

Portopetro

FESTES DE SANT JOAN



Del 19 al 28 de
JUNY 2020



AJUNTAMENT DE SANTANYÍ

Foto portada: Juana Adrover
Disseny, maquetació i Impressió: Editorial MIC

SALUTACIÓ

Benvolguts portopetrers i portopetreres,

Amb la festa de sant Joan donam l'ensús a l'estiu, a la festa i a l'espai de diversió que tant necessitam. Enguany, però, l'encetam de manera diferent, deixam enrere uns mesos difícils i trists que ens han condicionat i marcat el present i també el futur immediat. És per això que el nostre equip ha trobat encertat i necessari reunir-nos, encara que sigui en unes condicions estranyes i amb restriccions, i gaudir d'unes estones de festa. Que siguin uns dies alegres, malgrat tot, que ens permetin retrobar-nos amb amics i familiars i compartir un somriure o una rialla que tant de bé ens faran.

Molts d'anys i salut tenguem!

Maria C. Pons Monserrat
Batlessa de Santanyí

SALUTACIÓ

Portopetrers, visitants i amics tots!!

Sense adonar-nos-en ja som a finals de juny i ja han arribat les festes de st. Joan.

Hem tengut un començament d'any molt estrany per a tots. Tendrem una temporada turística més curta del normal. Per això, m'agradaria que encara que siguin unes festes atípiques, poguéssim gaudir d'uns dies o unes hores d'esbarjo i oblidar per uns instants la realitat que ens envolta.

Per motius obvis hem fet un programa reduït i vos demanaria que per fer poble pengeu les banderes de st. Joan al balcó, recordant els aplaudiments que anàvem fent durant el confinament.

4

Vull donar les gràcies a en Tòfol de l'Starfish, a en Toni Oliver i a totes les persones que ens han ajudat perquè les festes siguin un poc més agradables i econòmiques.

No vull acabar aquesta salutació sense tenir un record per a totes aquelles persones que durant aquest any ens han deixat.

Vos desitj molta salut i un bon estiu!!

Joana Maria Adrover

Representant de la Batlessa a Portopetro

D'UNS TEMPS I D'UNES BARQUES DE BOU

Jaume Pons Lladó

Enguany, en què sembla que el món s'hagi aturat i tot sigui una mica irreal —com un programa de festes sense festes, posem per cas—, l'aigua del moll ha tornat a ser, si més no durant uns mesos, tan cristal·lina com fa gairebé una cinquantena d'anys. En aquella època s'hi podia nedar amb absoluta tranquil·litat, abans que el turisme massiu i tot el que comporta hagués capgirat totalment la fesomia de Portopetro i els costums dels seus habitants.

Eren uns temps, aquells, en què la pesca encara era una de les principals activitats econòmiques dels portopetres de soca-rel i, si qualcú, un capvespre qualsevol, estenia la vista en direcció a la bocana del port, és molt probable que hi distingís, en la llunyania, la silueta d'una o dues barques de bou acostant-se a bon ritme —la jornada havia estat llarga i feixuga— per cercar el recer segur, acollidor, del moll de Portopetro.

Fa ja molts d'anys —des de 1996, any amunt, any avall— que la darrera barca de bou, na *Francis*, va salpar de Portopetro cap al port de Pollença per no tornar mai més. Amb ella es va acabar tot un món, un món que no concebia, com ara, la mar com un lloc d'esbarjo, com un lloc de postal romàntica. Ben al contrari, era

un món de suor i horaris intempestius, un món incert en què una avaria, o simplement un temporal inclement, podien fer passar avall la setmanada imprescindible per poder posar un plat a taula cada dia.

Aquest món, el de la barca de bou, l'embarcació de pesca d'arrossegament tradicional de Mallorca, prové de segles enrere, sembla que de finals del XVIII, tot i que per l'aparença que posseeix en l'actualitat —amb el buc de plàstic, etc—, ningú no ho diria. En realitat, la barca de bou no és més que una de les evolucions que ha patit l'embarcació per antonomàsia de Mallorca, la més popular encara avui en dia: el llaüt. En efecte, les primeres barques de bou no eren més que llaüts d'entre 13 i 16 metres d'eslora equipats amb un aparell de vela llatina. Per arrossegar i mantenir oberta la boca de la xarxa —el bou, com s'anomena, de grans dimensions i, per tant, molt feixuc— feien falta dos llaüts, que navegaven en paral·lel. El nom de barca de bou precisament prové del fet que se n'haguessin de menester dues, de barques, atès que la imatge recordava molt a la de dos bous arrossegant l'arada, el sistema habitual per llaurar d'aleshores.

