals de vida, ni cap representant s'hi posà en contacte. No van rebre cap indemnització econòmica pels danys morals i materials que els produí el sinistre. Les germanes i les Almera-Casanovas, tampoc van fer cap pas, elles sols volien oblidar. No sabem si ho van fer selectivament amb altres passatgers, i les famílies dels tres desapareguts...

El naufragi del "Cabo San Antonio", però, es encara un misteri. No ha merescut encara, al contrari d'altres sinistres, una investigació a fons i detallada dels fets, les causes, els comportament dels agents implicats, de la companyia, del govern franquista, de l'expedient judicial... tot i ser el més gran transatlàntic espanyol de la seva època. La documentació es dispersa i fragmentada[14]. I no sempre a l'abast. Esperem que aquest buit s'ompli en un futur no massa llunyà..

---

[14] No és estrany, doncs, que durant anys s'estenguessin les sospites, les elucubracions i els rumors sense fonament: que si els dipòsits d'aigua dels aparells contra incendis de la nau eren plens d'oli per vendre al mercat negre i que per tant impossibilitaren l'extinció en els primers moments, que si al vaixell hi viatjava com passatger un alt càrrec nazi alemany que fou detingut pels militars francesos...

FONTS DOCUMENTALS

Web ”Vida Marítima”: article: *El Cabo San Antonio de la Compañía. Ybarra y Cia*. Consultat el 2 de gener de 2012. Veure:
http://vidamaritima.com/2007/06/la-motonave-cabo-san-antonio/

Web “Pecios”,The Wreck site. Article *MV Cabo San Antonio (+1939)* Consultat el 2 de gener de 2012. Veure:
http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?135819

Castillo Dueñas, A. y Ybarra Mencos, I, *La naviera Ybarra* Guadalquivir Ediciones Sevilla 2004.

Web “Naval History”. Article *La marina francesa* 1939. Consultat el 7 de gener de 2012. Veure:
http://www.naval-history.net/xDKWW2-3909-05OtherNavies.htm

Web-Blog Buques: *La Compañia Transmediterránea*. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:
http://www.buques.org/Navieras/Trasmediterranea/Trasmediterranea-03_E.htm

The World’s Merchant Fleets, 1939: The Particulars And Wartime Fates of 6. Consultat: 7 de gener 2012. Veure:
http://books.google.es/books?id=lhac0fSxrsC&pg=PA570&lpg=PA570&dq=destroyer+cassard+1939&source=bl&ots=M07NnooVSc&sig=2-G6K1z9

Web Navypedia, article *French Navy (France)*. Consultat 8 de gener 2012. Veure:
http://www.navypedia.org/ships/france/fr_dd_vauquelin.htm

Web “Pecios”,The Wreck site. Article *Destructor Cassard (X92) 1933-1942*. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:
http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?138418

Web Hemeroteca del diari “La Vanguardia”, edició 18-1-1940 pàgina 4. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:
http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1940/01/18/pagina-4/33122274/pdf.html

Web Hemeroteca del diari “La Vanguardia”, edició 16-1-1940 pàgina 2. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:
http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1940/01/16/pagina-2/33122258/pdf.html

Web Hemeroteca del Diario ABC de Sevilla edición 16-1-1940 portada. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:
http://hemeroteca.abcdesevilla.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/sevilla/abc.sevilla/1940/01/16/001.html

Web Hemeroteca del Diario ABC de Madrid edición17-1-1940 pàgina 9 portada. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1940/01/17/009.ht

Web Hemeroteca del Diario ABC de Madrid edición 13-1-1940 pàgina 8. Consultat el 8 de gener de 2012.Veure:
http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1940/01/13/008.html

Enciclopèdia Lliure Viquipèdia (català) article *"Batalla de l'Atlàntic"*. Consultat el 9 de gener de 2012. Veure:
http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Atl%C3%A1ntico

Jordi Casanovas. *Notes familiars d'entrevistes amb Sara, Mª Josefina, Lolita Berdaguer i Maria Rosa Casanovas Almera* (preses entre l'any 1970-2012).

Una campanya solidària amb el Camerun que acabà amb un enfonsament

Alexis Serrano Méndez (historiador i arxiver)

Resum: L'any 1968 la parròquia de Sant Joan de Vilassar organitzà l'enviament d'una barca de pesca a les missions del Camerun, la campanya solidaria acabà amb el naufragi de la nau. en aquest treball es detallen alguns detalls d'aquella peculiar anècdota.

Paraules clau: Naufragi, enfonsament, barca, pesca, missions, Camerun.

Una proverbi molt nostrat resa que per fer un viatge de no res no calen segons quines alforges. Aquest refrany ens sembla molt adient per comentar una anècdota que es produí l'any 1968 i que encara recorden molts vilassarencs d'una certa edat. Eren els anys que mossèn Artés[1] regia la parròquia en qualitat d'ecònom i si bé amb els aires renovadors que propicià el Concili Vaticà II[2] ja anaven quedant enrere les fastuoses Santes Missions d'interminables sermons i manifestacions de contrició pública al carrer, no havien perdut pistonada les manifestacions públiques de solidaritat amb el tercer món. Quina diferència les campanyes d'aleshores amb les actuals pro Domund o pro Mans Unides! La mateixa parròquia de Sant Joan però amb 50 anys de distància en el temps, un abisme. Si bé l'esperit de caritat o solidaritat, com es vulgui dir, era el mateix que ara, la posada en escena era del tot un altre estil. La pompa de llavors ha deixat pas a la discreció d'ara però, amb tot, la motivació i els resultats són tan meritoris i lloables ara com aleshores.

L'any 1968, la campanya de recollida de diners pel mal anomenat "Tercer món" malgrat els esforços dels que l'encapçalaren, fou un desastre digne de ser recordat

---

[1] Josep Maria Artés Tapiol regentà la parròquia des de l'1 de desembre de 1957 fins l'1d'abril de 1973.

[2] Convocat l'any 1959 per Joan XXIII, s'inicià l'any 1962 I durà fins 1965 durant el pontificat de Pau VI.

ni que sigui a tall d'anècdota. Resulta que la parròquia decidí fer seu el lema de "dóna la canya i ensenya a pescar en lloc de donar peixos" i vés que s'ho van prendre al peu de la lletra i decidiren enviar al Camerun, no pas una canya ni dos, sinó tota una senyora barca. A partir d'aquí recuperem el testimoni de Lluís Guardiola que sota el pseudònim de Juan del Mar publicà la notícia del joiós esdeveniment d'avarada i entrega[3].

Vilasar de Mar: Una barca para las misiones del Camerún

La barca fue adquirida por suscripción popular para las misiones católicas del Camerún, y va destinada a la Cooperativa de Pescadores creada por los misioneros barceloneses destacados en dicho país. Tiene 30 palmos de eslora, lleva un potente motor de 30 HP. Y se llama "Gloria". El acto de entrega y despedida de la barca fue una "fiesta". Con sus gallardetes al viento, de proa a popa, adornándola, parecía una novia, y la numerosa concurrencia que asistió a la ceremonia hubiérase dicho que era el cortejo nupcial. Se cumplieron todos los detalles costumbristas de las despedidas marineras del siglo XIX y, por lo tanto, no faltó a bordo el manojo de laurel bendecido el Domingo de Ramos y la estampita de la Virgen del Carmen y, luego, después de impartida la bendición por el coadjutor de la parroquia, mosén Joan Guasch[4], se festejó el acontecimiento con la degustación de las "cocas" preparadas expresamente, y el trago de porrón del buen vino rancio. La barca, llevando como pasajeros a varios invitados y, especialmente, a los niños presentes en la ceremonia, dio un breve paseo por las tranquilas aguas vilasarenses, regresando acto seguido a la playa, para ser preparada para el ulterior transporte a su destino. Días antes a este acto de entrega y despedida de la barca que Vilasar ofrece a las misiones barcelonesas del Camerún, se celebró un acto de divulgación de la labor y actividades que se desarrollan en el "Tercer Mundo". Tomaron parte mosén Ribera, mosén Borrás vinculado a familias vilasarenses, y mosén Sanmartí, de las misiones de Chile, junto con los miembros del apostolado laical, señores Roca, Escofet y Jorge Comas, éste de la vecina población de Cabrils. En esta misma reunión, el presidente y administrador de la Cooperativa de Pescadores nativos

---

[3] *El noticiario Universal*: Dimarts 20 d'agost de 1968.

[4] Poc després d'aquests esdeveniments Mossèn Guasch se n'anà de missions i al cap d'uns anys retornà i penjà els hàbits. Era molt estimat pels joves de la parròquia que ara pentinen canes.

del Camerún, explicaron el funcionamiento de la entidad, cuya creación fue inspirada por los sacerdotes barceloneses, llegando a registrar actualmente un movimiento de mercancías por un valor que se aproxima al millón de pesetas.

Los dirigentes de color, del Camerún, manifestaron que las misiones católicas siempre les habían ayudado y trabajaban en su favor con sinceridad y lealtad, y que gracias a esta colaboración, su pueblo estaba progresando, aunque las dificultades en todos los órdenes eran muchas. - Juan del mar.

La iniciativa no cal dir que fou digna d'encomi però, tristament, i amb això recuperem l'adagi del viatge i les alforges amb el qual iniciàvem aquest escrit, tant bon punt va arribar al seu destí, un llac del Camerun, la barca va xocar amb unes roques i es va enfonsar. De poc serviren el ram de llorer i l'estampa de la Mare de Déu. Es ben bé, que si els esforços econòmics que s'havien destinat per l'adquisició de l'embarcació i llur tramesa s'hagueren destinat a altres menesters, tal vegada aquests haurien estat més profitosos. Donada la temàtica d'aquest volum ens ha sembla oportú fer esment d'aquesta vella anècdota que pocs coneixien i d'altres ja començaven a oblidar.

Martes, 20 de agosto de 1968 EL NOTICIERO UNIVERSA

Vilasar de Mar: UNA BARCA PARA LAS MISIONES DEL CAMERUN

La barca fue adquirida por suscripción popular para las misiones católicas del Camerún, y va destinada a la Cooperativa de Pescadores creada por los misioneros barceloneses destacados en dicho país. Tiene 30 palmos de eslora, lleva un potente motor de 30 HP. y se llama «Gloria». El acto de entrega y despedida de la barca fue una «fiesta». Con sus gallardetes al viento, de proa a popa, adornándola, parecía una novia, y la numerosa concurrencia que asistió a la ceremonia hubiéser preparada para el ulterior transporte a su destino.

Días antes a este acto de entrega y despedida de la barca que Vilasar ofrece a las misiones barcelonesas del Camerún, se celebró un acto de divulgación de la labor y actividades que se desarrollan en el «Tercer Mundo». Tomaron parte mosén Ribera, mosén Borrás, vinculado con familias vilasarenses, y mosén Sanmartí, de las misiones de Chile, junto con los miembros del apostolado laical, señores Roca, Escofet y Jorge Comas, éste de la vecina población de Cabrils. En esta misma

▲ Retall de la notícia publicada al *Noticiero Universal* el 20 d'agost de 1968. A la fotografia que l'acompanya es pot veure l'acte de benedicció de la nau que tingué lloc a l'Espigó de Llevant.

ORIGINARIS DE VILASSAR DE MAR AL NAUFRAGI DEL *TITANIC*, FRANCISCO i JOSÉ PEDRO CARRAU DE CAN FRANCISCÓ

Jordi Casanovas Berdaguer (Recercador del CEV)

Resum: Aquest article tracta dels joves Francisco M. i José Pedro Carrau desapareguts en el naufragi del *Titanic*, resumint la seva tràgica història a bord del vaixell i posant especialment de relleu el seu origen vilassarenc i els vincles de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i de Montevideo.

Paraules clau: Naufragis, *Titanic*, transatlàntics, salvament, Can Franciscó, Cal Pep, Carrau & Cia.

Introducció: No es cap descobriment afirmar que el *Titanic* i tot el que l'envolta ha fascinat sempre amplis sectors de l'opinió pública durant el segle XX i continua al segle XXI. La seva popularitat, malgrat el temps transcorregut, s'ha incrementat i ha deixat en segon terme o oblidat les tragèdies que comportaren l'enfonsament de transatlàntics amb major nombre de víctimes com el "Lusitania" (any 1915, 1900 nàufrags), l'Andrea Doria (any 1956), el WilhemGustlof (any 1945, 9.600 víctimes), l'Athenea (any 1939) o els de bandera espanyola com el Cabo San Antonio (1940), el Sirius (any 1906), el Príncipe de Asturias (any1916, 457 víctimes), el Valbanera.(1919, 488 víctimes). Aquesta popularitat ha propiciat l'interès dels investigadors i el sorgiment de nombroses iniciatives científiques i comercials per donar resposta a l'afany de coneixements del públic. Hollywood, que ha col·laborat en el mite amb més tretze pel·lícules entre d'elles l'any 1997 amb la producció i exhibició de la més exitosa pel·lícula (director J.Cameron), seria un exemple conegut, però també ho serien l'elaboració de l'*Enciclopèdia Titanica*, l'existència de diverses associacions com la *Titanic Historical Society* que vetllen per la seva memòria, del *Titanic Museum*[1], les expedicions submarines de recuperació d'objectes, la bibliografia i els articles escrits des de tots els punts de vista, les exposicions d'objectes recuperats... Les tecnologies digitals i les xarxes socials a Internet desenvolupades els últims deu

[1] Veure les referències dels webs a l'apartat de bibliografia i fonts documentals.

anys han propiciat l'accés i la difusió. De segur que el fet de la celebració aquest any 2012 del seu centenari li ha donat un major impuls i dimensió, i ha ajudat encara més a la seva mitificació global. Una simple recerca als buscadors donen xifres estratosfèriques: més de cent cinquanta milions d'entrades clicant la paraula *Titanic*. En l'apartat llibres en llengua anglesa les referències serien més de vuitanta vuit milions, en llengua castellana catorze milions i en llengua catalana més de cent seixanta mil...

Al nostre país, com no podia ser d'altra manera, l'interès per la tragèdia del *Titanic* ha estat igualment present en tots els mitjans de comunicació, sigui amb suport audiovisual, digital o paper, en especial els últims quinze anys. I també a la nostra comarca del Maresme i a Vilassar de Mar. La masnovina Sara Masó i Maristany amb el seu llibre *L'imprudència del Titanic* de l'any 1998, i l'excel·lent article del vilassarenc Agustí Martín i Mallofré al monogràfic de la revista *Singladures* nº 22 d'abril de l'any 1998 amb el títol *Titanic, un abans i un després* en serien exemples destacats. Ambdós autors repassen la idea, la motivació i la gènesi de la seva construcció, les característiques tècniques descomunals per la seva època, el luxe i la magnificència, la conducta dels principals protagonistes, el procés d'enfonsament, les mesures de salvament dels passatgers així com les causes de la tragèdia i la investigació posterior, i les conseqüències que comportà en la construcció dels futurs vaixells en la navegació transatlàntica. Uns treballs excel·lents.

Des de 1998, però, han succeït moltes coses entorn del *Titanic* com hem explicat, entre d'elles la publicació i difusió, en llengües diferents de l'anglès, en llocs webs especialitzats, d'un munt de documentació, llibres, articles, teories, fotografies, vídeos, relats autobiogràfics, relació d'objectes recuperats... que fins la generalització de les tecnologies de la informació eren de difícil accés. Un exemple és la llista de passatgers y de tripulants que permet saber la ubicació dels mateixos en el vaixell en funció de primera, segona o tercera classe segons el passatge amb el que efectuaven el viatge i la zona del vaixell per on es movien i conèixer amb exactitud el nom, cognom i nacionalitat de tots el passatgers i tripulants. També l'interès del tema ha afavorit la sortida a la llum i la traducció a d'altres llengües de declaracions, articles i l'edició de publicacions d'experiències que feren en el seu moment molts dels supervivents, avui ja desapareguts, que d'altre forma romandrien oblidades o en un cercle més restringit.

