



Figura 2. Una vista des Trucadors, amb el pujol de n'Adolf al centre de la imatge.

La punta des Trucadors s'estén des de la *punta des Pas*, que constitueix l'extrem nord de l'illa de Formentera, fins a una petita elevació d'uns 11 m d'altura anomenada *pujol de n'Adolf* o senzillament *n'Adolf*, a la part meridional (fig. 2). L'origen del topònim està en el naufragi prop d'aquest indret del bric suec *Adolf*, que va tenir lloc a la primavera de desembre de 1882.

Al voltant de n'Adolf, per extensió, agafaren la mateixa denominació els passos d'arena que per tramuntana i per llevant uneixen aquest pujolet amb *es Primer*—el següent dels monticles rocosos en direcció a la punta des Pas— i amb la part més estable de l'illa de Formentera. Així, al nord trobam el *pas de n'Adolf del Nord*, dit senzilla-

ment el *pas de n'Adolf* o també el *pas de Llevant* (fig. 3); i al sud el *pas de n'Adolf del Sud* (fig. 4).

De la mateixa forma, la platja d'arena d'uns 400 m de llarg que, per ponent, es troba situada entre el pujol de n'Adolf, al nord, i l'illa d'en Forn o des Pouet, al SW, rep el nom de *platja de n'Adolf* (fig. 5).

Finalment, s'ha de dir que, segons la tradició oral recollida per alguns autors, el vaixell suec transportava en aquell viatge pesants blocs de marbre que, a causa de l'accident, haurien quedat dipositats a la costa, i haurien originat el topònim de l'*escull des Màrmol*, una roca marina situada a molt poca distància de la costa de llevant des Trucadors, a l'altura del pujol de n'Adolf. Com passa sovent, emperò, aquesta versió no acaba de casar amb les dades que ara per ara ens aporta la documentació disponible.⁵

5. Aquesta versió oral és recollida per Gordillo (1981: 273) i també per Aguiló (2002: 86), el qual aporta més detalls, quan afirma que el nom d'*escull des Màrmol* «fa referència a la càrrega de blocs de marbre que portava [l'*Adolf*], de quatre i vuit tones de pes, que quedaren dipositats a uns 150 metres de la costa, davant l'escull, fins que vers el 1957/1958 uns catalans els tragueren i els portaren a Barcelona, segons els meus entrevistats». Aquesta dada no hauria de contradir les informacions escrites més properes temporalment als fets si no fos perquè aquestes coincideixen a assenyalar una sèrie de factors, com ara la direcció del vent (de component oest), el punt d'encallament del vaixell (devers uns 100-200 m a ponent de la costa des Trucadors) i el del desembar-

d'embarcacions —trenta-sis, en el cas de les costes pitiüses—, encara que la polisèmia d'alguns mots fa que aquesta associació no sempre sigui segura, com en els casos de *fusta* o *gànguil*. Alguns d'ells fan referència a llocs de fondeig, a varadors o a drassanes; d'altres són d'origen metafòric, quan un rellieu podia recordar als mariners o pescadors les siluetes d'algun tipus d'embarcació de l'època; i, finalment, en ocasions la causa del topònim sembla trobar-se en un naufragi. A les Pitiüses aquest sembla ser el cas de *sa Barca Rompada* (cala Mestella, Sant Carles de Peralta), *es Barco* o *es Barco a Fondo* (cala d'Albarca, Sant Mateu d'Albarca), *es Cremat des Barco* i el *caló de sa Fragata* (Sant Joan de Labritja), i, tal volta, el de *ses Frigates* o l'*escull de ses Frigates* (roques situades a migjorn de l'illa de s'Espartar), a més del de *n'Adolf*, del qual ens venim ocupant.

Les fonts

Les principals fonts de què disposam en l'actualitat per tal de poder conèixer amb detall tots aquests fets són:

Primerament, el minuciós informe sobre el salvament que la Comandància de Marina d'Eivissa i Formentera va remetre a la Societat Espanyola de Salvament de Naufragis (SESN) i que la comissió corresponent va incloure en l'expedient de concessió de la Medalla d'Or de l'entitat a Narcís Puget Sentí. Aquest informe fou reproduït a l'*Anuario* de 1883 de l'esmentada Societat (1883: 60-62).

D'altra banda, la crònica apareguda al setmanari *El Ibicenco* els dies posteriors als fets, i que coneixem mitjançant la transcripció publicada poc després al periòdic palmès *El Balear*.⁶

cament dels salvadors (a sotavent, això és, a llevant des Trucadors), que, si més no, posen en qüestió que aquell carregament provingués de l'*Adolf*. «A la una de la noche del día tres al cuatro de este mes embarcancó en el punto llamado 'Trocadors' de la isla de Formentera, y en la costa Oeste, el Brickbarca sueco *Adolf* de la matrícula de Umea cargado de tablonas del Norte...» (notícia del setmanari *El Ibicenco*, transcrita a *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3); «A las primeras horas de la mañana del 4 se enteró Ibiza del naufragio. Salió enseguida un falucho tripulado por algunos amigos de D. Narciso. A pesar del viento que siempre iba en aumento, pudo alcanzar la costa E., ó sea la de sotavento al lugar del naufragio» (*Escuder* 1890: 46); etc. A més, tampoc s'esmenta l'existència d'aquests blocs de marbre entre la càrrega del vaixell quan, com veurem més endavant, es procedí a vendre «en pública subasta en Ibiza, sobre 1.200 tablonas, procedentes del cargamento del bergantín barca sueco *Adolf*, naufragado en Formentera» (*El Graduador*, 15 de maig de 1883, p. 3). Amb tots els condicionants exposats, resulta, si més no, difícil creure que una càrrega tan pesant hagués pogut quedar assentada en el punt de la costa dels Trucadors oposat a on es produí l'accident, llevat que hi hagués mediat l'acció humana amb posterioritat. Tractant-se d'un indret perillós per a la navegació i on històricament s'han produït nombrosos accidents marítims, pensam que, amb el pas del temps, la memòria popular pot haver mesclat informació de dos naufragis.

6. *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3. Malauradament no hem pogut localitzar cap exemplar de la primera època (1874-1885) del setmanari *El Ibicenco* —a l'Arxiu Històric Municipal d'Eivissa únicament es con-

També disposam d'un relat de l'accident i el posterior salvament al capítol setè de la segona part de l'obra *Plus Ultra*, escrita per José María Escuder (1890: 44-48) en un llenguatge més propi d'una novel·la èpica (fig. 6), i que fou reproduït posteriorment pel setmanari *Ibiza*.⁷

Altres fonts que parlen d'aquest fet i que ens serveixen per complementar la narració dels esdeveniments són, per exemple, la tercera part de l'article «La caridad marítima», que José de Castro y Serrano dedicava al salvament protagonitzat per Narcís Puget Sentí, el qual aparegué el 1887 a la revista *La Ilustración Española y Americana*⁸ i poc després editat en forma de fullet (Castro 1887); o les notícies aparegudes en dates properes a l'accident en diverses publicacions periòdiques d'arreu de l'Estat espanyol, a més dels reconeixements apareguts en diferents *Anuaris* i *Butlletins* de la SESN (com ara, 1915: 130-132).

L'encallament de l'*Adolf* a la costa des Trucadors i el posterior salvament

L'*Adolf* era una brichbarca o corbeta (fig. 7) de 624,5 T de registre,⁹

serva la darrera etapa d'aquesta publicació (1890-1892). Podria tractar-se del núm. 394 del setmanari, el qual, juntament amb l'informe de la Comandància de Marina d'Eivissa i una comunicació de la SESN, serví a la comissió d'aquesta última per atorgar la seua Medalla d'Or a Narcís Puget.