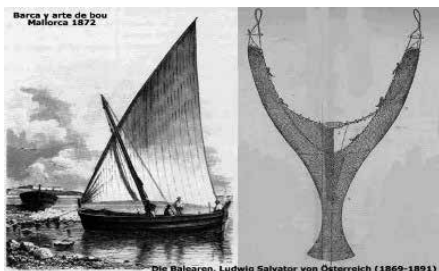
Quan es volia treure el bou, la parella de barques plegava veles i s'estiraven les cordes que s'usaven per arrossegar-lo. Llavors tots els pescadors passaven a



Gravat d'una parella de barques de bou feinejant a la vela, al voltant de 1874 (Font: Die Balearen)

un llaüt i l'alcaven per treure'n els peixos.

Una parella del bou solia quedar una setmana feinejant, tot i que cada cop que havien agafat una quantitat important de peix, l'enviaven corrents cap a al port en una barca, a fi que arribàs fresc al mercat. Els guanys, si més no al segle XIX, es repartien així: la meitat de la captura quedava per la barca i els ormeigs; l'altra meitat corresponia a la tripulació, a raó d'una part i mitja per al patró, una part per a cada pescador i mitja part per a l'aprenent, conegut com a al·lot de barca.



Gravat d'una barca de bou i esquema d'una xarxa de bou, devers 1874 (Font: Die Balearen)

En aquella època, el món s'ho prenien tot amb més calma. Els canvis, per tant, es poduien amb una parsimònia que ara a alguns els semblaria exasperant. La pesca amb bou no va ser una excepció i es va mantenir inalterable fins al final de la I Guerra Mundial. Així, a partir de 1918 i en un període aproximat de 10 anys, tot va canviar de forma radical amb l'aparició del motor, que va permetre que, de dues embarcacions necessàries per estirar el bou, es passàs progressivament només a una. Això va provocar que es necessitassin menys pescadors i que el temps de feinejar s'escurçàs de forma considerable. Amb tot, hi havia inconvenients. S'ha de tenir en compte que un motor podia valer tant o més que la mateixa barca. En conseqüència, la inversió a fer era molt més elevada.

Per poder encabir el motor dins el llaüt, aquest va patir una sèrie de canvis morfològics que varen començar a canviar el seu aspecte, tot i que encara de manera lleugera. A primera vista, en conseqüència, aquests primers llaüts motoritzats eren força semblants als de vela perquè, com que els motors tenien molt pocs cavalls de potència i no eren gaire fiables, havien de continuar ajudant-se del velam. Alguns, per no dir molts, fins i tot encara devien pescar en parella, com antigament.

Sembla que aquesta tipologia de barca de bou va ser, allà cap als anys trenta del segle passat, la primera que va tenir Portopetro com a port base. Es tracta d'una embarcació coneguda popularment com "sa Pixadora", propietat del patró Tomeu "Martina". Se li donava aquest nom —sa Pixadora— perquè, pel que es veu, la barca es trobava en



El Nuevo Tomás, barca de bou de segona generació, 1950 (Font: www.pereoliver.com)

un estat bastant precari i, quan es posava en funcionament, el motor expulsava una gran quantitat d'aigua. Més del que era usual a l'època, en qualsevol cas. La prova definitiva que l'any 1936 ja estava força atrotinada és que, en esclatar la Guerra Civil, quan es va donar l'ordre de fer una requisita de les barques de bou per tal d'armar-les i fer-les servir, en cas de necessitat, per protegir l'illa, a "sa Pixadora" no la varen requisar. Les autoritats degueren considerar que, en el seu estat, segurament faria més nosa que servei. No cal dir que al patró Tomeu "Martina" no li va saber gens de greu. Degué ser dels poc que, durant uns mesos, va poder pescar sense problemes. No sabem si "sa Pixadora" encara combinava la vela amb el motor, vist la poca potència de què disposava. Fins als anys 40 encara es varen veure barques de bou amb l'aparell mixt, per la qual cosa no es pot descartar.