En aquest sentit, un fet cabdal pel que fa la motivació d'escriure aquest article, té relació amb l'esmentada publicació de les llistes de passatgers i el descobriment que entre els passatgers i passatgeres no britànics o anglosaxons n'hi viatjaven de

moltes més nacionalitats, entre ells alguns amb passaport espanyol o de països sud-americans. Aquests últims anys hem sabut el nom i cognoms dels catalans que hi viatjaven i s'ha publicat força material sobre el tema. Al Titanic hi viatjaven cinc catalans, quatre dels quals salvaren la vida. Entre els supervivents consten les germanes Florentina i Assumpció Duran (de Lleida), Emili Pallars Castelló (de Lleida) i Julià Padró Manent (de Lliçà de Munt), no se salvà Juan Monrós (de Barcelona) que morí en l'enfonsament. El que no se sabia, o se sabia de manera restringida o reduïda als cercles familiars de Montevideo i Vilassar de Mar, és que hi viatjaven també amb passaport uruguaià en Francisco M. Carrau Rovira (1884-1912) i José Pedro Carrau Esteve, d'origen català, fills de pares vilassarencs que s'establiren a l'Uruguai durant el segle XIX. Els dos moriren durant l'accident.

En aquest article volem, per una part, retre'ls un homenatge, ara que es compleix el centenari de la seva desaparició, explicitant les seves trajectòries i les de les seves famílies de l'Uruguai, posant de relleu els seus forts vincles familiars amb la resta de les famílies Carrau de Vilassar de Mar, entre les quals es troben la de l'autor d'aquest article, descendent per línia materna. I també precisar amb exactitud el grau de parentesc entre els dos desapareguts atès les informacions contradictòries publicades. Per altre part donar notícia del que feren les darreres setmanes de la seva vida, i en especial el seu capteniment els últims dies i hores a bord del *Titanic* fins el moment del sinistre.

L'ORIGEN VILASSARENC DE FRANCISCO M. CARRAU ROVIRA I DE JOSÉ PEDRO CARRAU ESTEVE

Les dades d'una investigació genealògica i documental en diferents arxius de Vilassar de Mar, Montevideo i Santiago del Estero, efectuada per l'autor d'aquest treball ha permès desvetllar l'origen i el grau de parentesc d'en Francisco M. Carrau Rovira i en José Pedro Carrau Esteve, tots dos fills de vilassarencs de mar[2]. Les exposem a continuació.

En Francisco M. Carrau Rovira havia nascut el 8 de novembre de 1884 a Montevideo, Uruguai era setè fill del vilassarenc Pere Carrau Ferrés (1838-1924) i

[2] Veure *"Arbre genealògic de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i Montevideo"* de l'autor de l'article.

d'Antònia Rovira Pareta (?-1908), filla de catalans de Malgrat de Mar, casats a Montevideo l'any 1868 i establerts definitivament a l' Uruguai.

El pare, del Francisco M., Pere Carrau Ferrés nascut al c/ de Sant Josep pertanyia a l'extensa nissaga de Can Franciscó, i el 1855 s'havia embarcat cap l' Uruguai reclamat per els seus cosins germans Joan, Pau i Josep Carrau Ferrés per impulsar el seu negoci *pulperia El Navio*.

En Joan Carrau Ferrés (1822-1897) havia estat el primer dels Carrau que va arribar a l' Uruguai l'any 1841 i el primer iniciador del negoci. Del 1855 al 1866 els germans Joan, Pau i Josep i el seu cosí Pere[3], com a soci habilitat, desenvoluparan l'empresa que tindrà diverses denominacions fins l'actual "Carrau & Cia" una potent empresa distribuïdora d'alimentació i avui la de més antiguitat de l' Uruguai.

A partir de 1868, després del retorn a Catalunya per diverses circumstàncies dels seus cosins, en Pere es farà càrrec del negoci com soci–gerent de Carrau & Cia. El retorn dels cosins Joan i Pau Ferrés després, a Catalunya, no representà cap trencament. Els Carrau dels dos costats de l'Atlàntic mantindran com veurem

▲ Francisco Carrau M. Rovira
(Museu Carrau & Cia, Montevideo).

▼ Joan Carrau Ferrés
(Museu Carrau & Cia, Montevideo).

[3] Les biografies d'aquests primers Carrau vilassarencs que recalaren a l'Uruguai es poden llegir a la pàgina 113 i següents del llibre *El Vilassar de Mar dels indians* de T. Cabré i M. Olivé. Es recomana fer-ho amb prevenció atesa la quantitat d'inexactituds que conté. També, en el relat autobiogràfic de Joan Carrau Ferrés *Diario de Don Juan Carrau 1851*, el *Libro de apuntes de Pedro Carrau de 1878* que es conserven a Carrau & Cia de Montevideo, i el llibre *Un linaje catalán en el Río de la Plata* de R.L. Plaza N.

▲ Logotip de Carrau & Cia.

Magatzem c/ Zabala Carrau & Cia.
▼

▲ Pere Carrau Ferrés
(Museu de Carrau & Cia, Montevideo).

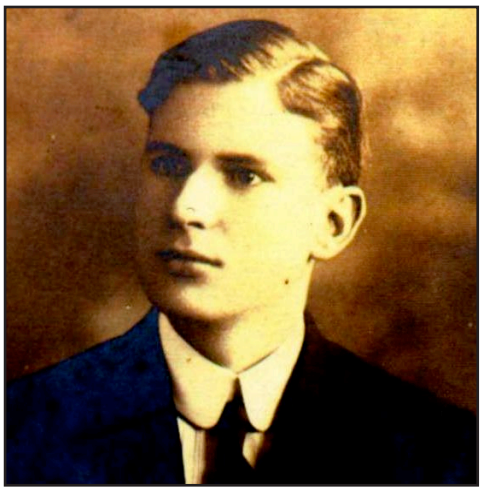
estret contacte familiar i de negocis, atès que en Joan Carrau Ferrés i, després, els seu fills desenvoluparan a Vilassar de Mar una empresa d'exportació (Vinos Hijos de Juan Ferrés) que mitjançant vaixells de la seva propietat comercialitzarà els seus productes a diversos països americans. El distribuïdor a l'Uruguai serà sempre Carrau & Cia.

Des de el 1868, doncs, la direcció de Carrau & Cia a l' Uruguai restarà a càrrec de Pere Carrau Ferrés que la desenvoluparà, consolidarà i integrarà progressivament a la direcció del negoci a quatre dels seus fills. Entre ells es distingirà per la seva preparació en Francisco M., el seu setè fill, que, tot i la seva joventut, destacarà per la seva visió comercial i organitzativa. Serà un puntal tan bàsic en el desenvolupament de la firma que el 1908, en arribar l'hora de retirar-se en Pere Carrau de la primera línia de l'empresa, li confiarà la direcció. Carrau & Cia, avui una gran empresa de distribució, era a més, en aquell temps, consignatària marítima i operava en altres negocis en un context de creixement de l'Uruguai situat, com l'Argentina, entre els deu primers països del món[4].

En el moment de la seva desaparició en el naufragi del *Titanic*, Francisco tenia 27 anys, portava doncs quatre anys a la direcció de l'empresa, l'havia consolidat i tenia molts projectes de futur. Gaudia

[4] La història de Carrau & Cia es pot llegir en el llibre commemoratiu dels seus 150 anys elaborat i editat el 1993 *150 Años embarcados en la misma empresa*.També de forma reduïda al seu web: http://www.carrau.com.uy/home1.php

de gran prestigi entre els socis i s'havia guanyat el respecte dels treballadors de la firma. Solter i sense compromís amorós dedicava totes les energies a la firma. En Francisco i en José Pedro, l'altre Carrau víctima de l'enfonsament, viatjaven amb passaport uruguaià, després d'un viatge de negocis per Europa.



▲ José Pedro Carrau Esteve
(Arxiu família Berdaguer Casanovas)

En José Pedro Carrau Esteve, l'altre fill de vilassarenc desaparegut, era descendent igualment de l'extensa nissaga dels Carrau de *Can Franciscó*, però amb el matís que el seu avi vilassarenc, Josep Carrau Ferrés 1827-1876, en establir-se al c/ de Sant Roc rebé el sobrenom de (a) *Pep de Cal Pep*. En conseqüència en José Pedro pels vilarassencs descendia dels Carrau de *Cal Pep*. Havia nascut a Santiago del Estero (Argentina) el 30 d'agost de 1894 i va ser inscrit al registre com uruguaià, nacionalitat de la seva mare.[5]

El seu pare Francesc Carrau Pérez (a) *Francisquet de Cal Pep* havia nascut a Vilassar de Mar en 1858. Va romandre ala vila durant la seva joventut fins que es traslladà a l'Uruguai seguint l'estela del seu pare i germans, on es va casar amb Margarita Esteve Etchebury.

El pare d'en Francesc i avi d'en José Pedro era, com hem indicat, en Josep Carrau Ferrés (a) *Pep de cal Pep* i era germà d'en Joan i Pau amb els quals restà a l' Uruguai força anys col·laborant en el desenvolupament de Carrau & Cia abans de retornar a Catalunya. Casat a Montevideo amb Rosa Pérez Mariño muntarà a Vilassar de Mar un establiment de cansaladeria al C/ de Sant Joan nº 19-23 coneguda per *Cal Pep de Dalt*[6].

---

[5] Investigació genealògica efectuada per l'autor a Vilassar de Mar, Santiago del Estero i Montevideo. Completada amb la informació del llibre de Damià Bas *Galeria de penja-ases (motius dels vilasarencs de mar)*.

[6] L'existència de l'establiment es mencionada per l'historiador Damià Bas en el seu article: *Carrers de Vilassar* 1 *Carrer de Sant Joan* a la revista *Singladures* nº 6 de l'any 1986. Com comenta D. Bas els establiments d'aquesta família n'eren dos un anomenat *Cal Pep de Dalt* i un altre obert posterioment el de *Cal Pep de Baix*.

A Montevideo tant en Francesc com els seus germans es van dedicar als negocis, col·laborant amb els seus cosins Carrau Ferrés. Sobre l'any 1890 en Francesc Carrau Pérez amb el seu germà Joan es traslladarà una temporada a Santiago del Estero (Argentina) on serà soci d'un altre vilassarenc, en Pau Berdaguer Ferrés (1865-1936) descendent dels Berdaguer de "Can Canyero" del c/ de Sant Llorenç, que havia adquirit fortuna i posició social en aquesta població. L'estada de la família Carrau-Esteve en aquesta ciutat argentina durant alguns anys és la causa del naixement de José Pedro a Santiago del Estero. Posteriorment la família retornarà a Montevideo on s'hi establirà definitivament, a diferència de la resta dels germans Carrau-Pérez que retornaran a Vilassar de Mar.

Poc sabem de la trajectòria de José Pedro durant els seus disset anys de vida, fins la seva desaparició en l'enfonsament del *Titanic*. Probablement passaria els seus primers anys a Santiago del Estero on el seu pare era propietari d'una casa i, segurament, iniciaria els estudis a Montevideo, en retornar-hi la seva família. Sí sabem que l'any 1912 acompanyarà en el viatge a Europa el seu cosí. Per la tradició familiar sabem que aquest, en Francisco M. Carrau Rovira, director ja de la Carrau & Cia., va acordar amb el seu pare, el vilassarenc ja citat Francesc Carrau Pérez, que fes el viatge. El convencé dient-li: "Deixi'm portar el nen, li tornaré fet un home". L'acompanyà, amb el pretext que faria de secretari i ajudant. Talcom muntaven les estratègies les famílies en aquella època tot fa pensar que l'aprenentatge que efectuaria al costat de Francisco M. li reservava un futur brillant. Futur que s'estroncà amb l'accident.

Una qüestió que s'ha de precisar és la relació de parentiu entre el Francisco M. i el José Pedro, ateses les informacions contradictòries difoses en diverses publicacions i webs. Podem dir amb tota seguretat, un cop elaborada la genealogia dels Carrau, que eren cosins tercers. En Francisco M. era cosí segon del pare de José Pedro, Francesc Carrau Pérez, que eren de la mateixa generació. En José Pedro, d'una generació posterior, era, doncs, cosí tercer. Per explicar-ho millor. Quatre són les famílies Carrau establertes a l' Uruguai durant els segles XIX i XX, tres són descendents dels germans Joan, Pau i Josep Carrau Ferrés, i una quarta del seu cosí germà de mateixos cognoms Pere Carrau Ferrés. En Francisco M.Carrau Rovira pertanyia a aquesta última, i en José Pedro Carrau Esteve a la de Josep Carrau Ferrés, que era el seu avi[7].

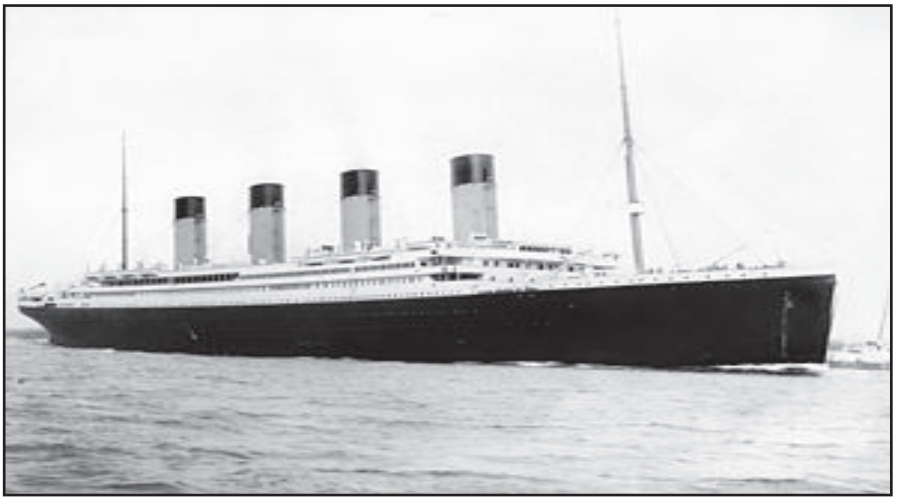
---

[7] Veure: *Arbre genealògic de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i Montevideo* de l'autor de l'article.

EL TRANSATLÀNTIC *RMS TITANIC*. BREU NOTA SOBRE LES SEVES CARACTERÍSTIQUES, LES SINGLADURES I CIRCUMSTÀNCIES DEL SEU FINAL.

Com explicàvem a la introducció d'aquest treball, el *Titanic* i les circumstàncies del seu enfonsament ha estat, és i continuarà essent el naufragi més estudiat de la història. Les fonts d'informació descriuen profusament les característiques tècniques del vaixell, la tripulació, la cronologia dels fets, el comportament dels passatgers, el salvament, les causes etc.. Són fonts públiques i fàcilment accessibles pel públic en general, i per tant permetrien donar-les per sabudes i no fer-ne referència en un article sobre aquesta temàtica. Pensem, però, que hem d'incloure-les, ni que sigui de manera abreujada, com a recordatori i, sobretot, per contextualitzar el fets que van viure en Francisco i en José Pedro Carrau, fets que descriurem a continuació[8].

El RMS *Titanic* (en anglès: Royal Mail Steamship Titanic, *Vaixell Correu Reial Titanic*) era el segon de tres transatlàntics de la companyia anglesa *White Star Line* (junt amb el RMS Olympic i el HMHS Britanic) que pretenien dominar el negoci dels viatges transoceànics a principis del segle XX.



▲ R.M.S. *Titanic* (fotografia Enciclopèdia Viquipèdia).

[8] Seguim per la redacció de l'apartat la descripció i dades de l'article "El Titanic, un abans i un després" d'Agustí Martín i Mallofré i especialment l'Enciclopèdia LliureViquipèdia en les seves versions catalana, francesa i italiana. Veure: http://ca.wikipedia.org/wiki/Titanic

Tots tres destacaven per la seva grandària, luxe i avenços tècnics davant els transatlàntics de la competència, el RMS *Mauretania* i el RMS *Lusitania*, de la Cunard Line. El *Titanic* fou avarat el 1911 i entrà en servei l'any següent, essent el vaixell de passatgers més gran i luxós de l'època, juntament amb el RMS Olympic. Els tres transatlàntics, dits de classe "Olympic", van ser dissenyats per Thomas Andrews i foren construïts a les drassanes de Harlandand Wolff a Belfast (Irlanda del Nord).