7. A partir del mes de març de 1892 (del núm. 85, de 16 de març de 1892, fins al núm. 92, del 10 de maig següent) el setmanari *Ibiza* va anar publicant de fulletó i al llarg de diversos números la part de l'obra d'Escuder dedicada a Eivissa i Formentera, titulada «Las Pythiusas», en la qual apareix un capítol que parla del salvament de la tripulació de l'*Adolf*, que duu per títol «D. Narciso», i que trobam als núm. 89 (20 d'abril de 1892, p. 4) i 90 (26 d'abril de 1892, p. 3-4).

8. *La Ilustración Española y Americana*, núm. XIII, 8 d'abril de 1887, p. 219-223.

9. *El Constitucional*, 9 de gener de 1883, p. 3. La major part de les fonts consultades (6) es refereixen a l'*Adolf* com a *brick-barca* o *brich-barca* i en altres casos (3) simplement com a *barca*, encara que apareix també en dues de les fonts com a *bergantín*, en una ocasió com a *bergantín barca* i en una altra com a *corbeta*. Podem afirmar amb prou seguretat, doncs, que es tractava d'un vaixell



Figura 3. El pas de n'Adolf del Nord, de n'Adolf o de Llevant.

de la matrícula de la ciutat sueca d'Umeå¹⁰ que, procedent d'aquell país, a primers de desembre de 1882 es dirigia al port occità de Marsella amb una tripulació formada per catorze persones i un carregament de taulons de fusta —encara que la tradició oral, recollida per alguns autors, sosté, com ja hem esmentat, que el vaixell (també) transportava blocs de marbre.¹¹

La nit del 3 al 4 de desembre, navegava per aigües properes a Formentera quan s'aixecà un fort temporal de ponent que va empènyer el vaixell, i que va provocar que, devers la una de la matinada, envestís contra la costa i quedàs encallat a ponent de la punta des Tru-

cadors, al nord de l'illa de Formentera.

Escuder (1890: 45-46) afegeix més dramatisme a la narració d'aquests fets en afirmar que, amb la nau sense control, tots els seus tripulants llevat del capità s'havien rendit a l'ímpetu de la tempesta i, advertint el seu tràgic destí, esperaven totalment embriacs el fatal desenllaç:

«Los tripulantes cansados de luchar se habían abandonado al furor de los elementos. El buque, disparado como un proyectil corría velozmente hacia las rocas, y alzado por el lomo de una gruesa ola, embistió en los arrecifes, quedándose clavado entre los peñascos. Suspenso allí, cada golpe de mar era un ariete que le sacudía; el latigazo de la ola volcaba el buque de babor á estribor y las rocas, á cada meneo, le abrían brechas en el casco, que se inundaba de agua sumergiendo el destrozado maderamen. Los marineros se prepararon á morir, no con ple-garias, como por aquí se acostumbra, sino con ron y *cognac*, bravamente borrachos. Sólo el capitán se conservaba despejado como si esperase algún milagro.»¹²

a vela del tipus brichbarca o corbeta. És a dir, una «nau de tres o més arbres de tres peces i creuats excepte el de popa, que és de dues peces i com d'un pailebot», tal com la defineix el *Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans*. Malauradament, desconeixem més detalls sobre les dimensions i altres característiques de l'*Adolf*, com ara el nombre de pals.

10. La ciutat sueca d'Umeå es troba situada al golf de Bòtnia, a la desembocadura del riu Ume. Actualment és la ciutat més gran de la vasta regió de Norrland i la capital del comtat de Västerbotten i del municipi d'Umeå. La petita ciutat de Holmsund li fa de port.

11. Vegeu la nota núm. 5.

12. És curiós que aquesta sigui l'única font que esmenta l'estat d'embriaguesa dels tri-



Figura 4. El pas de n'Adolf del Sud.

El salvament de la tripulació

A primeres hores del matí següent, el patró Joan Ferrer Sorà, que es dirigia en el falutx *San Juan* cap al carregador de sal, va divisar el vaixell encallat i de regrés al port d'Eivissa va donar avís a les autoritats.¹³

A pesar del fort temporal que regnava encara, de seguida es féu a la mar un altre falutx (Escuder 1890: 46), en el qual s'embarcaren l'encarregat del viceconsolat de Suècia a les nostres illes, Joan Edmond

pulants de la nau en el moment de l'accident, una afirmació que l'autor repeteix més endavant, quan relata el salvament d'un d'ells en caure a la mar: «[...] sólo quedaban á bordo el capitán y el segundo, cuando éste, hombre de gran estatura, vestido con grueso traje, enormes botas, y más enorme borra-chera, vino al agua» (Escuder *op. cit.*: 48). Tal vegada s'ocultàs aquest punt de forma intencionada en els informes sobre el succés i conseqüentment en les notícies difoses després per la premsa de l'època, o, com sembla més probable pel to del relat, que Escuder hagués introduït aquest detall per dotar l'escena de major dramatisme. Hem de tenir present que la citada font estableix que el succés va esdevenir-se devers la una de la matinada, que fins a *les primeres hores del matí* següent no es donà avís de l'accident i que després que s'aconseguís arribar en auxili de l'*Adolf*, el salvament encara es va allargar per espai d'unes sis hores a causa de les dificultats meteorològiques.

13. *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3.

Wallis Llobet, i el seu germà Ignasi, el metge cirurgià i director de Sanitat del port d'Eivissa Guillem Ramon Colomar, el pilot i pràctic Josep Valverde Bonet, el capità de la marina mercant Manuel Puget Planes i el notari Narcís Puget Sentí.¹⁴

Amb gran esforç a causa de l'estat embravit de la mar, finalment aconseguiren arribar a la costa formenterera i desembarcar a sotavent del punt on es trobava encallat l'*Adolf*, això és, al vessant de llevant des Trucadors.¹⁵

El vaixell suec restava aleshores encallat a escassa distància de la costa,¹⁶ inclinat sobre el costat de babord i amb la proa mirant en di-

14. *Ibidem*: «Como amigo de los Sres. Wallis se embarcó también D. Narciso Puget y Sentí». És probable que, a més de les citades persones, també es desplaçassin fins al lloc de l'accident Josep Riquer Aquenza, Jaume Riera Planells i Bartomeu Abraham, els quals formaren part amb els ja esmentats de la comissió que va aixecar l'acta del succés i posterior salvament a petició de la SESN, el març de 1883.

15. *Ibid.*

16. A uns 200 m segons Escuder (1890: 46); a uns 100 m segons *El Ibicenco*; «a la vista de la playa» segons Castro (1887: 26); «a poco más de un cable de tierra» segons es diu al *iv Boletín de la SESN*, reproduït a *El Resumen*, 22 abril 1913, p. 1; etc.

recció WSW. Les onades causades per la forta ponentada xocaven contra la seua mura d'estribord i n'escombraven la coberta de popa a proa, el que feia impossible llençar els bots salvavides a l'aigua sense el perill que fossin engolits per la mar.

Per al salvament de la tripulació de l'*Adolf* sols es comptava en aquell indret amb l'auxili d'un cap entre el buc i la costa, que s'havia aconseguit fer arribar a terra amb l'ajuda d'una bóta buida.¹⁷ A més, tots els intents per comunicar-se amb els tripulants a fi que intentassin maniobrar el vaixell, per apropar-lo a la platja,¹⁸ fracassaren a causa de l'ensordidora remor de la tempesta, que feia inintel·ligible qualsevol senyal transmès des de terra.