Aquestes barques, anomenades de segona generació, amb els anys varen anar millorant l'habitabilitat a bord i varen incorporar un pont en forma de caseta situat davant el motor, devora l'arbre. Moltes varen continuar feinejant fins als anys setanta i algunes fins i tot

es mantingueren en actiu fins als anys vuitanta. Un model d'aquest tipus, de transició entre la segona i la tercera generació, com si diguéssim, va ser la segona barca que bou que va tenir, tot i que per poc temps, Portopetro com a port de referència. Era la dècada de 1950, una època encara preturística, i l'embarcació es deia *Pranbar*, acrònim dels noms dels seus propietaris: Pràxedes "Parrà", Andreu "Moreno" i Bartomeu "Martina", tots tres membres de la mateixa família. El *Pranbar* va tenir quasi sempre Palma com a port base, fins que els propietaris portopetres el varen vendre a un pescador de Cala Rajada. Tot i estar a Palma, al *Pranbar* hi va fer feina durant uns anys, com a muntador i adobador del bou, el portopetrer Miquel "Gararany".



Margalida de "La Caracola", Marga de "La Caracola" i Miquel "Martina" davant el Pranbar, a Portopetro (1955)

Acabada la Guerra Civil espanyola, a partir dels anys quaranta, amb l'augment de potència dels motors, es comença a construir una nova tipologia de barca de bou, més grossa (n'hi ha que arriben als 20 metres de llarg). Així mateix, a banda de tenir més potència, els motors de l'època havien millorat molt la seva fiabilitat i, a més, es varen introduir les portes d'arrossegament, que

mantenien el bou obert i el mantenien enfonsat. Aquests fets varen comportar dues novetats. Una, que l'aparell veler ja no era necessari i va quedar reduït a un botaló i a un arbre major dotat d'un pescant, els quals només servien com a aparell per a les operacions de virat en l'art de pesca pel costat. I la segona, que definitivament amb una barca de bou n'hi havia prou per sortir a pescar.

Durant uns deu anys —un interval relativament llarg, per tant—, Portopetro es va quedar sense barques de bou. El lapsus s'allarga, aproximadament, des de 1955 fins al 1965, any en què va arribar la *Joven Pepita*, d'uns 17 o 18 metres d'eslora i que, tot i que no podem estar-ne segurs, devia pertànyer a aquesta tercera generació, ja que sembla que va ser construïda des de bon principi per a la pesca d'arrossegament. Els seus propietaris eren en Joan "Fiolet", en Bernat Sans i en Jaume "Parra", que també hi feia d'adobador del bou, juntament amb en Miquel "Gararany". Durant un temps, el patró va ser en Marc "Manyano", el qual posteriorment, i fins al final de l'estada de la barca de bou a Portopetro, va ser substituït per en Toni Roig. La *Joven Pepita* va estar-se al nostre port fins a mitjans dels anys vuitanta, quan va partir cap a València, venuda a uns pescadors d'allà.

Les barques de bou de la tercera generació encara no havien acabat de fer totalment el canvi morfològic per ajustar el buc tradicional a la nova potència dels motors i a l'arrossegament en solitari. En conseqüència, encara mantenen una certa estructura de llaüt. Tot i això, sovint es fa complicat ajustar les tipologies i generacions a una barca de bou deter-

minada, atès les múltiples reformes o, fins i tot, els canvis de funció que patien les embarcacions en aquella època. És precisament el que ocorre amb la *Francis*, la barca de bou que va arribar a Portopetro el 1975, una desena d'anys després que la *Joven Pepita*.



Al fons, la *Joven Pepita* i, en primer terme, la *Francis*, al moll de Portopetro (primers anys 80). D'esquerra a dreta: Miquel "Maradona", Miquel "Real", Miquel "Martina", Andreu "Trompé", Andreu "Martina" i Nofre

La *Francis* era, en atracar al nostre port, una barca de bou d'uns 14-16 metres de llarg, propietat d'en Miquel "Martina", en Toni Company i en Pep "Polla" i estava equipada amb un motor d'uns 80 cavalls de potència marca *Bolinder* —una de les firmes més usuals de l'època, juntament amb *Bet Sum*, *Laval*, *Scania*, *Volund* o *Tonin*—. Com a patró tenia en Miquel "Real" i com a adobador en Pere Pau. La *Francis*, però, havia viscut moltes vicissituds, abans d'amarrear durant uns vint anys a Portopetro. Va ser construïda a finals del segle XIX (1893-94) a Eivissa. Nasqué, per tant, com a falutx —o barca de mitjana, com també es coneix— i durant molts d'anys va fer navegació de cabotatge, a vela, entre Eivissa i el País Valencià. Per bé que va acabar fent de barca de bou, no podia amagar el

seu origen pitiús i l'estructura del buc era molt diferent al de la *Joven Pepita*. Mentre aquest darrer tenia la silueta típica del llaüt mallorquí, la *Francis* era més rodanxona. Fet i fet, però, vist els anys que va navegar, no es pot negar que devia ser una embarcació molt marinera.