Dades tècniques:

Desplaçament:	52.300 t (46.328 de tonatge)
Eslora:	269 m
Mànega:	28,2 m
Puntal:	53,3 m
Cobertes:	9
Propulsió:	Dos hèlixs laterals de 3 pales, i una hèlix central de 4 pales. 29 calderes «enorme», amb 2 màquines alternatives de 4 cilindres de triple expansió i 1 turbina Parsons de baixa pressió.
Potència:	46.000 CV (disseny) - 59.000 CV (màxima)
Velocitat:	21 nusos (39 km/h)
Capacitat:	3.547 (passatgers i tripulació)

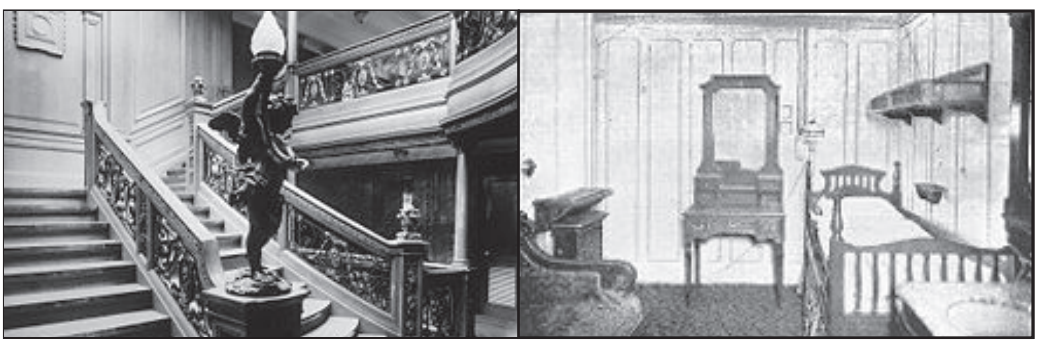
El *Titanic* es va dissenyar emprant algunes de les tecnologies més avançades de l'època, com mampares hermètiques que dividien el buc en 17 seccions independents i que es creia que podien mantenir-lo a la superfície en cas de trencament d'una part del buc; anava dotat de telegrafia, un nou disseny d'hèlix de tres pales i les instal·lacions de primera classe no tenien comparació amb les d'altres vaixells pel que fa a luxe. Complia amb totes les normes de seguretat exigides per la legislació britànica i nord-americana.

▲ Logotip *White Star Line* (EnciclopèdiaViquipèdia).

Com comentàvem, en el seu temps el *Titanic* no tenia un rival igual en luxe i elegància. Comptava amb decoracions basades en estils clàssics, com l'Imperi, Regència, Lluís XIV, Lluís XV, Lluís XVI, Adams, Modern, Jacobí, entre d'altres... Les instal·lacions de primera classe incloïen gimnàs, pista d'esquaix, hotel, restaurant a la carta, terrassa, cafeteria, piscina interior, bany turc, biblioteca, sala

▲ Les hèlix del *Titanic* (fotografia Titanic Exhibition).

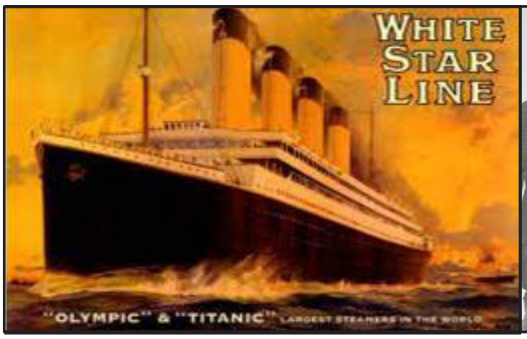
▼ (fotografies Enciclopèdia Viquipèdia). ▼



de lectura i correspondència... Les cabines estàndard de primera classe van ser decorades amb revestiments de fusta blancs, mobles costosos i altres decoracions elegants. Comptaven, a més, amb banys compartits que disposaven d'aigua calenta i freda. Hi havia també estufes elèctriques. Les instal·lacions estaven connectades per dues escales sumptuoses.

Els passatgers de segona classe gaudien de cabines sovint equivalents a la primera classe d'altres vaixells. Les escales i un ascensor els donaven accés a la coberta del vaixell. Disposava de menjadors, el saló de fumadors, la seva pròpia biblioteca i disposaven d'accessos a les cobertes reservades.

La tercera classe també proporciona un bon nivell en comparació amb altres vaixells, amb cabines que oferien, d'abril fins a agost, lliteres i petits dormitoris



▲ Cartell promocional RMS Titanic (arxiu Carrau & Cia).

Capità E. J. Smith i oficials del RMS Titanic (fotografia Enciclopèdia Viquipèdia). ▲

per a homes sols al front. Les dones que viatgen soles i les famílies s'agrupaven al centre. Disposava de menjador i de cuina pròpia, i els passatgers tenien accés a dos espais del pont.

El vaixell era comandat pel veterà capità Edward John Smith, el més experimentat i prestigiós de la *White Star Line,* que efectuava el seu últim viatge abans de jubilar-se, i l'acompanyaven set oficials. El nombre total de tripulants era de 889, de les quals 66 pertanyen a la tripulació de coberta (oficials, mariners, vigilant, operadors de ràdio...), 325 eren enginyers i personal mecànic i de manteniment (mecànics, greixadors, electricistes, bombers, etc.), i 471 homes i 23 dones formaven part del personal de l'hostaleria del vaixell (hostesses, maîtres, cuiners, cambrers, personal de cabina,..).

El *Titanic* havia contractat una orquestra formada per vuit músics que amenitzaven les vetllades de la primera i segona classe, i que va entrar en la llegenda pel seu comportament heroic durant les hores prèvies a l'enfonsament. L'orquestra no era part de la tripulació i s'allotjava en les cabines de la segona classe.

Tot i que tenia capacitat per a 3.547 passatgers i tripulació, en aquest primer i únic viatge (de fet solament va navegar 96 hores) al vaixell hi viatjaven un total de 2.224 persones. Dels quals 1.316 eren passatgers, 325 pertanyen a la primera classe, 285 a la segona, i per l'últim 706 persones a la tercera. Un total de 922 passatgers van embarcar a Southampton (Anglaterra), 274 a Cherbourg (França) i 120 a Queenstown, (avui Cobh, Irlanda).

La primera classe, on viatjaven Francisco M. Carrau Rovira i José Pedro Carrau Esteve, acollia homes de negocis, artistes, alts oficials militars i polítics, entre d'altres. Sovint eren acompanyats per una gran quantitat d'equipatge i de personal de servei. Entre ells viatjava Joseph Bruce Ismay, vice-president de la I.M.M.C, i de la White Star Line, i Thomas Andrews, l'enginyer en cap dissenyador de la nau. Tots dos viatjaven a fi d'observar els defectes que pogués presentar el navili.

La segona classe era més heterogènia, incloïa contractistes, mestres, clergues, i alguns immigrants rics que retornaven al seu país d'origen. Gaudien d'un confort superior al que tenien els vaixells de primera classe d'altres companyies.

Finalment la tercera classe, era la classe on viatjaven els immigrants. Famílies, moltes de grups de deu persones... Provenien de moltes parts del món: Escandinàvia, Europa de l'Est, Irlanda i fins i tot d'Àsia. Abans de l'embarcament i l'arribada a Nova York, aquestes persones estaven subjectes a controls sanitaris estrictes i separats dels altres passatgers (d'acord amb la regulació nord-americana de l'època molt estricta).

La ruta del *Titanic* s'iniciava en el port de Southampton des d'on viatjaria a Cherbourg on embarcaven més passatgers, i després enfilava fins a Queenstown, Cork, Irlanda on embarcaven passatgers de tercera classe i el correu. Des de la badia de Cork enfilava sense més escales cap a Nova York

El *Titanic* va tenir un viatge agradable. El dia 10 d'abril salpà de Southampton les 12:15 hores, sota l'atenta mirada de milers de persones, arribant a Cherbourg a les 18:35 h. i sortí cap Queenstown, a la badia de Cork, Irlanda on atracà, com estava previst, el dia 11 d'abril per embarcar passatgers de tercera classe i el correu.

La resta del dia 11 i el 12 van transcórrer sense novetat, però el 13 d'abril començaren a arribar els primers informes que s'albiraven blocs de gel en la ruta preestablerta, almenys una dotzena de missatges van poder ser rebuts abans que el telègraf Marconi fallés durant 10 hores.

Un cop restablerta la comunicació a la cabina de ràdio, els radiotelegrafistes començaren a rebre avisos de perill d'icebergs, però foren ignorats o no considerats d'importància per l'oficialitat de guàrdia.

El clima es refredà a mesura que s'apropaven als grans bancs de Terranova i el

Enllaç a la recreació audiovisual de l'enfonsament del Titanic:
https://www.youtube.com/watch?v=xMD5DQq5luA

capità Smith manà alterar una mica el rumb per passar més cap al sud dels grans sectors d'icebergs. La velocitat era de 22 nusos i Smith consultà el vicepresident J. Bruce Ismay si podia baixar-la, cosa que aquest no acceptà, fent veure al capità que desitjava fer el millor temps en el viatge inaugural.

L'últim vespre, el del 14 d'abril, va sorprendre el *Titanic* navegant en aigües molt tranquil·les. Quan la nit, molt freda, va caure, el navili navegava en una zona d'aigües quietes, sense onatge, un vertader mirall líquid negre, que era un inconvenient per divisar icebergs. El capità consultà de nou J. Bruce Ismay, vicepresident de la companyia, si podia reduir la velocitat, però no obtingué l'aprovació d'aquest; Smith manà llavors redoblar la guàrdia dels sentinelles a proa i a la cofa.

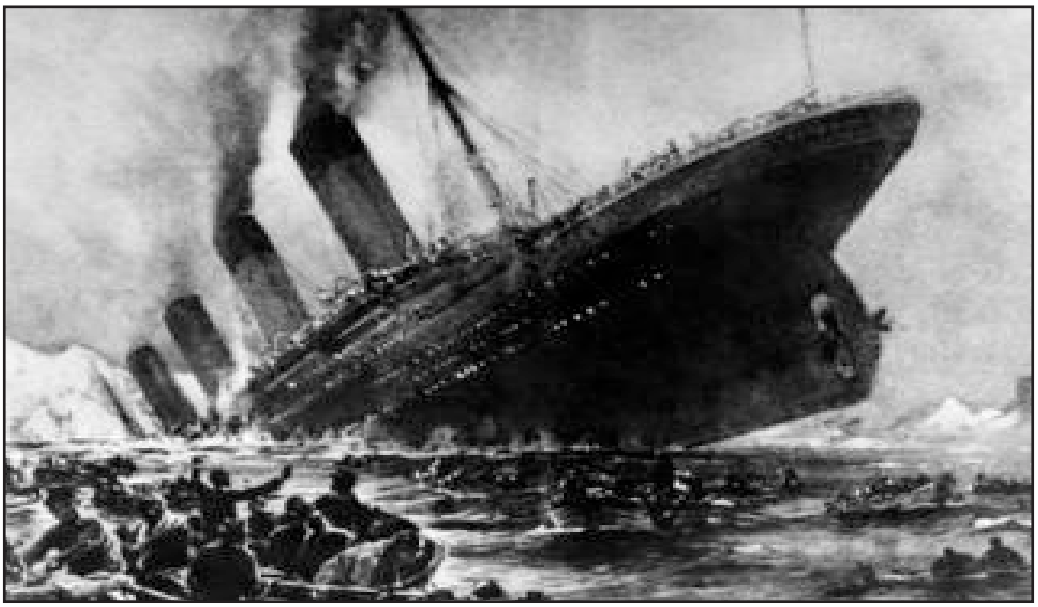
▲ Itinerari del *Titanic* fins l'accident (imatge Enciclopèdia Viquipèdia).

Poc abans de la mitjanit, a les 23:40 h. del 14 d'abril, amb una nit estelada i un mar excepcionalment tranquil, els guaites donaren alarma d'iceberg al davant, a 600m de la proa. El primer oficial de guàrdia en aquell moment, donat que el capità Smith s'havia retirat a la seva cabina, intentà evitar la col·lisió, primer girant el timó (molt petit per la longitud del navili) tot a estribord, seguidament donant marxa enrere, cosa que fou fatal, atès que el timó va perdre pressió de virada. El vaixell en l'últim minut arribà a evitar el xoc frontal (amb el que segurament segons els experts, no s'hagués enfonsat i hagués estat capaç de seguir navegant fins a Nova York sense problemes). Finalment el navili va fregar l'iceberg obrint-se les plaques d'estribord amb sis bretxes diferents que en total en sumaven cinc compartiments amb aigua. El *Titanic* quedà sentenciat.

Arran de l'impacte el capità Smith, que es trobava a la seva cabina, sortí i s'informà del que havia passat. Va fer aturar immediatament el vaixell i repassar per un fuster tot el navili. El seu informe va ser decebedor: cinc dels seus compartiments estancs davanters d'estribord es corbaren cap endins, van saltar les reblades i s'inundaren. Si al principi el dany no semblava fatal, una nova repassada del fuster amb el dissenyador del vaixell Thomas Andrews, va predir l'increïble: l'enfonsament del *Titanic* seria només qüestió de dos a quatre hores.

El capità i l'oficialitat varen quedar estupefactes. Smith va intentant no infondre el pànic, va instruir els seus oficials per a l'abandonament del vaixell. Però va restar impactat i en estat de xoc, sabia per simple aritmètica que molts passatgers moririen per l'escàs número de bots. D'aquí endavant es mostrà inoperant amb l'escàs temps, erràtic i aliè a la situació i en la seva forma d'actuar.

A les 00:05 hores es va donar l'ordre d'evacuació del vaixell i s'emeté el primer missatge d'auxili amb l'antiga forma de demana socors: "CQD CQDCQDCQDCQD de MGY MGYMGYMGYMGY posició 41.44 N 50.24 W". A més, en altres trucades s'utilitzaren les sigles SOS, essent un dels primers operadors en emprar aquesta forma de demanda d'auxili.



▲ Gravat de l'època de l'enfonsament del *Titanic* (Enciclopèdia Viquipèdia).

Enllaç a un documental recomanat sobre el naufragi del Titanic:
https://www.youtube.com/watch?v=lzsAbdGEvUs

El primer vaixell que va contestar va ser el *Frankfurt* que era a 170 milles de distancia. Poc després el vapor *Carpathia* de 13.000 tones, de la companyia Cunard, que portava 750 passatgers en viatge de creuer y que es trobava a 58 milles de distancia. El seu capità immediatament canvià el rumb i es dirigí a tota màquina cap el lloc del sinistre. També contactà l'*Olympic*, el bessó del *Titanic*, que es trobava a 500 milles en direcció a Anglaterra.

A les 00:30 la proa estava ja submergida, a la 1:45 l'aigua arribava a la coberta de bots, això va desencadenar el pànic entre els que quedaven i va haver-hi trets i confusió... Només s'embarcaren en els bots de salvament 711 persones d'un total de 1.100 places disponibles als bots, donant-se preferència a la primera i segona classe, dones i nens principalment.

Un relat detallat cronològicament del que va succeir en el moment de l'evacuació i els moments finals es pot llegir en l'article esmentat de l'Agustí Martin i Mallofré. El *Titanic* es va enfonsar aproximadament sobre les 2:20 hores del dia 15 d'abril. Quan el *Carpathia* i la resta de vaixells van arribar-hi, únicament en quedaven les restes i el bots de salvament al seu voltant. El C*arpathia*, un cop recollits els aproximadament 700 nàufrags, es dirigí cap a Nova York on els esperaven al moll més de 30.000 persones. S'iniciava en aquell moment la llegenda del naufragi més famós de la història.