Davant aquest estat de les coses, el notari Narcís Puget (fig. 8), que «por su mucha afición a todo lo que se relaciona con el mar, y por pura filantropía», es trobava en aquell indret, no dubtà en llançar-se a l'aigua i, amb l'ajut del cable estès entre el buc i la costa, nedar fins a l'*Adolf* per tal d'assistir la tripulació (SESN 1883: 61). I és que, malgrat que de primer tots els presents a la platja desaprovaren la determinació de Puget, es feia precis actuar, ja que el vent no aflluïxava i la tarda havia caigut, i amb la foscor es faria impossible qualsevol intent de salvament:

«En situación tan conflictiva D. Narciso Pujet [sic] y Sentí arros-trando todos los peligros y jugándose su existencia se echó al mar con el propósito de ir á bordo lo que nadie creía pudiera lograr, pues se le veía á cada momento arrollado por las olas y perdido entre la es-

17. SESN (1883: 61): «Dicho cabo estaba sujeto al costado del buque, junto a la jarcia mayor, y bien teso desde tierra amarrado a una roca».

18. *Ibidem*: «Con señales desde tierra se procuró hacer comprender a los de a bordo que largasen la cadena que tenía tendida con un ancla por la mura de estribor y que largasen los focos de proa»; Escuder (*op. cit.*: 47): «Se hicieron repetidas señales á la tripulación para que filando cadena de las anclas y largando y enfatchando [sic] el velacho y focos procurase acercar el buque á la orilla»; etc.

puma, desapareciendo y perdiendo las fuerzas por momentos pero luchando con el furioso elemento.»¹⁹

Quan a la fi aconseguí arribar a la vora del buc, li fou llençada una corda o escala i l'ajudaren a pujar a bord. A la coberta fou rebut pel capità i la resta de la tripulació, els quals feren arribar un gest d'agraïment als qui restaven a terra. Després d'eixugar-se, li oferiren roba del capità amb la qual vestir-se i tot seguit, segons les instruccions que havia rebut a la platja i sempre a través de la comunicació per senyes,²⁰ «mandó largar la cadena del ancla que tenia tendida por la mura de estribor, izar los focos y poner el velacho en contra, a fin de que atravesándose el buque a la mar, fuese más fácil el salvamento de la gente». Tanmateix, aquesta manobra no va tenir l'efecte esperat i el vaixell va continuar en la mateixa posició, a causa, sens dubte, d'alguna roca que tenia allotjada en el costat de babord de la proa (SESN 1883: 61-62).

Vista la impossibilitat per maniobrar l'*Adolf*, amb molta dificultat s'arrià un primer bot a la mar, en el qual s'embarcaren sis dels seus tripulants i, a pesar que les onades aviat inundaren d'aigua l'embarcació, aconseguiren guanyar la platja servint-se del cap com a guia.

Una vegada el bot s'hagué buidat d'aigua, fou enviat de nou al costat del vaixell per prosseguir amb el salvament de la resta de la tripulació. D'aquesta manera, embarcaren en un segon viatge sis hòmens més, els quals, franquejant els mateixos perills i sense deixar anar l'esmentat cable, també aconseguiren arribar a terra.

L'arribada del solpost apressava a actuar en el salvament de les tres persones que encara restaven a bord de l'*Adolf*: el seu capità, un



Figura 5. La platja de n'Adolf i al fons les illes d'en Forn o des Pouet (centre) i de Tramuntana (dreta).

pilot i el mateix Narcís Puget, que havia romàs al vaixell «hasta que todos estuvieron á salvo y este nuevo sacrificio obedeció a que el Capitán no sabía nadar y más que nadie necesitaba de su ayuda»²¹.

Quan procedien a embarcar en el bot aquests darrers tripulants, el pilot va caure a l'aigua.²² A l'acte, Puget es llançà de nou al mar i, cap-

bussant-se entre l'escuma de les onades, aconseguí treure'l a la superfície i pujar-lo a l'embarcació. Una vegada embarcat també el capità, tots tres es dirigiren a terra amb l'ajut de la corda; portaven amb ells, segons sembla, la *caixa*, la brúixola i el llibre de bord del vaixell²³.

Amb el desembarcament a la platja d'aquests tres hòmens, ja en la foscor de la nit, es completava amb èxit el salvament dels catorze tripulants de l'*Adolf*, devers sis hores després del seu començament (fig. 9).²⁴

El protagonista del salvament

Narcís Puget Sentí²⁵, principal protagonista d'aquest salvament,

der (1890: 48), seguint amb la seua narració èpica afegeix el factor de l'embriaguesa com el causant d'aquest accident, destacant l'heroïtat del salvament: «sólo quedaban á bordo el capitán y el segundo, cuando éste, hombre de gran estatura, vestido con grueso traje, enormes botas, y más enorme borra- chera, vino al agua. Arrojóse al fondo D. Narciso, y después de desesperadas zambullidas logró pescarle sacándole cuasi ahogado».

23. Escuder (*op. cit.*: 48): «Así salvó [Narcís Puget] la tripulación, y aún la caja, el libro de á bordo y la brújula».

24. *Ibidem*.

19. *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3.

20. SESN (1887: 26): «Los tripulantes no le comprendían, pero le vistieron con ropas del capitán y ejecutaron cuanto ordenaba en esa persuasiva lengua de los peligros. Aprestóse una lancha de á bordo, dió instrucciones por señas á los seis marineros que podían ocupar, y la lancha partió, con la ayuda del cabo, hasta tocar á tierra milagrosamente».

21. *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3.

22. Aquí totes les fonts difereixen en la narració d'aquest tercer viatge del bot. La crònica del succés del setmanari *El Ibicenco* directament no recull el contratemps, mentre que en l'informe fet per la Comandància de Marina i recollit per l'Anuari de la SESN (1883: 62) es diu: «Al embarcarse el piloto en el bote cayóse desgraciadamente al agua. Arrójase de nuevo D. Narciso Puget al mar, y con más trabajo y peligro que nunca, logró salvarle haciéndole ganar y subir a dicho bote. Embarcado el capitán después, [...] por medio del ya citado cabo de guía consiguieron llegar los tres últimos a tierra, sin más novedad que la de llevar el bote á pique.» Per la seua banda, Castro (1887:27) assegura que la caiguda a l'aigua es produí poc abans que el bot arribàs a terra: «la furia de una ola arrebató al piloto de las manos de sus compañeros, muy pocas brazas antes de llegar á la orilla. Puget no vaciló un segundo; vestido entonces se arrojó al mar de nuevo, y luchando con aquella falange de enemigos sacó al piloto á flote, conduciéndole, como al capitán, hacia el punto donde ya ciertamente no se les esperaba.» Finalment, Escu-