Com a exemple de barca de bou de tercera generació pura i dura, tot i que tenia com a base Cala Llonga, val la pena esmentar *Nuestra Señora de Lipa* —coneguda familiarment com a na *Lipa*—, atès que un dels seus propietaris era el portopetrer Miquel "Gararany". Els altres eren en Bernat Sans —que també tenia part a la *Joven Pepita*— i els germans calongins Sebastià i Damià Covas, també patró i motorista respectivament. Fou comprada a Torrevella (Alacant), feia uns 23 metres d'eslora i, pel que es pot deduir pel seu nom —l'any 1948 es va estendre la notícia d'una aparició mariana a la ciutat de Lipa, a les Filipines—, degué ser construïda a les darreries dels anys quaranta o a la primeria dels cinquanta del segle passat. Va pescar per la nostra zona fins a finals dels anys vuitanta.



Nuestra Señora de Lipa al port de Cala Llonga (principis dels anys 80)

Tornant a la *Francis*, dir que, per ara, ha estat la darrera barca de bou que ha tengut Portopetro com a port base. Va feinejar-hi fins devers el 1996, quan va ser venuda a uns pescadors del port de Pollença. Fins llavors, com també la *Joven Pepita* i *Nuestra Señora de Lipa* mentre varen coincidir, el seu ràdio d'acció s'estenia entre el Cap Blanc i Cala Rajada, amb una especial predilecció per Cabrera, on hi havia molt bones pesqueres. La pesca d'arrossegament no és selectiva i, en conseqüència, pescaven tot tipus de peix: moll, gerret, cap-roig, aranya, déntol, pop, grimalt...

Les jornades de pesca eren llargues. En una primera època sortien devers les sis del capvespre i tornaven a port cap a les dues de la matinada, moment en què el peix era duit immediatament a la llonja de Ciutat, on era venut. Posteriorment, un canvi legislatiu va fer que haguessin de salpar a altes hores de la nit, cap a les dues, i tornar ja d'horabaixa, devers les quatre i mitja o les cinc. La tripulació estava formada per un patró, un motorista i entre tres i cinc mariners. Els guanys es repartien de forma molt pareguda a cent anys enrere: la meitat continuava sent per als propietaris i l'altra meitat es repartia a raó de 3 parts per al patró, dues per al motorista i una per als mariners.

La tripulació de la *Francis* reflecteix, en certa mesura, els canvis econòmics i socials que s'estaven produint a Mallorca. Els seus integrants, a partir d'una certa data, començaren a fer de pescadors durant nou mesos

i a l'estiu es dedicaven a passejar turistes amb les "golondrines", propietat dels mateixos socis de la *Francis*. Era tot un símptoma, el presagi d'un canvi de paradigma que s'ha fet completament realitat. Des de principis dels anys noranta, quan varen assolir el seu zenit quant a nombre, les barques de bou no han fet més que anar de mal borràs arreu de Mallorca. El seu nombre ha anat minvant de forma progressiva sense remei. La seva activitat és molt discutida perquè representa la part més industrial de la pesca. No fa distincions d'espècies ni grandàries i, a més, se les acusa d'arrasar el fons marí i, per tant, de destruir l'hàbitat de bona part de la vida marina. Per aquest motiu, la legislació s'ha anat endurint progressivament i el control sobre les barques de bou de cada vegada és més estricte.

Per bé que la quantitat de barques de bou es manté estable des de fa anys al voltant de la trentena i les seves captures encara representen el 70% del peix que es ven a les llotges ma-

llorquines, hi ha una sèrie de factors que amenacen d'acabar amb el sector. Com s'ha remarcat, la normativa és cada cop més restrictiva, els costos d'explotació no deixen d'augmentar, el preu del peix es manté estable des de fa molta estona i, per acabar-ho de rematar, hi ha una manca evident de relleu generacional—les jornades són interminables, unes dotze hores, i la feina és molt dura—. Tot plegat fa que, malgrat la flota de barques de bou que captura més peix de Mallorca actualment estigui radicada molt a prop de Portopetro —a Cala Figuera—, els temps en què el nostre port també posseïa una petita flota pareix que han passat definitivament a la història. Aquests temps, per sort o per desgràcia, no tornaran. Ens haurem de conformar amb què romanguin dins la memòria dels que els han viscut i esperem que els sàpiguen transmetre a les generacions que ens succeiran. Ja se sap que qui perd els orígens perd identitat, i això els portopetrers no ens ho podem permetre.