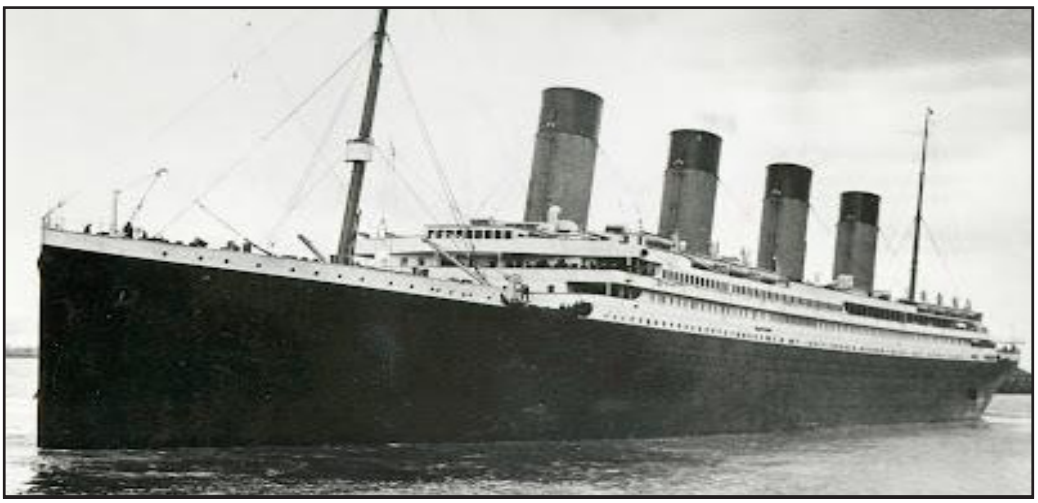
▲ (fotografies Enciclopèdia Viquipèdia). ▲

El balanç de víctimes del *Titanic* fou al voltant de 1500 morts, les xifres oscil·len entre 1.491 i 1.513 víctimes. Els rescatats foren uns 700. Els membres de la tripulació foren els més afectats amb el 76% d'ells morts. El 75% dels passatgers de la tercera classe també resultaren morts. En termes més generals, la principal diferència de víctimes fou entre els homes i les dones. Només el 25% de les do-

nes van morir en l'enfonsament enfront del 82% dels passatgers de sexe masculí. Proporcionalment, van morir més infants que dones, 53 dels 109 nens van perdre la vida. No obstant això, el 70% de les dones i els nens van sobreviure al naufragi davant de poc més del 20% de homes, la galanteria (regla de "dones i nens primer") es va imposar, a diferència de la majoria dels desastres marítims.

La companyia White Star va contractar diversos vaixells de Halifax per tal de recollir els cadàvers del naufragi. El primer a arribar a la zona va ésser el vaixell Mackay-Bennet, qui trobà més 306 cossos, un centenar dels quals foren sepultats a la mar. Altres són enterrats al cementiri de Halifax.

Com explica molt bé en Agustí Martín i Mallofré, de les investigacions nord-americanes i de les conclusions de la comissió d'investigació britànica de les causes del naufragi, es produí un abans i un després del sinistre del *Titanic*, atès que s'efectuaren canvis en totes les normes de seguretat marítimes, moltes de les quals són encara vigents avui.



▲ *RMS Titanic* (fotografia Enciclopèdia Viquipèdia).

EN FRANCISCO CARRAU ROVIRA I EN JOSÉ PEDRO CARRAU ESTEVE ABORDO DEL RMS TITANIC

Els dos Carrau havien acabat de cloure el viatge de negocis per Europa, del que resta constància en una carta de sis pàgines que és a l'arxiu familiar. En aquesta missiva Francisco M. li explicava al seu germà els contactes, gestions efectuades i resultats obtinguts en la gira de negocis. També li notificava que, assabentat que

el transatlàntic faria el trajecte Nova York en sis dies, havia decidit canviar els passatges d'un altre vapor on pensava inicialment viatjar, pels del *Titanic*. Seria amés, afegia, una nova experiència[9].

Havien adquirit els seus passatges de primera classe a les oficines de la White Star Line de Londres. Com succeïa en tots els vapors de l'època la primera classe era reservada als membres de l'alta societat i en Francisco M. Carrau ho era de l'alta societat uruguaiana. Els Carrau van ser, doncs, dues de les 325 persones que viatjaven en primera classe. El número del tiquet-passatge era el número 113059, £ 47 2s.

En Francisco i el seu cosí José embarcaren en el *RMS Titanic* en el port anglès de Southampton on s'iniciava el viatge. De la seva vida a bord durant les norantasis hores que navegà el vaixell en sabem alguns fets i en coneixem d'altres per testimonis de supervivents.

El primer que sabem és que Francisco M. i en José Pedro van embarcar al vaixell amb els passatges corresponents, però es van trobar que no se'ls havia assignat encara, malgrat tenir els bitllets, cap cabina. Cal dir que en el seu viatge inaugural molts detalls organitzatius del transatlàntic grinyolaven. En Francisco M. amb tranquil·litat i respecte, però fermament va cercar l'autoritat responsable d'assignació de cabines de la nau i l'amenaçà d'organitzar un enrenou si no se solucionava el tema. Sembla que l'amenaça va tenir èxit i ràpidament els fou assignada una cabina[10].

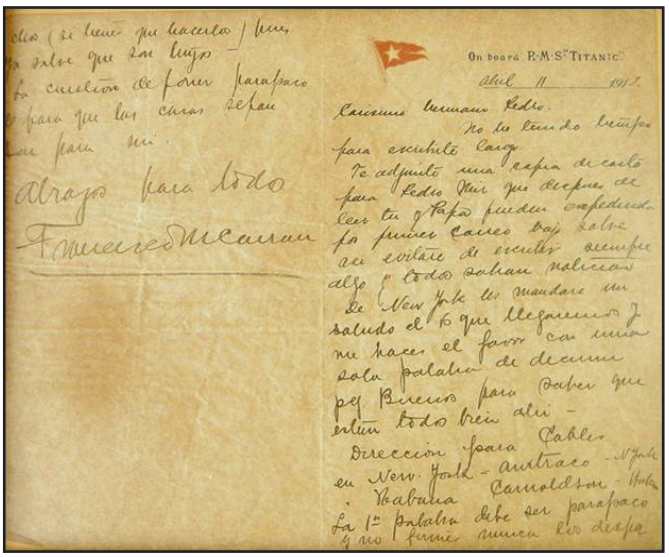
Dels primers dies del viatge, no en sabem gaire. Seran uns dies tranquils. El dia 10 d'abril el Titànic salpa a les 12:15 hores en un matí fred en ruta cap a Cherbourgon farà la primera escala i recollirà passatgers i el dia 11 entra a la badia de Cork i atraca davant de Queenstown, (Irlanda) atès que el moll i les instal·lacions portuàries no estaven preparades per rebre un vaixell de les seves dimensions. L'embarcament de passatgers (van pujar-hi 120) i vitualles es feren en petites embarcacions. Entre d'elles la recollida del correu dels passatgers per portar-lo a terra.

---

[9] Carta que es conserva a l'Arxiu-museu de Carrau & Cia de Montevideo.

[10] Informació extreta de la "Encyclopedia Titànica". Veure: http://www.encyclopedia-titanica.org/ (web consultats en novembre de 2012).

Serà en aquesta escala del viatge que es comença a tenir notícies contrastades dels Carrau a bord del *Titanic*. Sabem que en Francisco M. poc abans d'arribar a la badia de Cork, redacta amb paper amb capçalera de la White Star Line una carta adreçada al seu germà Pere Carrau Rovira, directiu com ell de la Carrau & Cia (que es trobava a Montevideo (veure imatge)[11]. En el contingut de la missiva, molt breu, s'excusa de no haver pogut escriure amb més amplitud els últims dies del seu viatge per Europa, i li demana que li enviï per cable a Nova York notícies de la família. La carta va ser lliurada a l'estafeta del *Titanic* que la desembarcà amb la resta del correu en aquesta escala del viatge. Aquesta carta es rebrà setmanes després a Montevideo i restarà com testimoni escrit de l'últim contacte dels dos Carrau amb la família. Es dona la circumstància que una de les persones a qui Francisco M. demana al seu germà que li doni a llegir la carta és el vilassarenc Pere Mir Carrau (1855-1931) nascut al c/ de Sant Magí, cosí germà i vinculat des de sempre a Carrau & Cia.


On board R.M.S.ᵗʰ TITANIC

◀ Última Carta de Francisco M. Carrau (Arxiu Carrau & Cia).

Els dies 12 i 13, i el 14, fins la nit, van transcórrer sense novetat pels passatgers. És imaginable que els dos Carrau gaudíssin dels serveis exclusius que la nau oferia als passatgers de primera classe. L'estada en les espaioses cobertes si el dia acompanyava, el bany a la piscina interior, practicar exercici al gimnàs, cercar llibres a la biblioteca, prendre un cafè als diversos bars i cafeteries, fruir de l'aroma d'un havà a sala de fumadors, assistir als balls que amenitzava l'orquestra... O bé

[11] La carta es conserva emmarcada a la sala de reunions de Carrau & Cia de Montevideo.

gaudir dels magnífics dinars i sopars que s'organitzaven. Per exemple del sopar que es va oferir la nit del 14 d'abril, poques hores abans del xoc que originà la tragèdia. Aquell dia es van servir quatre sopars, els dos de preceptius per la segona i la tercera classe, i dos més per la primera. D'aquest dos un corresponia a una festa privada organitzada per un grup de passatgers, i l'altra era l'habitual de cada nit. El menú que es va servir en aquest dia a la primera classe ha passat al annals de la història de la navegació comercial per la seva fastuositat. Un menú absolutament excessiu en quantitat i varietat. Els 10 serveis constaven, no d'un sol plat, sinó de fins a tres amb els seus acompanyaments, receptes apetitoses amb relativament pocs ingredients. Combinava un to francès, no en va el xef havia estat assessorat pel xef francès Escoffier de l'hotel Savoy de Londres, amb productes britànics com el salmó 'poché', el xai amb salsa de menta i, com no, el rosbif de llom de bou...[12]

▲ Restaurant de primera classe del *Titanic* (fotografía Enciclopedia Viquipèdia).

[12] Revista Alcazava article *El último menú del Titànic* de J. M. Mojica.
Veure: http://www.laalcazaba.org/el-ultimo-menu-del-titanic-por-jose-manuel-mojica-legarre/.
I l'article *Aquella fastuosa última cena* al web: *A bordo del Titànic*.
Veure: http://www.elmundo.es/especiales/2012/internacional/titanic/curiosidades/menu.html
(webs consultats en novembre de 2012).

De segur també que en Francisco M. Carrau i el seu acompanyant es van dedicar als contactes i la conversa amb la resta de components de la primera classe. El creuer era un lloc ideal per fer noves coneixences, establir nous vincles o reafirmar els existents amb persones importants amb poder o influents en els diversos àmbits econòmics, polítics, socials amb vistes a futurs negocis, projectes, aliances matrimonials... En aquest sentit hi ha evidències que els Carrau connectaren amb l'altre ciutadà uruguaià que viatjava en primera classe, membre igualment de la classe alta uruguaiana, bal qual possiblement coneixien. Es tractava de Ramón Artagaveytia, un acabalat "estanciero" de 72 anys i que havia embarcat en el Titanic a Cherburg. Es donà la circumstància que aquest uruguaià d'ascendència basca ja havia viscut un altre naufragi, el del vapor Amèrica, que l'any 1871 es va incendiar i es va perdre prop de Montevideo. Artigaveytiaera, a més, un polític molt respectat militant del Partit Nacional de l'Uruguai que havia tingut una participació important en la vida política uruguaiana, tot i que vivia en aquells moments a Buenos Aires[13].

Les següents notícies que tenim sobre en Francisco M. i José Pedro es refereixen ja als esdeveniments que succeïren després de les 23:40 h. moment que es produïa el xoc amb l'iceberg. Podem imaginar la situació pels testimonis dels sobrevivents. En pocs minuts va esclatar el pànic; ningú volia morir ofegat. Alguns dels passatgers van anar a comprovar el que passava i van tornar alterats colpejant les portes de les cabines dels seus familiars i coneguts, alguns del quals ja dormien, cridant que es vestíssin de pressa i es posessin les armilles flotadors. A coberta regnaven els crits i les pistoles. Per calmar els ànims, l'orquestra va començar a tocar valsos. Els oficials del vaixell van començar a posar ordre i organitzar l'evacuació enmig d'un considerable enrenou on regnava el pànic i la confusió, i abundaven els crits, les empentes, els cops de colze, etc. a l'hora d'abordar el bots de salvament...

És en aquets moments que tenim testimonis del capteniment d'en Francisco M i José Pedro Carrau. Són dos testimonis de passatgers que van sobreviure, però que divergeixen en les seves versions[14]. El primer correspon a en Julià Padró

---

[13] Informació extreta de la "Encyclopedia Titànica". Veure: http://www.encyclopedia-titanica.org/ (web consultat en novembre de 2012), i informació de Conrado Garcia Ferrés de la família uruguaiana ArocenaArtagaveytia.

[14] Informació extreta de la "Encyclopedia Titànica".
Veure: http://www.encyclopedia-titanica.org/ (web consultada en novembre de 2012).

Manent, un català de Lliça de Munt que viatjava en segona classe i que observà i li quedà gravat el seu comportament. Afirmà que els dos Carrau, juntament amb l'altre ciutadà uruguaià Ramón Artagaveytia, es trobaven drets a coberta i a certa distància dels bots de salvament i contemplaven de forma serena i relaxada, la situació. Afirma que en Francisco M. tenia un havà encès a la mà i que tots tres van rebutjar diverses vegades els consells de encabir-se en els primers dels bots salvavides als quals, com passatgers de primera classe, hi tenien dret preferent. Bots on sí hi pujaren la majoria de gent de primera classe que se salvà. Tot sembla assenyalar que deixaren la seva plaça a d'altres persones. L'altre testimoni és el passatger de primera classe Sr. Elmer Z. Taylorque, amb la seva esposa,també sobrevisqué, en dona una versió diferent. Segons ell... "els tres uruguaians estaven força espantats enmig de la confusió...".

Els Carrau van desaparèixer amb l'enfonsament. Seran dues de les més de 1.500 persones, entre ells el capità Smith, molts passatgers, i gran part de la tripulació. Com tota catàstrofe on intervenen persones es van donar tot tipus de comportaments de què és capaç el gènere humà, des de la covardia i indignitat fins el despreniment, la cavallerositat i la valentia. Es van donar molts casos de conductes valeroses i heròiques com s'ha sabut després pels testimonis. I molts dels desapareguts van triar passar la seva última nit dignament escoltant els acords dels vuit músics de l'orquestra mentre el luxós transatlàntic s'enfonsava davant de les costes de Terranova. Intuïm, i ens agradaria que fos així, que en Francisco M. i en José Pedro estarien entre ells. No ho sabrem mai. Els seus cossos, a diferència del seu últim interlocutor Ramón Artagaveytia, mai van ser trobats. El cos de R. Artagaveytia fou trobat dies després a l'Atlàntic i les despulles foren enterrades a Montevideo.

L'IMPACTE DE L'ENFONSAMENT DEL *TITANIC* I LA DESAPARICIÓ DE FRANCISCO M. I JOSE PEDRO CARRAU A MONTEVIDEO I VILASSAR DE MAR

La notícia de l'enfonsament del *Titanic* va donar molt aviat la volta al món. Els mitjans de comunicació de l'època s'en feren ressò, atès que ja funcionava el tèlex. Per tant, ràpidament la notícia arribà a Sud-Amèrica i a Catalunya. Hem de tenir en compte, però, que en aquell moment tot just començava la llegenda del *Titanic* i que la notorietat que té actualment no existia i que durant molts anys es va restringir al món anglosaxó. El naufragi, per tant, va tenir un tractament periodístic efímer. Va tenir repercussió temporal més duradora a Montevideo pel fet descobrir-se que hi viatjaven tres uruguaians un dels quals un prominent polític.

Així, els diaris de Montevideo "El Siglo", "La Razón", "El Bién Público", "La Tribuna Popular", "El Dia" i "La Democracia" van començar a difondre les notícies de la tragèdia del *Titanic* l'endemà passat del seu enfonsament. Fent referència a que a bord viatjaven tres passatgers de l'alta societat uruguaiana. Alguns van publicar notícies inexactes del naufragi. El diari "La Democràcia", lligat al Partido Nacional uruguaià del qual R. Artagaveytia era militant, va titular el dimarts 16 d'abril: "Naufragi del vapor *Titanic* amb 3.150 passatgers i tripulació abordo. Tots salvats!"[15].