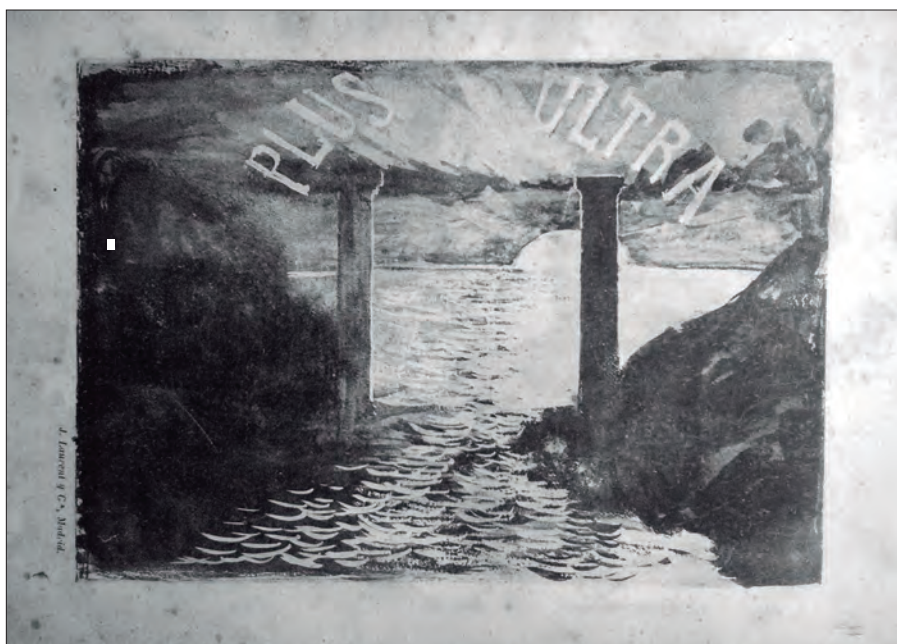


Figura 6. Coberta de l'obra *Plus Ultra* (1890), de José María Escuder.

havia nascut el 16 de maig de 1844 a Dalt Vila, fill del matrimoni entre Narcís Puget Rabell i Salvadora Sentí Planells. Va completar el grau de batxiller (1869) al Col·legi de Segona Ensenyança d'Eivissa, i seguidament es traslladà a Barcelona per cursar els estudis superiors conduents al títol de notari, professió que ja havien exercit el seu pare i l'avi matern. Després retornà a l'illa, on va viure i desenvolupar la seua tasca professional. Va contraure matrimoni amb Assumpció Chorat Sorà, amb qui va tenir tres fills, Salvadora, Manuel i Narcís. El domicili de la família es trobava a Dalt Vila, a l'atzucac on conflueixen els carrers Major i de Sant Ciriac.

A més de notari, Narcís Puget Sentí també va exercir per algun temps com a professor d'Història i d'Agricultura Elemental al Col·legi de Segona Ensenyança on havia estudiat,²⁵ i va col·laborar en diverses publicacions periòdiques locals de

l'època, com ara *El Coco* o *El Correo de Ibiza*, on va escriure articles quasi sempre en clau irònica, que signava amb pseudònims com Osicran, La Beltraneja, B. A. Cilo, etc.²⁷

Gran apassionat de la mar i excel·lent nedador, el salvament de la tripulació de l'*Adolf* tal volta fou el seu fet de més anomenada i el que li reportà diversos reconeixements, però no fou l'únic que protagonitzà.²⁸

27. Marí, Fèlix. «Puget i Sentí, Narcís». *EEiF*. 2008.

28. «D. Narciso Puget y Sentí». *Diario de Ibiza*, 6 agost 1907, p. 1: «la nobleza de su corazón, que se le descubría de momento y que le llevó en diferentes ocasiones á poner en grave peligro su vida para lograr el salvamento de otras, debían hacer del Sr. Puget una de las personas más queridas de esta isla». Coincidint amb el dia del vuitantè aniversari del traspàs de Narcís Puget, la seua néta Salvadora Torres Puget li dedicà el panegíric «A la memoria de mi abuelo Narciso Puget y Sentí», publicat a l'edició del *Diario de Ibiza* del 6 d'agost de 1987 i en el qual deia: «[...] eras ya conocido por tus intervenciones marineras pues en aquel entonces no se conocían los motores por lo cual, cuando sorprendía a una embarcación una de tantas tormentas que nos suelen visitar durante el invierno, a los tripulantes no les quedaba más tiempo que para encomendarse a Dios. Pero en nuestra isla los pescadores y no pescadores ya sabían que D. Narciso estaba ojo avizor esperando la oportunidad de hacerse a la mar e ir en busca de náufragos. Rara era la vez que no se encon-

Foren molts els il·lustres que el tractaren o sentiren parlar de les seues proeses, com ara José María Escuder, Lluís Salvador d'Àustria, Gaston Vuillier, Isidor Macabich, Enric Fajarnés Cardona...

El primer en féu una descripció bàsicament física del personatge al capítol que li dedicà de l'obra *Plus Ultra*, amb les següents paraules:

«[...] yo le he tratado y puedo considerarme su discípulo apasionado en natación y en amor entusiasta al mar: quisiera poder retratarle, pero es difícil: alto, fornido, musculoso, de pecho amplísimo, brazos nervudos, muslos y piernas de acero, cuando se le ve desnudo, nadando á brazo partido, al contemplar aquel rostro tostado por el sol, de frente ancha y nariz aguileña, barba blanca, recia y dura, con la que levanta y arrastra á un hombre, creéis tener delante de vuestros ojos al propio Neptuno, dios tutelar de aquellos mares. Nadie se imaginaría que aquél tiburón hecho hombre es el notario de Ibiza, D. Narciso Puget. Y sin embargo, notario y todo, es el primer nadador del Mediterráneo, un consumado marino, un pescador ducho en todas las artes, y un hombre que ha merecido la medalla de oro del *Salvamento de náufragos*, por su excepcional valor» (Escuder 1890: 44-45).

Segons sembla, Puget acompanyà l'arxiduc Lluís Salvador d'Àustria en el segon dels tres viatges que va realitzar a les nostres illes (1867, 1885 i 1898), que li serviren per bastir el primer volum –*Die alten Pityusen (Les antigues Pitiüses)*, dedicat a Eivissa i Formentera– de la seua magna obra *Die Balearen. In Wort und Bild geschildert (Les Balears. Descrites per la paraula i la imatge)* (1869-1891).²⁹

traba con alguna triste escena [...]. Así empezaba tu labor de avisar al sepulturero, contratar al personal necesario, las cajas, y a las tantas de la noche organizar el fúnebre cortejo desde Figueretas hasta el cementerio y como punto final, un sobre a las familias para los primeros gastos y el recado "todo anónimo" de que estaban enterrados en tierra sagrada».

29. A pesar que l'Arxiduc no esmenta els seus informadors i que el seu nom no figura

25. Vegeu, sobretot, Garcia Ferrer (2000: 367-368); Marí, Fèlix. «Puget i Sentí, Narcís». *EEiF*. 2008, i Lama, Fernando de. «El Neptuno de Eivissa». *Diario de Ibiza*, 14 d'octubre de 2007: Dominical, p. 39-42.

26. Segons recull Garcia Ferrer (2000: 368), Puget ja figurava al quadre de professorat d'aquell centre en el curs 1883-1884 i cessà com a docent el març de 1888, i fou substituït per Joan Arabí.