Agraïments

L'autor vol agrair la col·laboració, tant amb informació com amb imatges, de Toni Company, Aina Cabot, Miquel Quetglas, Tina Crespo, Bernat Sans, Margarita Rigo i Toni Sureda. Sense ells, aquest escrit no hauria passat de ser una quimera.

Programa

FESTES DE SANT JOAN 2020

Del 19 al 28 de juny

DIVENDRE 19

09:30 hores

RECOLLIDA DE RESIDUS DEL FONS MARÍ (COL.LABORACIÓ SEMDESA, SERVEIS MUNICIPALS DE SANTANYÍ, I L'AGRUPACIÓ DE VOLUNTARIS DE PROTECCIÓ CIVIL DE SANTANYÍ).

SORTIDA DE LA PLAÇA D'ES CALÓ DES MOIX.

18:00 hores

EXCURSIÓ GUIADA PER PORTOPETRO (MÀXIM 10 PERSONES) VOS PODEU APUNTAR AL NÚMERO 629507951 (JOANA) PENSAU A DUR UNES BONES ESPARDENYES I AIGUA SEGONS LES PERSONES QUE SIGUEM, POT PATIR MODIFICACIONS.

DIMECRES 24

19.00 hores

MISSA SOLEMNE EN HONOR DE ST. JOAN.

SI NO HI HA RES DE NOU ES FARÀ A L'ESPLANADA PETITA DEL CLUB NÀUTIC DE PORTOPETRO.

20:30 hores

CONCERT DE MÚSICA AMB NICK LORE LIFE MUSIC



DIUMENGE 28

15.30 hores

EXCURSIÓ AMB L'STARFISH (MÀXIM 120 PERSONES) (HI HAURÀ BERENAR DE FRUITA) VOS PODEU APUNTAR A NA JOANA AL 629507951

PORTOPETRO AJUDA

Facem *un Juliol* **SOLIDARI**

12

- MERCADET SOLIDARI
- RECOLLIDA DE MENJAR I DE PRODUCTES D'HIGIENE PERSONAL

Ens trobareu al local núm 52 del Passeig des Port.

**AJUDAREM ELS DAMNIFICATS
PER LA CRISI DE LA COVID-19.**

AGRAÏMENTS FESTES 2020

Reial Club Nàutic Portopetro
Associació de veïns i amics de Portopetro
Serveis municipals de Santanyí (Semdesa)
Jaume Pons, Toni Oliver i Isabel Lorente
Transports marítims Gregal (Starfish)

TELÈFONS D'INTERÈS

AJUNTAMENT DE SANTANYÍ	971 65 30 02
OFICINES I POLICIA MUNICIPAL	971 65 30 02
RECAPTACIÓ MUNICIPAL I DE LA CAIB	971 65 35 48
GUÀRDIA CIVIL	971 65 30 81
JUTJAT	971 16 31 26
BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SANTANYÍ.....	97165 33 94
BIBLIOTECA MUNICIPAL DE CALA D'OR	971 64 84 87
CENTRE CÍVIC DE CALA D'OR	971 64 80 28
CENTRE JOVE DE CALA D'OR	971 64 33 69
OFICINA MUNICIPAL DE TURISME DE CALA D'OR	971 65 74 63
POLICIA MUNICIPAL A CALA D'OR	971 64 35 20
INSTITUT D'ENSENYAMENT SECUNDARI DE SANTANYÍ.....	971 64 20 71
COL·LEGI SANTA MARIA DEL MAR (CALA D'OR)	971 65 95 14
COL·LEGI MARE DE DÉU DE CONSOLACIÓ (ALQ. BLANCA.....	971 65 41 43
CORREUS CALA D'OR	971 65 94 64
PAC SANTANYÍ.....	971 16 32 96
UNITAT SANITÀRIA DE CALA D'OR	971 65 80 03
UNITAT SANITÀRIA DE CALONGE	971 83 71 66
UNITAT SANITÀRIA DE S'ALQUERIA BLANCA	971 16 41 70
SERVEIS MUNICIPALS DE SANTANYÍ (SEMDESA)	971 64 85 80
NETEJA VIÀRIA - TELÈFON D'INFORMACIÓ AL CIUTADÀ.....	971 64 84 84



**AJUNTAMENT
DE SANTANYÍ**



**Ajuntament
de Santanyi**



**Reial Club Nàutic
Portopetro**