Tres dies després, el diari no només informava sobre el balanç de víctimes: ja era *vox populi* que hi havia tres uruguaians en la tragèdia. I que el nombre de passatgers era sensiblement menor al informat en les primeres informacions: viatjaven al *Titanic* unes 2.200 persones, de les quals només 700 van sobreviure.

El dia 17 d'abril, el diari "El Siglo" revelava que, a més de R. Artagaveytia, els Carrau també es trobaven a bord. Escrivia "Aquests senyors es trobaven fa algun temps a Europa d'on, segons notícies, havien d'emprendre viatge als Estats Units. La catàstrofe ocorreguda al vapor *Titanic* va fer sospitar, donades les coincidències de les dates de sortida d'aquest vaixell i l'anunci de la partida dels estimats compatriotes, que aquests es trobessin a bord".

A les diferents famílies Carrau de Montevideo la notícia va caure com una bomba. Cal dir que el sinistre va coincidir amb el viatge del pare de Francisco M., en Pere Carrau Ferrés, i un dels seus germans a Vilassar de Mar. Ràpidament des de Carrau & Cia es telegrafià a Londres i des d'allà van rebre un cable en el qual s'expressava més o menys el següent: "Francisco Carrau i José Pedro Carrau es trobaven a bord del *Titanic*. No hi ha notícies dels passatgers però sí grans esperances de trobar-los fora de perill".També la informació del cònsol uruguaià a Nova York quan els va assegurar que un passatger que havia sobreviscut a la tragèdia els havia vist a tots dos caminant per la coberta del vaixell, després del xoc amb l'iceberg, alimentà les esperances.

---

[15] Article del diari "El País" de Montevideo *Panorama de la prensa uruguaya a principios de siglo 1807-1818* .seguim especialment l'article de Andrés López Reilly *Los uruguayos de la primera clase del Titanic*.
Veure: http://www.elpais.com.uy/120415/pciuda-636267/ciudades/los-uruguayos-de-la-primera-clase-del-titanic/ (consultat el novembre de 2012).

Però quatre dies després, el diari catòlic de Montevideo "El Bién Publico" publicava en una columna titulada simplement "Francisco i José Pedro Carrau". amb el text que traduïm del castellà: "Desgraciadament tendeixen a confirmarse les primeres notícies transmeses pel fil telegràfic, sobre la desaparició en el naufragi del *Titanic* dels dos distingits compatriotes amb els noms dels quals encapçalem aquestes línies. La trista notícia afegeix així un nou motiu de dol per a la nostra societat, ja commoguda per la dolorosa repercussió que la terrible catàstrofe va suscitar a tot el món civilitzat. Comerciants honestíssims, que a la seva intel·ligència unien un caràcter noble i un esperit obert a les inspiracions del bé, els dos estimats compatriotes havien aconseguit vincular per tan belles qualitats, el seu nom i la seva persona al record i l'afecte de la nostra societat. D'aquí l'unànime sentiment de pesar amb què ha estat acollida la sensible nova que a nosaltres, a més de dos honestos comerciants i de dos bons amics, ens recorden a dos distingits catòlics que al costat de nosaltres van lluitar sota la mateixa bandera i pel triomf dels mateixos ideals"[16].

La família va rebre la confirmació via tèlex de la catàstrofe i el balanç de víctimes. A partir d'aquest fets la família va tractar per tots el mitjans de saber el parador dels dos familiars. Fins dos mesos després no se'n va saber res. Per la qual cosa se'ls donava per morts.

Unes setmanes després de l'enfonsament va arribar a Carrau & Cia la carta enviada per Francisco M. des de Queenstown, (Irlanda) a la qual ja hem fet referència. Com hem comentat, l'enviava aquest últim anunciant detalls del viatge que mai arribaria a acabar. També des una rellotgeria de Londres li arribava a la família un paquet que contenia el rellotge d'or de butxaca que Francisco M. durant la seva estada a la ciutat els hi havia confiat per la seva reparació, amb l'ordre que li enviessin a Montevideo[17].

El juliol de 1912, tres mesos després de l'accident,va arribar una carta oficial de la companyia White Star Alliance des de Southampton on comunicava que els seus cossos no s'havien trobat i que, en conseqüència, els donaven per morts. El 10 de juliol, vuit dies després, es va rebre una segona carta de la mateixa compan-

[16] A. López Reilly. Ibídem.

[17] El rellotge es conserva a l'Arxiu-Museu de Carrau & Cia de Montevideo.

◀ Rellotge pertanyent a Francisco M. Carrau (Arxiu-museu Carrau & Cia).

yia datada a Nova York que remarcava la impossibilitat que fossin vius[18].

A partir d'aquest moment les dues famílies es dedicaren per una part a assumir la realitat i al dol per la desaparició dels dos familiars desapareguts, amb els rituals religiosos, funerals sense cos present, editant l'esquela mortuòria que adjuntem. Per l'altra, a comunicar la seva mort a la resta de la família i amics de Vilassar de Mar i Santiago del Estero entre d'altres.

Pel que fa a Carrau & Cia, l'impacte de la desaparició de Francisco M. fou enorme al sí de l'empresa. La història familiar recorda que en els seus quasi 170 anys d'història l'any 1912 està marcat, a més de per la desaparició del dos familiars Carrau, pel fet que va ser l'únic any que la companyia va tenir pèrdues.

L'equip de direcció s'hagué de reorganitzar. El germà del Francisco M., Pedro Carrau Rovira va haver de fer-se càrrec de la direcció de la firma, amb els altres germans Julio en la part comercial, Guillermo en l'activitat marítima i Eduardo en el Port de Montevideo. Com "conseller" continuava el cosí vilassarenc Pere Mir Carrau, sempre vinculat a la firma[19].

La desaparició de Francisco M., el seu director, afectà tant el personal directiu de segon nivell com els treballadors. Un exemple del respecte i l'afecte de que aquest gaudia és la placa que li dedicaren, que es conserva en l'Arxiu-museu de la companyia a Montevideo.

---

[18] Les cartes i certificats de la White Star Alliance i d'altre informació es conserva a l'Arxiu-Museu de la firma.

[19] Veure: Llibre commemoratiu dels seus 150 anys de Carrau & Cia elaborat per la firma i editat el 1993 *150 Años embarcados en la misma empresa*.

▲ Recordatori del funeral (Arxiu-museu Carrau & Cia).

▶ Placa memorial sufragada pels treballadors de Carrau & Cia (Arxiu-museu Carrau & Cia).

L'impacte i repercussió a Vilassar de Mar és més difícil de determinar. Sabem que en Francisco M. i José Pedro en el seu viatge de negocis a Europa per tal d'obtenir crèdits i cercar productes susceptibles de distribuir a l'Uruguai, havien viatjat a Espanya en concret a Galícia i, de retorn cap a Londres, van visitar Vilassar de Mar, doncs era una cita obligada atesa la vinculació no sols familiar sinó, com hem dit, de negocis dels Carrau dels dos costats de l'Atlàntic. Els Carrau de Can Franciscó vilassarencs havien creat després de la mort de Joan Carrau Ferrés l'empresa "Hijos de Juan Carrau"amb magatzems a Vilassar de Mar i Calatayud i oficines a Barcelona. De segur que en la visita també es va tractar de negocis. Margarita Carrau Bonomi, així ho afirma[20]. Era un viatge de negocis però també iniciàtic.

▲ Capelleta de Sant Francesc

▲ Cases dels Carrau vilassanencs al c/ del Roser, Nº 7 i 9

No sabem si en Francisco M. ja coneixia Vilassar de Mar: Probablement sí, bé perquè el1905 amb vint-i-un anys ja havia fet viatges de negocis com consta als arxius de l'empresa, o bé perquè acompanyés el seu pare, Pere, en algun dels freqüents viatges i estades que feia a Vilassar de Mar. Sabem també de la seva vinculació amb la vida de la vila ja que apareix com a contribuent en el llistat de

[20] Conversa personal i el document promocional *Innovació i Tradición* del l'empresa "Vinos finos Juan Carrau S.A.". Margarita Carrau ho resumeix molt bé: "... foren a Vilassar a comprar vi al seu cosí, i a Londres a comprar whisky..." També en un document escrit de Mercedes Carrau Ochoa (Arxiu de Carrau & Cia).

donants de la col·lecta en favor dels pescadors víctimes del esfereïdor temporal de 1911, organitzada per la colònia vilassarenca de Montevideo.

Amb tot, si no fos així, si no havien esta mai a la vila, per ell, i sobretot per José Pedro que per la seva curta edat no coneixia la terra del seu pare ni, personalment, els seus oncles i cosins vilassarencs, l'estada havia de ser entranyable. Testimonis familiars han guardat memòria de la visita[21]. Els dos Carrau van ser a la casa pairal del C/ Sant Francesc, als dos magatzems i a les cases dels n. 7 i 9 del carrer del Roser, on vivien els de *Can Franciscó*. I també a *"Cal Pep* del c/ Sant Roc, on vivien els germans del pare de José Pedro. Els testimonis recorden que l'oncle de José Pedro, en Joan Carrau Pérez en *"Joanet Pep de Cal Pep* va lliurar als dos Carrau una talla de Sant Francesc en una capelleta de les que antigament als pobles passaven de casa en casa, perquè la portessin a Montevideo. Segons els informants, la capelleta es va salvar del naufragi del *Titanic*,va ser recollida entre les restes i lliurada a Montevideo on va restar un temps al Museu–arxiu de l'empresa.

▶ Magatzems de vins dels Carrau del c/ Sant Francesc i del c/ del Roser.

[21] Seguim aquí el treball inèdit *José Pedro i Francisco Carrau, originaris de Vilassar de Mar i el naufragi del Titanic"* de Sara Masó i Maristany a qual hetingut accés, on la autora fa esment d'una sèrie d'informacions sobre l'estada a Vilassar facilitades per Joan Anton Carrau i Gironella, de Vilassar de Mar, cosí dels Carrau desapareguts.

Per tant, quan succeeix l'enfonsament del *Titanic* el grau de vinculació i els records de la visita dels dos Carrau era recent. El que no coneixem és quin és el moment en que la notícia arriba a la vila i el grau de repercussió. Vilassar de Mar era, en aquella època, una població petita, sense mitjans de comunicació diaris i que depenia en aquests aspectes de la premsa que arribava de Barcelona, Aquesta tampoc es caracteritzava per una gran qualitat informativa pel que fa a les notícies procedents de l'estranger, en particular les que es refereixen al món anglosaxó. Un exemple: el primer diari en publicar la notícia és el "Diario de Barcelona"el mateix dia 15 d'abril sota el títol "Detalls de un sinistre marítim". On en poques línies es deia que el transatlàntic havia xocat amb un iceberg, demanava auxili i que s'enfonsava de proa i que les dones eren als bots de salvament. Els dies següents continuarà publicant notes d'agència. Altre diari, "La Vanguardia"[22], comença a publicar notícies del enfonsament el 17 d'abril de 1912 en les seves pàgines 9 i 10, que són tots despatxos d'agència datats a Nova York, Londres, París o Halifax i de no més 5 o 10 línies. Segueix publicant petites notes basades en despatxos d'agència els dies següents. Caldrà esperar al dia 27 d'abril que publiqui un article d'anàlisi del seu corresponsal a Londres, un britànic, amb el títol "La tragedia del *Titanic*". I el següent article d'un col·laborador del diari amb el títol "A propósito del *Titanic*" no serà fins 16 de maig. Després el tema s'anirà diluint. Podem concloure que el ressò a Barcelona i Catalunya per part de la premsa, fou força limitat.

Tot fa pensar que la notícia passés desapercebuda a Vilassar de Mar, perquè amb casi tota seguretat els Carrau vilassarencs desconeixien la presència dels dos Carrau uruguaians a bord del *Titanic* ja que, com hem dit, va ser a última hora que canviaren el passatges per viatjar en ell. Segurament la notícia de la tragèdia devia ser comunicada dies després per cable telegràfic o via postal.

És segur, però, que la cosa devia canviar l'última setmana d'abril perquè per una font indirecta detectem la presència a Vilassar de Mar del pare de Francisco M. per fer una de les sovintejades estades. La font és el seu cosí Josep Berdaguer Ferrés que en una carta al seu germà Jaume a Santiago del Estero on s'havia establert, datada el 30 d'abril de l'any 1912 li manifesta:... *He tingut el gust de saludar Pere Carrau Ferrés i el seu fill gran. La seva arribada ha coincidit amb la pèrdua del "Titànic"on com sabràs viatjaven altre fill d'ell i un de Francisco,*

[22] Veure: Hemeroteca de "La Vanguardia": dia 17 d'abril de 1912.

les pèrdudes de tots dos hem sentit molt. Cal conformar amb les destinacions de la vida...[23]

Amb tota seguretat per tant les famílies Carrau vilassarenques serien informades i viurien els esdeveniments mitjançant les informacions que devien arribar des de Montevideo i les gestions per part del pare i el germà del Francisco M., que en aquell moment eren a Vilassar de Mar.

No coneixem, però, la repercussió pública. No hi ha cap evidència escrita coneguda del fets en la documentació històrica de la vila, i les orals, lògicament, han desaparegut. Intuïm que, com passa en aquest casos, en una població marinera avesada als naufragis i per tant a la pèrdua de vaixells i desaparició de familiars, durant uns dies o setmanes devia ser *vox populi* entre els vilatans, però amb el temps el fet quedà relegat a l'àmbit familiar. Un factor que segurament va influir és el temps que va trigar, més de tres mesos, la confirmació definitiva de la mort dels dos familiars. Durant aquest temps els familiars directes es dedicaren a escampar la notícia als parents residents en altres països, distribuint el recordatori que s'editià a Montevideo i escrivint cartes de condolença als pares dels dos Carrau desapareguts.

Un exemple d'aquest capteniment seria el dels cosins Berdaguer vilassarencs, establerts a Santiago del Estero, ciutat on havia nascut en José Pedro en 1894. En concret en Jaume Berdaguer Ferrés, cosí del seu pare, Francesc Carrau Pérez, amb qui havia treballat en la seva estada a Santiago i amb el qual mantenia vinculació tot i el retorn d'aquest a Montevideo. Hi ha constància en aquest sentit que el dia 20 d'abril des de Santiago del Estero en Jaume Berdaguer envia una carta a Montevideo demanant notícies al seu cosí Francesc. S'ha conservat la resposta d'aquest des de Montevideo que es de data 27 d'abril. Es reprodueix integra en versió catalana[24]. El text és el següent:

---

[23] Carta del 30 d'abril de 1912 en castellà com era norma a l'època, de Josep Berdaguer Ferrés conservada a l'arxiu de la família Berdaguer-Casanovas.

[24] Carta del 27 d'abril de 1912 en castellà de Francesc Carrau Pérez conservada a l'arxiu de la família Berdaguer-Casanovas.

Montevideo abril, 27 del 1912
Sr. Jaume Berdaguer Ferrés
Santiago del Estero

Benvolgut Jaume,

Obra en el meu poder la teva atenta carta data da el 20 d'abril on t'interesses per la sort del meu fill Josep Pedro i el meu cosí Francisco Carrau agraint molt els teus bons desitjos.

Malauradament no et puc donar aquestes bones notícies tan esperades per tots, doncs una vegada coneguts els noms de les persones salvades al vapor "Carphatia" que va ser l'únic que va arribar a temps per recollir els nàufrags que estaven en els bots, hem perdut tota esperança i estem completament convençuts que malauradament van morir en el naufragi del Titanic.