També va fer d'informador al viatger perpinyanès Gaston Vuillier en la visita que va realitzar a Eivissa la tardor de 1889. Fruit d'aquell viatge i d'altres realitzats per l'escriptor, dibuixant i pintor a les illes de Mallorca, Cabrera, Menorca, Còrsega i Sardenya, és el llibre *Les îles oubliées* (1893), en el qual Vuillier parla sobre l'afició de Puget al món de la mar en un breu pas-satge del capítol setè de la primera part de l'obra, el primer dels dos que dedicà a les Pitiüses:

«El notari d'Eivissa té tota una altra manera de practicar la pesca. És un assidu de la mar, i els seus actes de salvament són incomputables. Ell pren gust, a vegades, de cabussar-se i poc després el veuen pujar a la superfície amb un peix a la boca, entre les dents, i un altre dins cada mà. Quan jo el veia passejant-se pels molls, encès de color, amb la seva barba blanquinoso i salvatge, seguit per un gran llebrer, no hauria somniat mai que tenia davant mi un notari, sinó més aviat algun déu de les tempestes» (Vuillier 1990: 226).³⁰

Per altra banda, el canonge i historiador eivissenc Isidor Macabich

en la relació que en fa Francesc Manuel de los Herreros en la versió castellana de l'obra, *Las Baleares*, –com bé recull Marí Cardona (1992: 2-3)–; la família encara conserva una fotografia de Puget Sentí que hauria estat feta pel mateix Lluís Salvador d'Àustria, així com un exemplar de l'obra *Eine blume aus dem Goldenen Lande oder Los Angeles*, editat a Praga el 1878, amb un agraïment signat pel mateix autor (Lama 2007: 40).

30. Fragment extret de la segona edició en català de l'obra (1990) –la primera fou publicada el 1973– a cura de l'editorial Moll, traduïda per Nina Moll Marquès i prologada per Francesc de Borja Moll Casanovas. Precisament, el pròleg diu el següent: «L'actitud de l'artista i escriptor francès envers l'element humà de les nostres illes és, fonamentalment, de simpatia. Pertot arreu establí amistat amb persones que li facilitaren la feina i li feren agradable l'estada [...]. A Eivissa, el canonge Joan Torres i Ribas (que després seria bisbe de Menorca) i el notari Puget» (Vuillier 1990: 10). Més endavant, en parlar Puget de Narcís Puget, s'aclareix en una nota al peu de pàgina: «El notari tan vivament descrit per Vuillier era Narcís Puget (parent del famós pintor del mateix nom), home d'una gran vitalitat i força física, generós, excèntric i gran humorista» (op. cit.: 226, nota 55).



Figura 7. Pintura al tremp de l'últim quart del s. XIX, obra de Josep Pineda Guerra, que representa una bricbarca o corbeta (©Museu Marítim de Barcelona. Fons CDM).

va escriure d'ell: «Hombre de tal temple, bien podía ser dignamente lo que se llama un excéntrico, sin fingimiento ni vulgaridad. Era, en fin de cuentas, un carácter. Y nunca le faltó el respeto y la simpatía de cuantos le conocimos; que a todos cautivaban su bondad, su hombría, su fino ingenio y su inagotable buen humor. Su popularidad era absoluta. Perdura todavía su recuerdo como una de las más vigorosas fisonomías del pasado siglo» (Macabich 1965 II: 305).

També Enric Fajarnés Cardona parla de Puget Sentí a *Lo que Ibiza me inspiró* (1995: 314) i, encara que no el conegué personalment, traça un breu perfil del personatge a partir del testimoni de Macabich i d'altres persones que s'hi relacionaren, i el defineix com un home «famoso por sus extravagancias», «chusco y guasón, con un punto de desvarío en no pocos de sus intentos y ocurrencias», però sobretot com un *nedador habilísim* i un *heroi de la mar*, element en el qual va demostrar el seu valor i humanitat en el salvament dels tripulants del bric suec.

Sobre el seu caràcter i sentit de l'humor són diverses les anècdotes recollides per aquests autors locals i moltes d'altres encara són rememorades pels seus descendents.³¹

Fou justament arran de la seua actuació en el salvament de la tripulació de l'*Adolf*, que va proposar-se el reconeixement de Narcís Puget amb la Creu de l'Orde Civil de la Beneficència.³² Sabem que aquesta

jarnés (1995: 314) i Lama, Fernando de. «El Neptuno de Eivissa». *Diario de Ibiza*, 14 d'octubre de 2007: Dominical, p. 42.

32. *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3. Es tractava d'una condecoració civil creada durant el regnat d'Isabel II, per Reial decret de 17 de maig de 1856, destinada «a premiar los actos heroicos de virtud, de abnegación, de caridad y los servicios eminentes que cualquier individuo de ambos sexos realice durante una calamidad permanente ó fortuita, mediante los cuales se haya salvado ó intentado salvar la fortuna, la vida ó la honra de las personas; se hayan disminuido los efectos de un siniestro, ó haya resultado algún beneficio trascendental y positivo á la humanidad.» Se n'instituiren tres classes o categories –primera amb ús de placa, segona penjada al coll i tercera sobre el costat esquerre del pit–, i s'establí entre els supòsits mereixedors de la Creu de primera classe, el cas dels funcionaris de l'Estat o els particulars que «con riesgo de su vida, salvaren ó procurasen salvar la vida de alguna persona en naufragio, incendio u otro acontecimiento de este género» (*Gaceta de Madrid*, núm. 1.238, 25 de maig de 1856, p. 1). Poc després, per Reial decret de 30 de desembre de 1857, la distinció va passar a ser atorgada només a proposta de l'autoritat superior del lloc on hagués ocorregut el fet a recompensar –ja fos governador provincial, bisbe o arquebisbe, capità general, general en cap en funció de guerra o regents d'Audiència–, la qual hauria de remetre la seua proposició al Ministeri de la Governació

31. Vegeu Macabich (1965 II: 305-306), Fa-



Figura 8. El notari Narcís Puget Sentí en un gravat aparegut a l'edició en anglès de 1896 de l'obra de Gaston Vuillier *Les îles oubliées* (1893) (Arxiu Històric d'Eivissa).

distinció civil, que tenia com a objectiu premiar els actes o serveis extraordinaris realitzats en època de calamitats públiques, finalment no li fou concedida, malgrat que sembla que s'arribà a instruir expedient justificatiu de la causa.³³

acompanyada d'un expedient justificatiu del fet, instruït per un fiscal nomenat per a tal cas, i donant publicitat a aquest en els periòdics oficials per tal que es poguessin presentar reclamacions en pro o en contra de l'exactitud dels esdeveniments. Només en cas d'acreditada necessitat, la concessió de la Creu podia ser pensionada (*Gaceta de Madrid*, núm. 14, 14 de gener de 1858, p. 1-2).

33. En la transcripció de la crònica del succeís d'*El Ibicenco*, apareguda dies després al periòdic palmesà *El Balear*, 14 de desembre de 1882, p. 3, es diu: «La heroicidad llevada a cabo por nuestro particular y distinguido amigo Sr. Puget, le hace acreedor a la Cruz de Beneficencia». Un any després, per les mateixes dates, el diari catòlic *El Àncora*, 19 de desembre de 1883, p. 2, encara apuntava a un proper començament de la instrucció d'aquest expedient: «Parece que en breve se instruirá expediente justificativo para el ingreso en la Orden civil de Beneficencia por los humanitarios hechos con se distinguió el notario de Ibiza D. Narciso Puget y Sentí en la noche del 3 de Diciembre de 1882 en que ocurrió el naufragio del brich-barca sueco *Adolf*, en la costa O. del punto llamado Trocadero de la isla de Formentera». Sembla que finalment s'iniciaren els tràmits previs a darrers de l'any 1884, com així es dona a

Per la seua banda, la Societat Espanyola de Salvament de Naufrags, institució benèfica d'auxili marítim, va sol·licitar un informe sobre el succés a l'aleshores comandant de Marina de les Pitiüses José Cossi González,³⁴ el qual va enviar una còpia de l'acta aixecada el 29 de març de 1883 amb motiu de l'esmentat salvament per una comissió presidida pel mateix comandant i integrada per les següents persones: Manuel Puget Planes, pilot; Joan E. Wallis Llobet, encarregat del viceconsolat de Suècia; Josep Valverde Bonet, pràctic del port d'Eivissa; Josep Riquer Aquerza, Jaume Riera Planells, mestre d'aixa; i Bartomeu Abraham, patró.

Com a resultat d'aquest informe, lliurat el dia 31 d'aquell mes de març, la SESN va acordar concedir la seua Medalla d'Or a Narcís Puget (fig. 10 i 11). Es tractava de la màxima condecoració de l'entitat, que solament s'atorgava en el cas que «el salvador se haya distinguido notablemente realizando uno de esos actos de heroísmo y abnegación que avanza más allá de lo que pudiéramos llamar límites naturales, o que a su arrojo se deba el salvamento de un número muy crecido de vidas.»³⁵

entendre en la següent informació, extreta del setmanari *La Isla*, núm. 7, 1 de desembre de 1884, p. 1: «Debiendo instruirse expediente justificativo para el ingreso en la Orden Civil de Beneficencia por los hechos llevados a cabo por D. Narciso Puget y Sentí, notario de esta Ciudad, la noche del día 3 de Diciembre de 1882 [...], se hace público por medio del periódico oficial a fin de que se puedan presentar reclamaciones en pro o en contra de su exactitud ante el señor Delegado del Gobierno en Ibiza, nombrado para instrucción de dicho expediente, durante el plazo de 30 días, a contar desde el 19 del corriente». Malgrat tot, el seu nom no consta en cap de les relacions de persones reconegudes amb tal distinció que apareixen en els números del diari oficial *Gaceta de Madrid*, que van entre l'1 de desembre de 1882 i el darrer dia d'aquest mes de l'any 1890. Tampoc s'esmenta la concessió de la distinció a Puget en cap de les fonts consultades per a l'elaboració d'aquest treball.

34. El tinent de navili José Cossi González va ser comandant de Marina de les Pitiüses entre 1882 i 1883.

35. Vegeu «Premios y pensiones que concede la Sociedad Española de Salvamento de

S'ha de dir que aquest reconeixement només va ser atorgat en vint-

Náufragos». *Boletín de la SESN*, quadern XVIII, núm. 344, juliol-setembre 1916, p. 54. La SESN va anar creant diferents premis i pensions, que va fixar i regular per primera vegada en els seus estatuts de juliol de 1885. La Comissió Executiva del Consell Superior era l'encarregada d'avaluar els mèrits i concedir aquestes recompenses, en vista dels informes facilitats per les juntes o les autoritats de les localitats respectives. A partir de 1888 hem de distingir entre les medalles de Premi (d'or, plata i bronze), atorgades per premiar actes de salvament, i les medalles de Cooperació (igualmente d'or, plata i bronze), destinades bé a premiar «servicios eminentes o de gran valía prestados a la Sociedad» pels seus protectors, bé a les autoritats i particulars «que con sus acertadas medidas, disposiciones o conocimientos especiales han contribuido al mejor éxito de un salvamento sin tomar parte en las maniobras practicadas en el mar ni con los aparatos» (*op. cit.*: 54-56). La Medalla d'Or concedida a Narcís Puget Sentí (fig. 10 i 11) és una peça excepcional pel que fa al seu disseny, el qual degué modificar-se poc després per fixar el model definitiu, encara que no hem pogut trobar cap menció al respecte. En tot cas, requeriria d'un estudi més detallat que excedeix els objectius d'aquest treball. A la cara de la medalla, en el cos central, hi apareix representada una àncora sobre un fons de rajos de llum que provenen d'una petita estrella, situada a la part superior central. A l'exerg es pot llegir «SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS · 1880·». A la part central del revers hi ha gravada la llegenda «PREMIO A LA ABNEGACION Y AL HEROISMO», i a l'exerg diu: «PRIMER PRESIDENTE EL ALMIRANTE MARQUÉS DE RUBALCAVA», en referència a l'oficial de Marina Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal (1803-1881), primer president de la SESN. La medalla penja d'una cinta de color porpra a través d'una senzilla anella sense ornaments. En el disseny definitiu de les medalles de Premi d'Or, Plata i Bronze apareixia a l'anvers l'escena bíblica de Jesús calmant la tempesta al llac Tiberíades, amb la llegenda a l'exerg: «SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS · DOMINI · SALVA · NOS · PERIMUS» (Senyor, salva'ns, que perim!). Al revers, a la part central, en una corona d'olivera s'hi podia llegir: «PREMIO A LA ABNEGACION Y AL HEROISMO»; i al voltant: «FUNDADA EN EL AÑO DE · MDCCCLXXX·». Penjava d'una cinta llistada de vermell, blanc, blau i groc, a través d'una cimera del mateix metall, formada per dues àncores i branques de llorer i fulles de palma, amb una barra rígida com a enganxall que les unia per la part de dalt. Quan el rei Alfons XIII va casar-se, el 1906, s'afegí entre les dues àncores un petit medalló amb el bust de la reina Victòria Eugènia de Battenberg, que fou suprimit amb l'arribada de la República, l'any 1931. Les medalles de Coopera-

i-cinc ocasions³⁶ durant els gairebé cent anys d'existència de la SESN, entre 1880 i 1972, data en què s'integrà en la recentment creada Creu Roja del Mar (Garcia Domingo 2000: 17). De fet, la de Puget fou la primera Medalla d'Or que concedí l'entitat, fins que s'atorgà aquesta mateixa distinció al marí, escriptor i polític basc Julián de Salazar y Garaigorta, amb motiu del salvament de la tripulació del vapor anglès *Isle of Bute*, l'11 de desembre de 1883 a la Barra de Portugalete (Biscaia)³⁷.

A més, Narcís Puget Sentí fou l'únic eivissenc en rebre tal recompensa i també un dels dos únics balears que hem pogut documentar, junt amb el mallorquí Manuel Villalonga Pérez, president de la Junta de Palma de la SESN, en reconeixement a l'encertada direcció de les maniobres de salvament dels tripulants del bergantí-goleta *Sebastiano*, naufragat el 19 de febrer de 1900 en aigües de la costa del Molinar (Palma).³⁸

ció es diferenciaven en el cos central llis del revers, en l'absència de cimera d'àncores i rams vegetals i en els colors de la cinta, que en aquest cas era vermella amb una llista blanca central (Fernández de la Puente 1953: 347-349; Guillén 1958: 249-251).