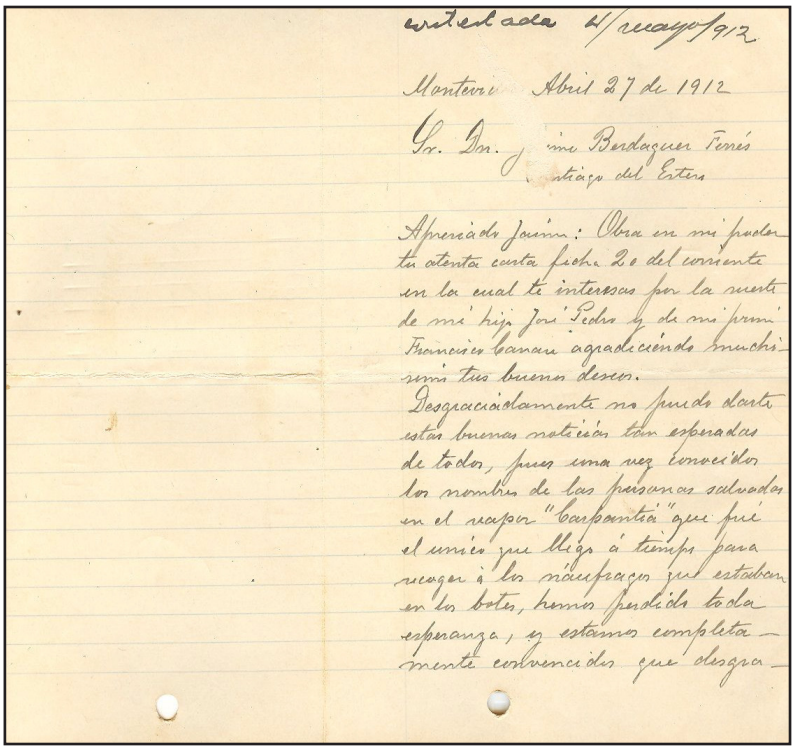
Figura't per un moment estimat Jaume quan gran i dolorós és el disgust que estem passant ara i experimentant avui, en pensar en la pèrdua per sempre del nostre tan estimat fill, que ple de salut, satisfacció i alegria, va emprendre un viatge que tan profitós hauria estat per a la seva formació: i el que més ens desespera és pensar en una mort tan tràgica com la que va li tocar i que qui sap el que hauran sofert.. Això és molt trist.

Ja no té remei és un cas consumat i no hi ha res a fer, no ens toca més remei que buscar el refugi de la resignació i pensar que aquest era el seu destí i conformar-se amb la voluntat de Déu.

Demano que quan preguin els tinguin presents en les seves oracions, demanant a Déu pel descans etern de les seves ànimes.

Records de Margarida, els meus fills i meus per a tu, Eulàlia, fills i demés família puguin ordenar.
El teu cosí.

Francesc Carrau



contestada 4/mayo/912

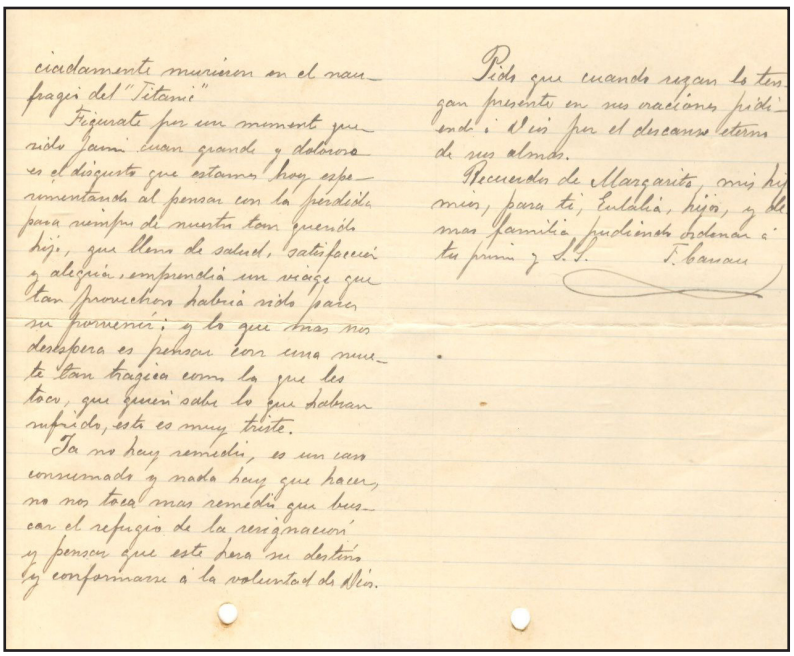
Montevideo Abril 27 de 1912

Sr. Dn. Jaime Berdaguer Ferrés
Santiago del Estero

Apreciado Jaime: Obra en mi poder tu atenta carta fecha 20 del corriente en la cual te interesas por la suerte de mi hijo José Pedro y de mi primo Francisco Carrau agradeciendo muchísimo tus buenos deseos.
Desgraciadamente no puedo darte estas buenas noticias tan esperadas de todos, pues una vez conocidos los nombres de las personas salvadas en el vapor "Carpantia" que fué el único que llegó á tiempo para recoger á los náufragos que estaban en los botes, hemos perdido toda esperanza, y estamos completamente convencidos que desgra-

▲ Carta de Francesc Carrau Pérez a Jaume Berdaguer Ferrés (pàgina 1)

Carta de Francesc Carrau Pérez a Jaume Berdaguer Ferrés (pàgina 2) ▼



ciadamente murieron en el naufragio del "Titanic"
Figurate por un momento que sido Jaime cuan grande y doloroso es el disgusto que estamos hoy experimentando al pensar con la pérdida para siempre de nuestro tan querido hijo, que lleno de salud, satisfacción y alegría, emprendió un viage que tan provechoso habría sido para su porvenir; y lo que mas nos desespera es pensar con una muerte tan trágica como la que les tocó, que quien sabe lo que habran sufrido, esto es muy triste.
Ya no hay remedio, es un caso consumado y nada hay que hacer, no nos toca mas remedio que buscar el refugio de la resignación y pensar que este hera su destino y conformarse á la voluntad de Dios.

Pido que cuando rezan lo tengan presente en sus oraciones pidiendo á Dios por el descanso eterno de sus almas.
Recuerdos de Margarita, mis hijos, para ti, Eulalia, hijos, y demas familia pudiendo ordenar á tu primo y S.S. F. Carrau

La seva lectura ens ajuda a comprendre l'estat d'ànim i la manca d'esperança que ja en aquestes dates tenien la família del José Pedro, el seu dolor i desesperació i al mateix temps de la resignació d'un pare trasbalsat per la desaparició d'un fill en el qual havia dipositat tantes expectatives. És d'imaginar que aquesta carta no fos l'única i que es produïssin molts més intercanvis de correspondència entre altres membres i parents de les dues famílies, geogràficament allunyats.

Un cop confirmada la mort dels dos Carrau que viatjaven al *Titanic* la situació entrà en un altra fase. La d'elaboració del dol. El procés d'assumir afectiva i emocionalment la pèrdua dels essers estimats, d'assumir progressivament la seva desaparició. Aquest procés, és sabut, té uns ritus i comportaments determinats on influeix l'edat dels finats, el tipus de mort... i la religió. En una societat com la vilassarenca i la uruguaiana dels Carrau, la religió jugava un paper molt important. La resignació cristiana havia estat un element cabdal del procés d'elaboració i assumpció de la pèrdua. Sempre present en els més de 300 anys d'existència d'una vila tan lligada al mar en totes les vegades en què la natura, en forma de catàstrofe nàutica, havia colpejat en forma de desaparicions o mort de pescadors i mariners. Un exemple molt pròxim a la família del, ja en aquell moment desaparegut, Francisco M. Carrau Rovira. El seu pare, Pere Carrau Ferrés havia patit, unes dècades abans, la desaparició del seu germà Francesc que es dirigia a Santo Domingo, quan la polacra on viatjava va desaparèixer en mig de l'Atlàntic sense deixar rastre.

De segur que les famílies seguiren per José Pedro i en Francisco M. tot el procés de dol, que com hem dit s'expressava en la exteriorització de signes, i a la vida quotidiana: el color negre en el vestit, la restricció en l'assistència a determinats actes o esdeveniments lúdics, l'edició d'esqueles, els recordatoris, l'acte de l'enterrament (dificultat en aquest cas per la inexistència dels cossos), les misses funerals i serveis religiosos, el suport afectiu de la xarxa familiar i parental, les visites de condol i la redacció de cartes dels que eren lluny. Un exemple d'aquest suport de xarxa familiar que s'ha conservat seria la iniciativa del mateix Jaume Berdaguer Ferrés, el cosí més amunt esmentat, quan feu editar còpies d'una fotografia del fill del Francesc Carrau i amb un text manuscrit per distribuir-les com recordatori als membres de la seva família de Vilassar[25].

[25] Fotografia de José Pedro Carrau Esteve es conserva a l'arxiu de la família Berdaguer-Casanovas.

▲ Recordatori de José Pedro Carrau Esteve amb text adjunt manuscrit.

EPÍLEG: La desaparició de Francisco M. i José Pedro Carrau al naufragi del Titànic. Un episodi ben viu a Montevideo i oblidat a Vilassar de Mar

La memòria de la desaparició del José Pedro i Francisco M. ha continuat viva al sí de les famílies Carrau de Montevideo i en especial a les dues empreses propietat de les famílies l'empresa Carrau & Cia de la qual hem parlat abastament i de l'empresa Vinos Finos Juan Carrau S.A.. En especial la primera, que des del primer moment va conservar la documentació i els objectes relacionats amb l'episodi del naufragi. De fet es pot dir que forma part de la cultura de les dues empreses. Aquets últims anys en que la fascinació pel *Titanic* ha ressorgit amb força, en especial aquest any del Centenari, han efectuat una tasca de presència

i de divulgació als mitjans de comunicació en especial d'Uruguai i l'Argentina, oberts sempre a les demandes dels mitjans: Sempre explicant, atès que és un tret assumit com diferencial i prestigiós, l'orgull de l'origen vilassarenc de les famílies i dels dos Carrau desapareguts, tot i que lògicament la majoria de mitjans posen l'accent en la seva nacionalitat uruguaiana.

No ha succeït el mateix a Vilassar de Mar on el fet singular que lligava el naufragi del *Titanic* i Vilassar de Mar basat en què dos membres Carrau, fills de vilassarencs, havien desaparegut en el sinistre es va anar diluint en el temps. Restà reduït al cercle familiar de determinades famílies. En la pràctica desaparegué de la memòria històrica de la vila quan els descendents contemporanis que la transmetien oralment es foren morint. Probablement en no existir constància escrita en les publicacions de la vila (no apareix ni en el llibre de Lluís Guardiola, ni al de Vicenç Casanovas, ni en la revista *Singladures*...) segurament també perquè la notorietat del naufragi queda restringit durant molt de temps al món anglosaxó com explicàvem a la introducció. El fet de figurar com a uruguaians quan les llistes tingueren repercussió pública no ajudà. En conseqüència ha restat desconegut pels joves historiadors i els estudiosos locals. Em sembla que val la pena rescatar-los de l'oblit.

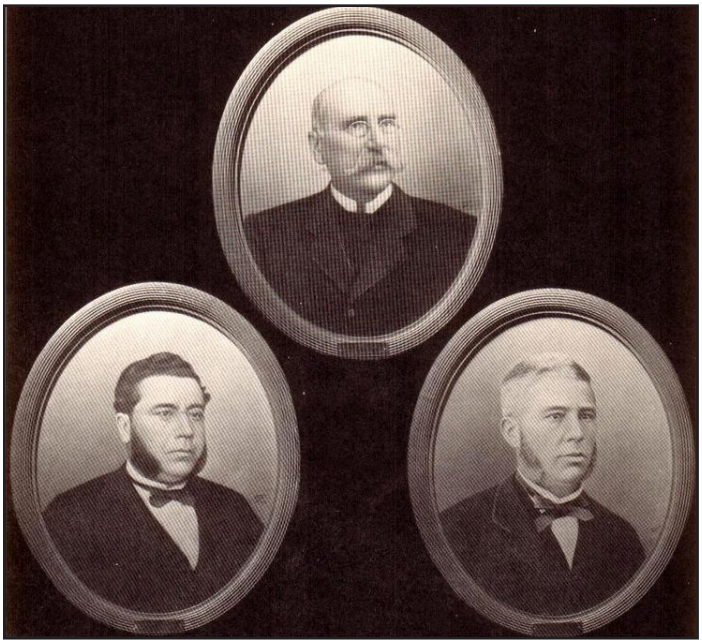
L'autor vol contribuir amb aquest treball en aquest any que se celebra el centenari dels esdeveniments a aquest propòsit de retornar-los a la memòria històrica de la vila.

POST SCRIPTUM

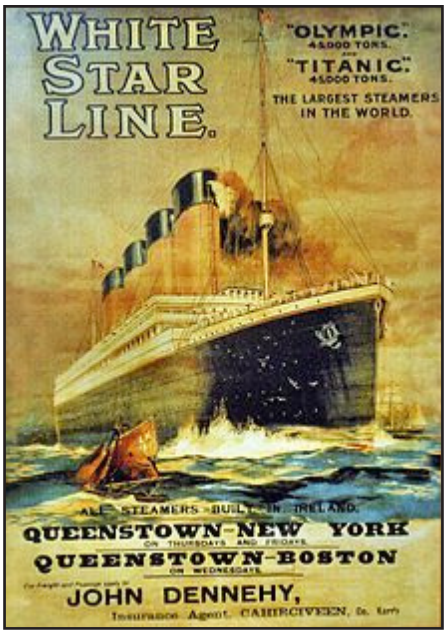
Aquest autor vol, per una part, fer un reconeixement als components de diverses generacions de Carrau uruguaians, la llista es llarga,els Carrau Rovira, els Carrau Pérez, els Carrau Ochoa, els Carrau Olascoga, els Carrau Dibarrart, els Carrau-Carrau, Mir Carrau, els Carrau Sust, els Carrau Pujol, els Carrau Bonomi... que han conservat i divulgat aquest patrimoni material i immaterial i la seva estimació a Vilassar de Mar en el transcurs dels més de 170 anys de l'establiment dels Carrau a l'Uruguai. Per l'altra agrair l'acolliment i les facilitats que va tenir en la seva visita a l'Arxiu-Museu de Carrau & Cia que en gran part li ha permès reconstruir els esdeveniments dels dos familiars Carrau i escriure aquest treball.

ANNEX D'IMATGES D'OBJECTES Y FOTOGRAFIES que es conserven al Museu-Arxiu de Carrau & Cia de Montevideo, Uruguai

Seu actual de Carrau & Cia on es troba el Museu arxiu de Carrau & Cia.



Pau Carrau Ferrés (1833-1861), Pere Carrau Ferres(1838-1924), i Joan Carrau Ferrés (1822-1897) (Museo Carrau & Cia).



Cartell promocional Titanic (Museo Carrau & Cia).

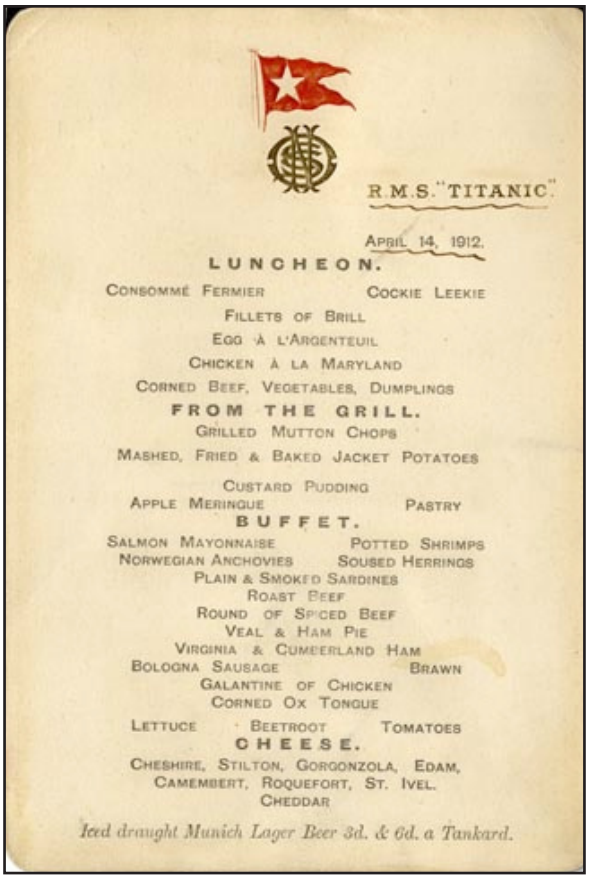
Medalla commemorativa dels 150 anys (Museo Carrau & Cia).