36. La Medalla d'Or de Cooperació es concedí en quinze ocasions.

37. Vegeu, p. e., Castro (1887: 34-41).

38. També hauríem d'afegir almanco dues medalles d'Or de Cooperació, una (1894) al mateix president de la Junta de Palma, Manuel Villalonga Pérez, i l'altra (1930) a Joan Francesc Taltavull Galens, president de la Junta de Maó (Garcia Domingo 2000: 42; Rodríguez 1997: 18). Per altra banda, el mes de maig de 1883, per tant, pocs mesos després del salvament dels tripulants de l'*Adolf*, es produí un nou accident marítim a la zona des Trucadors, el de la pollacra-goleta francesa *Reine des Anges*, que es resolgué amb l'heroic salvament de tota la tripulació del vaixell, formada per quatre mariners i el capità, i que va merèixer la concessió de la Medalla de Plata de la SESN per als mariners Domènec Ciles, natural de la Garrotxa, i Joan Riera Ros, primer eivissenc que rebé tal distinció (*El Bien Público*, 23 de maig de 1883, p. 3). Així mateix, tres dels tripulants del llaut *Bartolomé 1^a*, Antoni Marí Escandell, Francesc Ribes Joan i Joan Torres Pujol, que juntament amb el patró de l'embarcació Bartomeu Marí Maians, havien intervingut en el salvament de la bricarca austríaca *Mini P.*, que naufragà a la badia mallorquina d'Alcúdia la matinada del 18 al 19 de novembre de 1883, sembla que foren



Figura 9. Pintura al·lusiva al salvament de la tripulació de l'*Adolf*, obra de Narcís Puget Viñas, de la qual es desconeix actualment el parador (oli sobre tela. 90 x 80 cm, fotografia cortesia de Guillermina Puget Reig).

Resumint molt, podem dir que la SESN era una entitat benèfica que tenia per objectiu socórrer les víctimes dels naufragis. Va ser fundada el 19 de desembre de 1880 i pocs anys després, el 1887, va ser declarada d'utilitat pública. Es tractava d'un organisme integrat per tota una xarxa de juntes locals, que gaudien d'una considerable autonomia, encara que compartien un mateix reglament. El Consell Superior, ubicat a Madrid, n'era l'òrgan central, l'encarregat de coordinar el funcionament i de mantenir la cohesió de tot el teixit de juntes locals a través d'una Comissió Executiva Permanent, que en supervisava les despeses i els aportava ajudes econòmiques quan era necessari.

Les forces vives d'una localitat costanera on hi hagués problemes de seguretat marítima podien acordar la creació d'una junta local i posar en marxa una estació de salvament. Una junta directiva s'encarregava de la seua gestió. S'havien de captar socis i recursos econòmics per a l'adquisició, manteniment i renovació de bots i material de salvament, així com per a la

construcció d'una caseta on poder desar tot aquest equipament. Va arribar a haver-hi 63 juntes locals escampades arreu de l'Estat espanyol (Garcia Domingo 1995: 9-11; 2000: 13-17).

A les illes Balears tenim constància de l'existència de dues juntes locals a Mallorca –la de Palma (creada el 1884), amb estacions de salvament a Andratx, Felanitx, Sóller i Alcúdia, que a partir de 1904 va tenir una trajectòria independent–, una a Eivissa (1887), la qual va tenir una vida efímera, i dues a Menorca –la de Maó (1904 i 1919), amb una estació a la localitat de Fornells (1921), i la de Ciutadella (1930)–.³⁹

Precisament, Puget va ser un dels impulsors de l'única junta local de salvament de naufragis de les Pitiüses, creada l'octubre de 1887, junt amb les següents persones: l'aleshores comandant de Marina Carlos Villalonga y Vega Verdugo,⁴⁰ que va presidir la primera directiva de l'entitat; el batle de Vila Federico Lavi-

39. Sobre la història de la SESN a les nostres illes, podeu consultar Garcia Domingo (2000) i Rodríguez (1996; 1997).

40. El tinent de navili Carlos Villalonga y Vega Verdugo va ser comandant de Marina de les Pitiüses entre els anys 1885 i 1889.

els primers eivissencs en rebre la Medalla de Bronze de l'entitat (Domingo & Druguet 2010).

lla González-Turiya,⁴¹ que n'ocupà la vicepresidència; Ignasi Wallis Llobet i Josep Valero. A més sabem que en fou un dels socis fundadors, amb una aportació de 30 pessetes i que va ocupar el càrrec de secretari d'aquella directiva inicial.⁴²

En reconeixement als seus esforços, el Consell Superior de la SESN va donar un vot de gràcies als esmentats Villalonga, Lavilla, Valero, Wallis i Puget, «por sus eficaces gestiones a favor de la propaganda y constitución de la Junta de Ibiza» (SESN 1888: 47).

Narcís Puget Sentí va morir el matí del dia 6 d'agost de 1907, a l'edat de 63 anys,⁴³ i el seu funeral, celebrat al dia següent, es convertí en un dels més concorreguts que es recordaven fins aleshores, una multitudinària manifestació de dol, resultat, sens dubte, de la gran popularitat i simpatia guanyades entre bona part de la gent de la ciutat i també d'algunes persones de la pagesia.⁴⁴

L'any 1923, la societat regeneracionista mallorquina Foment del Civisme⁴⁵ va acordar per unanimitat la seua distinció com a membre de

l'Arxiu Històric de l'entitat, «por haber intervenido varias veces con verdadera exposición de su vida en el salvamento de naufragos», i encarregà la redacció de la seua biografia (fig. 12), segons consta en la «Memoria del ejercicio 1923» del Foment, a l'aleshores registrador de la propietat de Maó Vicent Tur Cardona *Corb*, casat amb la filla del notari, Manuela Puget Chorac.⁴⁶

La subhasta del buc i la càrrega

Vistes les dificultats tècniques per extreure l'*Adolf* de les roques on restava encallat i atès que «dicho casco está condenado por pericia tanto por innavigable como por ser imposible su recomposición, sirviendo únicamente para deshacer», el

mes de gener de 1883 el delegat a Eivissa del Consolat de Suècia i Noruega, Joan E. Wallis, anunciava a través de diferents periòdics estatals la venda del vaixell en pública subhasta. Aquesta va tenir lloc el dia 17 d'aquell mes de gener a la ciutat d'Eivissa i, a més del buc, es va procedir a subhastar també el seu aparell, les veles, àncores, cadenes, amarres i la resta de pertrets, que prèviament li havien estat extrets i romanien emmagatzemats en aquest port.⁴⁷

Encara que no disposam de dades sobre la venda, hem de suposar que el nou propietari va procedir al desballestament de la nau en el mateix punt de l'embarrancament.

Pel que fa a la càrrega de devers 1.200 taulons de fusta que transportava el vaixell, es va seguir el mateix procediment, i se n'anuncià la subhasta per al dia 31 de maig de 1883 en diferents mitjans estatals.⁴⁸

Bibliografia

AGUILÓ, Cosme (2002). *Toponímia i etimologia*. Barcelona – Palma: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 330 p.

CASTRO, José de (1887). *La caridad marítima*. Madrid: Imprenta de Fortanet, 52 p.

DOMINGO, Antoni & DRUGUET, Glòria (2010). «El naufragi del *Mini P.* (1883) i la Societat Espanyola de Salvament de Naufragos». *VI Jornades d'Estudis Locals d'Alcúdia*. Alcúdia: Ajuntament d'Alcúdia, p. 149-166.

EEiF= (1995-). *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*. Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Palma: Universitat de les Illes Balears.

ESCUDE, José María (1890). *Plus ultra*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de G. Pedraza, 747 p.

FAJARNÉS CARDONA, Enric (1995). *Lo que Ibiza me inspiró*. Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera, 406 p.

FERNÁNDEZ DE LA PUENTE, Federico (1953). *Condecoraciones españolas: órdenes, cruces y medallas civiles, militares y nobiliarias*. Madrid: Osca, 606 p.