Cartell promocional de la consignatària Carrau & Cia (Museo Carrau & Cia).

Taulell amb el rètol de 1843-1856 de Juan Carrau fundador de Carrau & Cia (Museo Carrau & Cia).

Quadre del *Titanic* que es troba al Museo Carrau & Cia.

Una de les primeres seus de Carrau & Cia (Museo Carrau & Cia).



R.M.S. "TITANIC"

APRIL 14, 1912.

LUNCHEON.

CONSOMMÉ FERMIER — COCKIE LEEKIE

FILLETS OF BRILL

EGG À L'ARGENTEUIL

CHICKEN À LA MARYLAND

CORNED BEEF, VEGETABLES, DUMPLINGS

FROM THE GRILL.

GRILLED MUTTON CHOPS

MASHED, FRIED & BAKED JACKET POTATOES

CUSTARD PUDDING

APPLE MERINGUE — PASTRY

BUFFET.

SALMON MAYONNAISE — POTTED SHRIMPS

NORWEGIAN ANCHOVIES — SOUSED HERRINGS

PLAIN & SMOKED SARDINES

ROAST BEEF

ROUND OF SPICED BEEF

VEAL & HAM PIE

VIRGINIA & CUMBERLAND HAM

BOLOGNA SAUSAGE — BRAWN

GALANTINE OF CHICKEN

CORNED OX TONGUE

LETTUCE — BEETROOT — TOMATOES

CHEESE.

CHESHIRE, STILTON, GORGONZOLA, EDAM,
CAMEMBERT, ROQUEFORT, ST. IVEL.
CHEDDAR

Iced draught Munich Lager Beer 3d. & 6d. a Tankard.

Menú de l'última nit de primera classe *Titanic* (Museo Carrau & Cia).

Panoràmica d'alguns objectes del Museu Carrau.

BIBLIOGRAFIA I FONTS DOCUMENTALS

Llibres:

Carrau Dibarrart, Ernesto; Lamas, Diego. *150 años embarcados en la misma empresa* Montevideo 1993, edició privada104 Pp

Navanuel Plaza, Rodolfo l. *Un linaje catalán en el río de la Plata*, D. Francisco Rovira Salta , República Argentina 2011, edició autor 195 Pp.

Bas, Damià. *Galeria de penja-ases (motius dels vilassarencs de mar)* Vilassar de Mar 2003, edició de l'autor 280 Pp.

Cabre, Tate, Olivé, Mireia. *El Vilassar de Mar dels indians* Lleida2012 Pagès Editors 158 Pp.

Masó Maristany, Sara. *L' imprudència del Titanic* Barcelona 1998 La Campana 200 Pp.

Articles:

Martín Mallofré, Agustí. *El Titànic, un abans i un després* revista Singladures nº22 Vilassar de Mar 1998.

Masó Maristay, Sara. *JoséPedro Carrau i Francisco, originaris de Vilassar de Mar i el naufragi del Titanic* treball inèdit

Altres fonts

Encyclopedia Titanica. Veure: http://www.encyclopedia-titanica.org/
(consultat novembre de 2012)

Titanic Historial Society. Veure: http://www.titanic1.org/

TitanicMuseum. Veure: http://www.titanic1.org/museum/index.asp
(consultat novembre de 2012)

Enciclopèdia lliure Viquipèdia. Veure: http://ca.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic
(consultat novembre de 2012)

Casanovas Berdaguer, Jordi. *Arbre genealògic de les famílies Carrau de Vilassar de Mar i Montevideo* Base de dades .

Carrau &Cia *Archivo-Museo Histórico de la empresa* Montevideo (Uruguay).
(Consulta de documents octubre de 2012)

Aquest treball s'ha realitzat a partir de les dades de l'Arxiu Parroquial de Sant Joan de Vilassar, podeu saber-ne més a: http://www.raco.cat/index.php/FullsMASMM/article/view/118318/151504

NOTÍCIA D'ALTRES NAUFRAGIS DE VAIXELLS DE VILASSAR DE MAR O AMB TRIPULACIÓ VILASSARENCA

Equip de recerca del CEV

Resum: Com complement a la publicació els recercadors del CEV han vist oportú presentar altres breus històries de naufragis amb tripulants vilassarencs de diferents èpoques i diversos desenllaços.

Paraules Clau: Naufragis, enfonsaments, tripulació, vilassarencs.

Durant la seva existència de segles el Vilassar històric, primer com veïnat de mar i després com població independent, Vilassar de Mar ha acumulat tot un seguit d'episodis d'enfonsaments i naufragis de vaixells o de vilassarencs que han afectat la seva població. En un monogràfic dedicat a naufragis a les costes del Maresme l'equip del CEV, Centre d'Estudis Vilassarencs, creiem que no podíem deixar de fer-ne esment, tot i que fos de manera breu de tots aquells casos dels que tenim algunes dades. En aquest sentit, doncs, els estudiosos del centre hem fet una recerca d'arxius, fonts d'hemeroteca, bibliografia i altres publicacions que, sense pretendre ser exhaustiva, pugui ser útil i enriquir el coneixement sobre aquest tema als vilassarencs en general i específicament als investigadors d'aquesta temàtica d'arreu.

En primer lloc fem ressenya d'episodis d'enfonsaments i naufragis que ja són a la memòria històrica vilassarenca bé perquè van causar un impacte profund, bé perquè es van difondre en publicacions que van arribar a gran part de la població de la vila. Són les publicacions: *Sant Joan de Vilassar. Monografia* de Lluís Guardiola Prim; *"Vilassar de Mar, documental i històric"* de Vicenç Casanovas i Vila; *Vilassar de Mar, recull gràfic 1852-1965 d'Alexis Serrano*, o la revista *Singladures* en les seves dues èpoques. En ressenyem els més importants:

> **Naufragi del bergantí *Látigo*** de 250 tones, construït el 1855, de propietat vilassarenca. El comandava el capità vilassarenc *Pau Ferrés Campins* (1805-1855). Es va enfonsar davant les costes de Maó el 1855 tornant del seu primer viatge a Amèrica. Va naufragar quan es dirigia al port de Maó per fer la quarantena reglamentària que tots el vaixells procedents

d'Amèrica havien de fer a la badia de Maó (Illes Balears). Havia sortit del port de Charleston (USA) amb una càrrega de cotó i de quitrà. Van morir el capità *Pau Ferrés Campins* (1805-1855), el contramestre *Jeroni Gelpí* i dos mariners. El pilot *Joan Cahué* i els mariners *Narcís Ferrés, Jeroni Ferrés, Pere Casanovas* i altres quatre foren recollits per altres vaixells i portats al port de Maó[1].

Doble desarborament, sense arribar a naufragar, de la bricbarca *Vilassar* de 700 tones de propietat vilassarenca i que navegava amb bandera uruguaiana. El primer, l'any 1906 quan era comandada pel capità vilassarenc Jeroni Roldós i Vila (a) *Peixerota*[2], i el segon l'any 1910 en el viatge de tornada a Palma de Mallorca des de Pensacola (Florida, USA) amb càrrega de fusta, en ple Oceà Atlàntic. Comandava la nau el capità vilassarenc *Salvador Farreras i Gelpí* (1855-1917) (a) Badó Farreras. Resultà mort un mariner[3].

Naufragi del vapor *"Isla de Mindanao* de la companyia Transatlàntica l'any 1898 a les Illes Filipines durant la guerra hispano-nord-americana. Fou bombardejat i incendiat pel vaixell de guerra *US Concord* de l'armada dels Estats Units en el transcurs del combat de Cavite (Illes Filipines)[4]. Comandava el vaixell el capità vilassarenc *Antoni Roldós i Baleta* (1842-1909)[5] (a) *Toni Xic*, el capità més condecorat de la marina vilassarenca.

---

[1] Veure: *Llibre d'òbits Nº3 foli 240 del APSJV* (Arxiu Parroquial de Vilassar de Mar). També: *Guardiola Prim, Lluís Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* Vilassar de Mar (1955). Pàgines 128 i 129. Cal dir que Lluís Guardiola Prim dóna dades inexactes de localització de l'enfonsament en situar-lo erròniament davant de Vilassar i amb presència de la seva esposa que el contempla des del balcó de casa seva.

[2] Veure: Guardiola Prim, Lluís *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* Vilassar de Mar (1955). Pàgina 236.

[3] Lluís Guardiola dedica a l'afer un capítol de la seva monografia *Sant Joan de Vilassar de Mar,* pàgina 445 i següents reproduint fragments de la crònica del *Diario de Cádiz* en les seves edicions del 3 i 5 de febrer de 1910.

[4] Veure: el Web "Vida marítima" article *Don Antonio Roldós Baleta, el vapor "Isla de Mindanao"* y *Un viaje a las Filipinas* Veure:
http://vidamaritima.com/2011/08/don-antonio-roldos-y-baleta-el-vapor-isla-de-mindanao-y-un-viaje-a-filipinas/ (consultat el 30 d'octubre de 2012).

Se salvà tota la tripulació, però un temps després morí per febres el tercer oficial del vaixell, el vilassarenc *Pere Sust i Mir* (1862-1898).

El devastador temporal de 31 de gener de 1911 que afectà tota la costa catalana, del País Valencià i Múrcia i en especial Vilassar de Mar i Sant Pol de Mar. Les dues embarcacions vilassarenques afectades foren la *San Pedro* i *Xica Ma Nena* amb la mort de nou dels seus tripulants, els noms dels quals eren *Joan Ferré i Ramon* (50 anys); *Jaume Llorca i Cortés* (26 anys), *Melcior Martí i Martorell* (43 anys); *Salvador Martí i Martorell* (37 anys); *Pau Vila i Abril* (57 anys); *Francesc Garcia i Verdaguer* (64 anys); *Jeroni Carrau i Bernet* (56 anys); *Salvador Carles i Baixes* (17 anys); *Miquel Flamerich i Carbonell* (53 anys). L'únic vilassarenc supervivent fou Jaume Lloret i Sevilla, que era el patró del *San Pedro*[6].

---

[5] Veure: article d'Agustí Martín i Sabater *Un vilassarenc heroi del combat de Cavite* al nº 16 de la revista *Singladures* (1993) pàgines 7 i 8. També el llibre *Sant Joan de Vilassar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim, pàgines 244 i següents, i el llibre de Juan Llabrés Bernal, *Para la historia de la compañia Transtlántica Española. Notas del Capellán D. Juan Alberti 1886-1919*.

[6] Hi ha nombrosa bibliografia sobre aquest tema. Vegeu: GARCIA I DOMINGO, Enric: *Viure o morir al mar: El salvament marítim al Maresme*. Ed. Oikos Tau. Vilassar de Mar (1998). Pp. 72/79; BEULAS, Lluís: *Un esfereïdor temporal*. "Singladures". Butlletí del Museu Municipal de Vilassar de Mar. Núm. 4. Vilassar de Mar (1987); GIMÉNEZ BLASCO, Joan: *De la vela al vapor. La marina catalana a través d'una família de Vilassar de Mar: els Sust*. Ed. Pagès Editors. Lleida (2008). Pg. 203.
També documentació accessible digitalment. Vegeu: *Web Hemeroteca de La Vanguardia* del 26 de febrer de 1911. Vegeu:
http://hemeroteca.lavanguardia.es/preview/1911/02/26/pagina3/33345938/pdf.html?search=jeronimo%20carrau%20bernet
(consultat el 30 d'octubre de 2012).
Bloc: *El mar és el camí* de Joan Sol Pérez de Premià de Mar. *1911 l'any de les desgràcies*. Veure: http://elmareselcami.blogspot.com.es/2011/01/1911-lany-de-les-desgracies.html (consultat el 30 d'octubre de 2012).
A Vilassar de Mar se'n commemorà el centenari amb una exposició al museu Monjo titulada *1911. Sobreviure a la tempesta*. També l'ajuntament i altres associacions vilassarenques en feren un homenatge a la platja, al costat de l'espigó de Garbí. Veure:
http://www.vilassardemar.cat/actualitat/noticies/diumenge-homenatge-a-les-victimes-vilassarenques (consultat el 30 d'octubre de 2012).
Bricbarca va organitzar un acte de commemoració. Vegeu: http://www.atotdrap.cat/node/729

En segon lloc fem ressenya d'episodis de desaparicions i naufragis de vaixells, embarcacions de propietat vilassarenca o amb tripulacions de la vila. Esdeveniments o bé desconeguts, o bé amb difusió reduïda al cercle familiar, o bé oblidats a la memòria històrica de la vila i dels quals, en la majoria de casos, se'n tenen poques dades. Són els següents:

Desaparició i previsible naufragi de la Corbeta *José Roig* construïda al País de Gales el 1870 i adquirida el 1897 pels germans capitans vilassarencs *Joan i Josep Roig Puig* (a) de *Can Josep Feliu*. Va desaparèixer el novembre de 1905 en aigües del Golf de Lleó després de salpar de Marsella en direcció a Barcelona i en ruta a Amèrica amb el seus 18 tripulants de Vilassar de Mar, Premià, el Masnou i Vilassar de Dalt[7].

Naufragis d'embarcacions de pesca vilassarenques a les costes de Marsella durant el segle XVIII i XIX. És sabut que llaüts de propietat vilassarenca passaven temporades a Marsella i també a Gibraltar abastint de peix les poblacions de la zona. Als arxius parroquials de Vilassar de Dalt, de Mar i de Santa Maria de Mataró hi ha anotacions de la desaparició o enfonsaments de embarcacions i negament de pescadors de Vilassar de Mar en les perilloses aigües del Golf de Lleó. Exemples: "1750 mort negat a les costes de Marsella de *Francesc Carrau (Pou)*, amb *Josep Roldós*, fill de Salvi, *Josep Roldós* fill d'Antoni i dos pescadors més de Tarragona i Mataró"[8]. "1798 *Francesc Cahué (Avellà)* va morir "anegat" juntament amb quatre pescadors més: *Salvador Casanovas (Parera), Pau Gorgullon (Pou), Jeroni Mir i Pau Vanús"*[9]. "1805 *Jaume Casanovas*

---

[7] En Agustí Martín Sabater en dona notícia al número 11 any 1991 de la Revista *Singladures*. Veure: http://www.raco.cat/index.php/Singladures/article/view/203348/271892 http://www.raco.cat/index.php/Singladures/article/view/203349/271893 (consultats el 30 d'octubre de 2012)

[8] Veure: APSGV, Arxiu Parroquial de Sant Genís de Vilassar de Dalt, llibre d'òbits nº10 foli 80. També en Lluís Beulas i Tenas es fa ressò en un article la revista *Singladures* nº 1 de l'any 1985. Veure: http://www.raco.cat/index.php/Singladures/article/view/202389/270714 (consultat el 30 d'octubre de 2012).

[9] Veure: APSJV, Arxiu Parroquial de Sant Joan de Vilassar, Llibre d'òbits, registre de31 de desembre de 1805.

(Carrau) pescador, mort "anegat" a les Costes de Marsella, funeral sense cos present"[10]. "1810 *Jeroni Gelpí Carrau* mort a Marsella"[11].

Naufragi l'any 1904 de la corbeta *Rosa Alegret* (Cosme Calzada) de propietat vilassarenca de 1004 tones construïda el 1869 a les costes de Florida (Estats Units) amb 16 tripulants, entre ells els vilassarencs *Joan Pou Almera*, capità, (*1860-1934) (a) Joanet el Passarell,* els oficials *Josep Casanovas Pou* (1879-1938) (a) *de Cal Tit*, i *Joan Guardiola*. Va morir també un tripulant de Palma de Mallorca[12].

Desaparició i previsible naufragi de la polacra espanyola *Orestes* en ruta cap a Santo Domingo sobre l'any 1860 i en data indeterminada. Van morir els vilassarencs Francisco Carrau Ferrés (1825-1860?) i en Joan Abril (a) *Truit* que anaven a establir-se en aquella ciutat[13].

Naufragi del bergantí *El Nacional* (abans *Joven Merced*) de 186 tones el 28 de novembre de 1870 davant les costes del Estats Units. El comandava el capità vilassarenc *Pau Verdaguer i Banús* (1830-1870). Havia sortit de Aguadillos (Puerto Rico) amb una càrrega de cotó i cafè amb destinació Barcelona amb una tripulació d'onze homes. Una tempesta huracanada va enfonsar el vaixell i se'n va endur tres dels mariners, la resta va romandre entre les restes durant cinc dies fins que els recollí la bricbarca nord-americana *Gazela*. Dels onze tripulants, en van morir set, inclòs el capità Verdaguer[14 i 15].

---

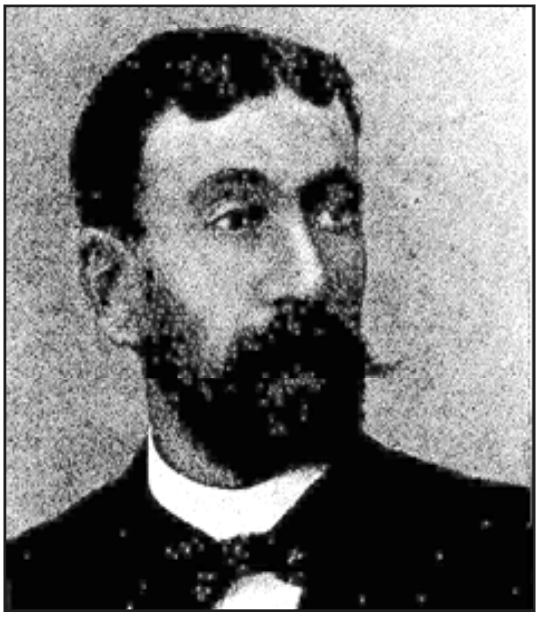
[10] Veure: APSJV, Arxiu Parroquial de Sant Joan de Vilassar llibre d'òbits, registre de 25 maig de 1810.

[11] Veure: APSJV Arxiu Parroquial de Sant Joan de Vilassar, llibre d'Òbits nº2 foli 324.

[12] Les úniques referències que es disposen d'aquest enfonsament són les que dóna Lluís Guardiola a la seva monografia *Sant Joan de Vilassar* quan descriu els trets biogràfics del capità Joan Pou i Almera (a) *Joanet Passarell* pàg. 237 i següents del capítol *Històries i anècdotes de la gent de mar*, i també la fotografia dels nàufrags. Altra font és la nota que es reprodueix a l'Hemeroteca de La Vanguardia, el 26 de novembre 1904, un mes després de l'esdeveniment, amb l'arribada a Barcelona dels implicats procedents de Buenos Aires. Veure: http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1904/11/26/pagina-_2/33390668/pdf.htm (consultat el 30 d'octubre de 2012)

[13] Testimoni de Pere Carrau Ferrés, germà d'un dels desapareguts establert a l'Uruguay en 1855 i un dels impulsors de Carrau & Cia .Veure: *Libro de apuntes de Pedro Carrau Ferrés* (año 1877) custodiat al museu-arxiu de la Compañia Carrau & Cia a Montevideo.

Capità Jeroni Roldós Vilà (a) "Peixerota" que patí un desarborament a la bricbarca "Vilassar" el 1906 (Fotografia del Museu de la Marina de Vilassar de Mar).



Capità Salvador Farreras (a) "Badó Farreras" que patí un desarborament de la Bricbarca Vilassar el 1910 (Fotografia del llibre Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia de Lluís Guardiola Prim).

Bricbarca "Vilassar" pintura propietat de la família Garcia Ferreras.

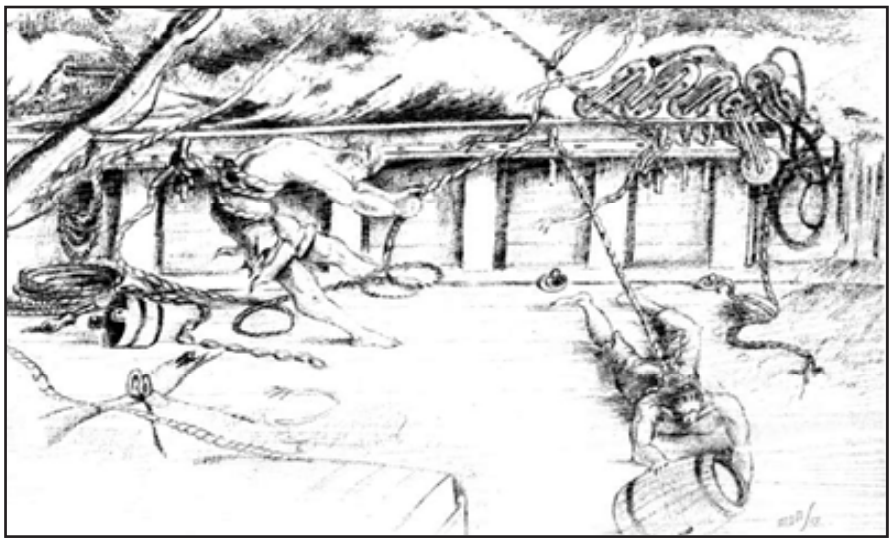
Bricbarca "Vilassar"(fotografia del llibre *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim).

---

[14] APSJV Arxiu Parroquial de Sant Joan de Vilassar, llibre d'Òbits 29 d'agost 1870.

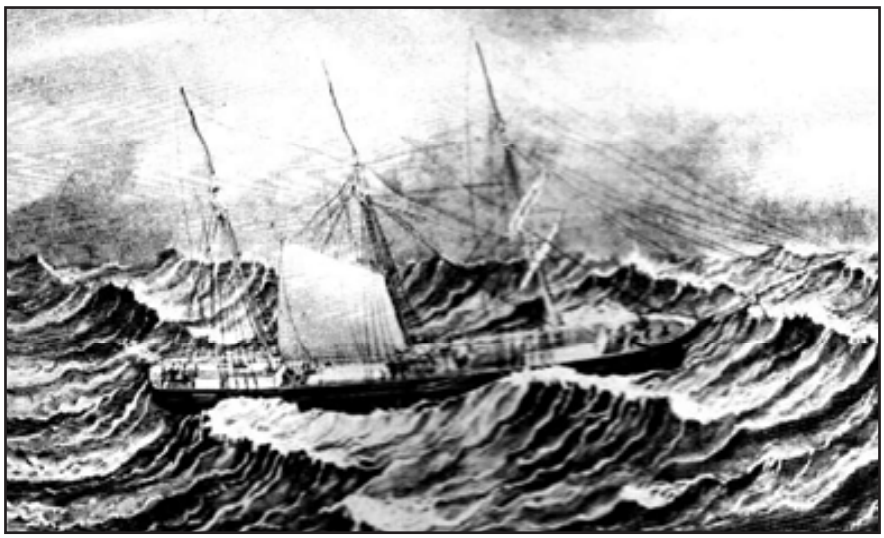
[15] La Revista *La Ilustración Española y americana* es fa ressò del naufragi amb una narració força dramàtica y amb dos gravats del rescat en el número 24 pàgs. 371-372. De 25-10-1870.Veure: http://descargas.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01715741782387137438813/204786_003.pdf (consultat el 30 d'octubre de 2012).

Gravat de Ramon Muns sobre el segon desarborament any 1910 de la bricbarca "Vilasssar" (llibre *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim).



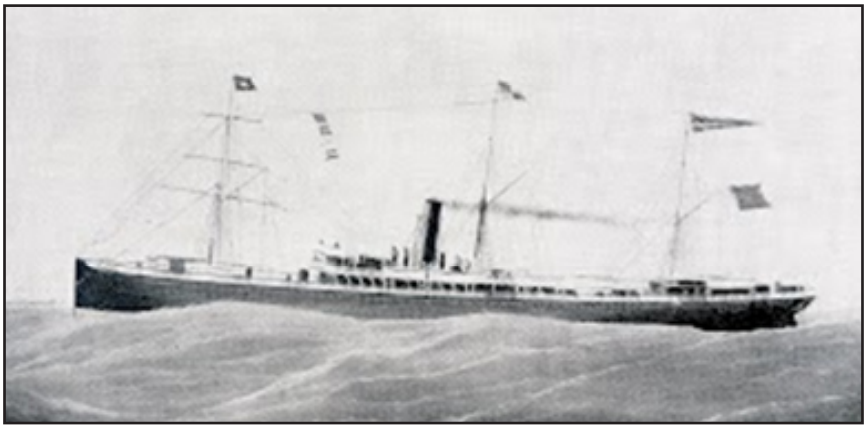
Gravat de Ramon Muns. Lluita dramàtica contra la tempesta de la tripulació dramàtics de la bricbarca "Vilassar"1910 (llibre *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim).

"Capejar un temporal" dibuix de Ramon Muns (llibre *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim)

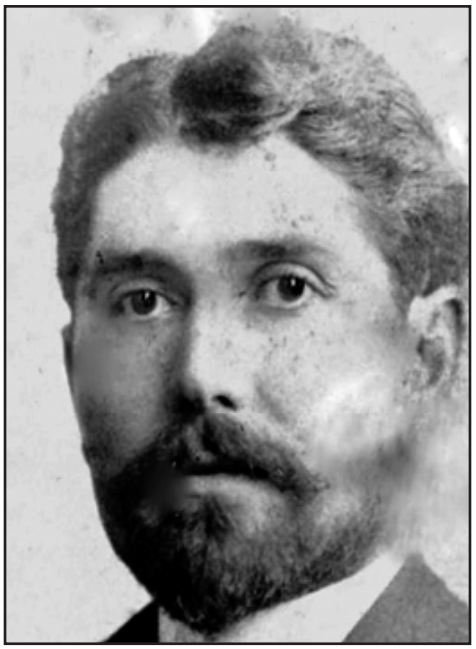


Ex-vot d'un vaixell vilassarenc la Corbeta "Angeles" al santuari de la Cisa (pintura de Pineda, llibre *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim)

Capità Antoni Roldós Baleta (a) "Toni xic" que patí l'enfonsament del "Isla de Mindanao" a les Filipines
(Fotografia del Museu de la Marina de Vilassar de Mar)



Vapor "Isla de Mindanao" de la Companyia Transatalántica 1898
(llibre Capitanes de Cantabria)



Capità Joan Pou Almera (a) "Passarell" que patí l'enfonsament de la corbeta "Rosa Alegret" en les costes de Florida (USA) en 1904.
(Arxiu de la família Berdaguer Casanovas)

Josep Casanovas Pou, (a) "de Cal Tit" pilot i oficial que pati l'enfosament de la corbeta "Rosa Alegret" a les costes de Florida (USA) en 1904
(Arxiu de la família Berdaguer Casanovas)

Tripulació de la corbeta "Rosa Alegret" després del naufragi
(Llibre *Sant Joan de Vilassar de Mar, Monografia* de Lluís Guardiola Prim)

Resum i conclusions II Jornada d'Estudi i Debat del CEV. 10 desembre de 2011 Biblioteca Ernest Lluch

Ramon Iglesias Romaguera

Seguint l'estela de la I Jornada d'Estudi i Debat del Centre d'Estudis Vilassarencs (CEV), va semblar bé organitzar-ne una segona, el títol de la qual fou: *II Jornada d'Estudi i Debat del Centre d'Estudis Vilassarencs (CEV), dedicada a Personatges de Vilassar de Mar*.

Va tenir lloc el dissabte dia 10 de desembre de 2011 a partir de les 9:30h a la Biblioteca Ernest Lluch i comptà amb una setantena d'assistents. En l'organització hi tingué un paper destacat la Biblioteca Ernest Lluch i l'Institut Ramon Muntaner.

En la jornada s'aprofundí en el coneixement de personatges que han destacat entre els segles XIX i XX en el panorama cultural de Vilassar de Mar: personatges amb projecció mundial com ara el pare de la geologia a Catalunya, Jaume Almera Comas; la pintora naïf Carme Rovira; el compositor, organista i mestre de capella Joan Rebull; el capità Ernest Julià; l'enginyer naval col·laborador de Narcís Monturiol, Joan Monjo i Pons.

La jornada comptà amb una ponència de caire general i unes comunicacions específiques que miraren d'emmarcar una sèrie de personatges. A la ponència, Alexis Serrano va fer unes reflexions de sociologia en torn del microcosmos vilassarenc de caire més general i integrador mentre que les comunicacions prengueren més en detall personatges concrets de la història de Vilassar de Mar.

Programa

09.30h Benvinguda i presentació de la II Jornada d'Estudi i debat.
Meritxell Vinaixa, regidora de cultura de l'Ajuntament de Vilassar de Mar.
Ramon Iglesias, vicepresident del Centre d'Estudis Vilassarencs.

10.00h Ponència de fons.
Alexis Serrano: La constel·lació de personatges de Vilassar. Una interpretació sociològica de les xarxes relacionals entre els segles XIX i XX.

Comunicacions

10.30h Damià de Bas Macià: *Jaume Almera, Canonge de la seu de Barcelona i pare de la geologia catalana*. (Llegí la comunicació Ana Prat Santos).

10.45h Maria Gràcia Gelpí: *Carme Rovira, pintora naïf*.

11.00h Tomàs Mayor Nîmes: *Mossèn Joan Rebull prevere, músic i excursionista*.

11.15h Ernest Ortoll: *Breu aproximació biogràfica a Ernest Julià*.

11.30h Pausa cafè

12.15h Agustí Martín Mallofré: *Joan Monjo i Pons enginyer naval i professor de nàutica*.

12.30h Joan Giménez Blasco: *Els Sust, una saga de mariners*.

13.00h Projecció de la darrera entrevista a Rosa Sust Mir (EPD)
Una producció del Centre d'Estudis Vilassarencs.

13.30h Taula rodona, debat i torn obert de paraules:
Passat, present i futur a través dels personatges vilassarencs. Oblit, memòria o historiografia.

13.45h Clausura de la II Jornada d'Estudi i debat del CEV.

Desenvolupament

La jornada ve transcórrer segons el que s'havia previst, però l'horari es dilatà i es va allargar la sessió per no haver-se cenyit les intervencions al temps programat. Malgrat tot, els assistents van excusar la demora, a causa de l'interès de les mateixes.

Hi hagué dues absències destacades al programa. Per un imprevist, la Regidora de Cultura, Meritxell Vinaixa, va excusar la seva absència i fou el vicepresident del CEV, Ramon Iglesias, qui va fer la benvinguda i la presentació. Per altra banda, el Sr. Damià de Bas va excusar la seva absència, per l'edat i la malaltia que pateix, però va lliurar la seva comunicació perquè fos llegida en nom seu, cosa que va fer Anna Prat Santos. Cal destacar els contactes durant la pausa pel cafè que propiciaren una sèrie d'aproximacions molt profitoses pel futur de l'entitat i de la recerca en el municipi i la comarca. Sens dubte, la part més emotiva de l'acte fou el visionat de la darrera entrevista feta a la Sra. Rosa Sust i Mir, benefactora del CEV, que ens va deixar el febrer de 2011.

Conclusions

Entre els ponents i comunicants assistents a la segona Jornada s'acordà:

1
Publicar algunes de les aportacions de la sessió a les properes edicions del CEV.

2
Que, atesa la bona acceptació del públic tant en la I com en la II Jornada d'Estudi i debat del CEV, en endavant aquestes sessions serien biennals si fos possible anuals.

3
Que en endavant sempre les Jornades d'Estudi i Debat del CEV es durien a terme a finals o a inici d'any.

4
Que la III Jornada d'Estudi i debat del CEV (2013) se centrarà en el tema dels naufragis a Vilassar de Mar i el Maresme entre els segles XVIII i XX atesa la gran quantitat de documents i la manca d'estudis relatius tot aprofitant la inerencia de l'any *Titanic*.

5
Que la IV Jornada d'Estudi i debat del CEV (2014) abordarà alguna temàtica de caràcter artístic, encara per definir.