45. La societat Foment del Civisme es constituí a Palma l'11 de febrer de 1914 i es va mantenir activa fins al colp d'Estat de 1936. L'advocat Jeroni Massanet Beltran (1872-1934) en fou un dels socis fundadors i l'ànima durant gran part de la seua existència, a més de ser-ne el president des de la creació i en diferents etapes (1914-1917, 1926-27, 1930 i 1932-34). El metge Jaume Comas i el polític Pere Martínez Rosich foren altres presidents de l'entitat en els seus primers anys de vida. El Foment tenia una finalitat regeneracionista de la vida política, administrativa i cultural illenca, és a dir, de lluita contra el caciquisme i la corrupció, l'arbitrarietat de la justícia, el mal funcionament dels serveis públics, l'encariment de les subvencions, etc. En el si del Foment varen conviure socis d'ideologies i inquietuds diferents, des dels mauristes fins als republicans, el que generà certes contradiccions en el seu discurs i que la seua activitat fos més accentuada en segons quins períodes. Junt amb la lluita contra el caciquisme i molt lligat a aquesta, l'altre gran puntal programari del Foment fou la defensa dels interessos agraris de la petita i mitjana propietat. Això va fer que tengués gran implantació a la part forana de Mallorca i que, fins i tot, arribàs a presentar candidatures als comicis municipals en alguns pobles i a Ciutat. Les seues denúncies contra la corrupció i el caciquisme, especialment a través de les pàgines del periòdic *La Vanguardia Balear*, òrgan d'expressió de l'entitat, causaren fortes polèmiques i els seus dirigents foren processats i expedientats diverses vegades.

46. *La Vanguardia Balear*, núm. 477, 16 de juny de 1923, p. 2, i núm. 532, 5 de juliol de 1924, p. 4. Vicent Tur Cardona (Eivissa 1870?-1928), a més d'advocat i notari, va exercir com a registrador de la propietat a les localitats de Salas de los Infantes (Burgos, 1901-1908), Eivissa (1908-1922), Maó (1922-1926) i Carlet (País Valencià, 1926-?).

47. *El Constitucional Dinástico*, 9 de gener de 1883, p. 3; *La Opinión*, 13 gener 1883, p. 4.

48. *El Graduador*, 15 i 16 de maig de 1883, p. 3, i *La Opinión*, 19 de maig de 1883, p. 4. En cap cas aquestes fonts esmenten que el vaixell transportàs blocs de marbre, com ja hem comentat abans.

GARCIA DOMINGO, Enric (1995). «La Sociedad Española de Salvamento de Naufragos: un altre punt de vista sobre la nostra història marítima». *Drassana: revista del Museu Marítim*, núm. 4. Barcelona: Consorci de les Drassanes de Barcelona, p. 8-15.

GARCIA DOMINGO, Enric (2000). *L'estació de salvament de naufragos de Fornells i el salvament marítim a l'illa de Menorca*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis, 158 p.

GARCIA FERRER, Maria de les Neus (2000). *Historia de la educación en la Ibiza contemporánea*. Eivissa: Edicions Can Sifre, 493 p.

GORDILLO, José Luis (1981). *Formentera: Historia de una isla*. València: Albatros, 345 p.

GUILLÉN, Julio F. (1958). *Historia de las condecoraciones maríneas: cruces, medallas y escudos de distinción*. Madrid: Instituto Histórico de la Marina, 292 p.

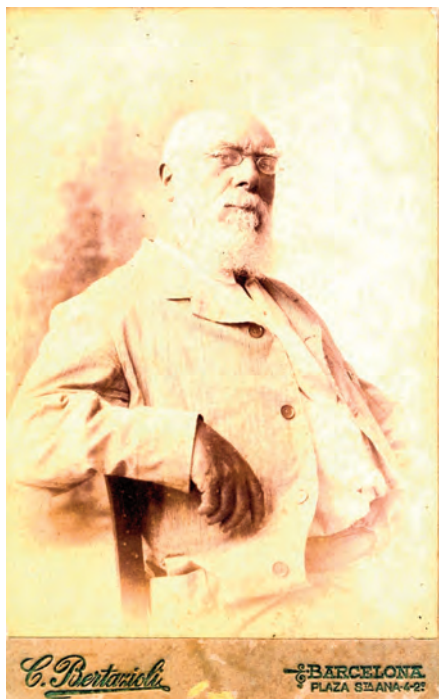
LAMA, Fernando de (2007). «El Neptuno de Eivissa». *Diario de Ibiza*, 14 d'octubre de 2007: Dominical, p. 39-42.

LLABRÉS, Joan (1945). «Naufragio del jabeque de guerra *San Luis* en aguas de Ibiza». *Ibiza*, 13. Eivissa: Instituto de Estudios Ibicencos, p. 204-205.

LLABRÉS, Joan (1958). *Apuntes para la historia marítima de Ibiza*. Palma: Escuela Tipográfica Provincial, 261 p.

MACABICH, Isidor (1965). *Historia de Ibiza*. Vol. II. Barcelona: ART-85, 360 p.

Figura 12. Retrat de maduresa de Narcís Puget Sentí realitzat a l'estudi de Carlo Bertazioli de Barcelona (fotografia cortesia de la família Marí de la Paz).



Figures 10 i 11. Anvers i revers de la Medalla d'Or amb què la Societat Espanyola de Salvament de Naufragos premià Narcís Puget (fotografies cortesia de la família Marí de la Paz).

MARÍ CARDONA, Joan (1983). *Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs, 497 p.

MARÍ CARDONA, Joan (1992). *Els camins i les imatges de l'arxiduc ahir i avui*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs, 243 p.

RIBES, Enric (2014). «Es Trucadors». *El Pitiús 2014*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs, p. 72-79.

RIBES, Enric (Inèdit). *Toponímia i dialecte a Eivissa i Formentera*. Tesi doctoral.

RODRÍGUEZ, Antoni (1996). «Descripció històrica de la 'Sociedad Española de Salvamento de Naufragos' a l'arxipèlag balear (part I)». *Xabec*, núm. 11. Palma: Associació d'Amics del Museu Marítim, p. 15-23.

RODRÍGUEZ, Antoni (1997). «Descripció històrica de la 'Sociedad Española de Salvamento de Naufragos' a l'arxipèlag balear (part II)». *Xabec*, núm. 12. Palma: Associació d'Amics del Museu Marítim, p. 16-23.

SOCIETAT ESPANYOLA DE SALVAMENT DE NAUFRAGS (1883). *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, año III*. Madrid: Imp. y Fundación de Manuel Tello, 175 p.

SOCIETAT ESPANYOLA DE SALVAMENT DE NAUFRAGS (1887). *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, año VII*. Madrid: Imp. de Fortanet, 256 p.

SOCIETAT ESPANYOLA DE SALVAMENT DE NAUFRAGS (1888). *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, año VIII*. Madrid: Tip. Manuel

Ginés Hernández – Imp. de la Real Casa, 280 p.

SOCIETAT ESPANYOLA DE SALVAMENT DE NAUFRAGS (1890). *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, año IX y X*. Madrid: Imp. de Fortanet, 150 p.

SOCIETAT ESPANYOLA DE SALVAMENT DE NAUFRAGS (1915). *Boletín extraordinario de propaganda*. Madrid: Imp. Hijos M. G. Hernández, 166 p.

VUILLIER, Gaston (1990). *Les illes oblidades. Viatge a les illes Balears*. Palma: Moll, 257 p.

Hemeroteca

Boletín de la Sociedad Española de Naufragos (diversos núm. 1915-1969), *Crónica Meridional* (Almeria), *Diario de Ibiza*, *El Ancora* (Palma), *El Balear* (Palma), *El Bien Público* (Maó), *El Constitucional* (Alacant), *Gaceta de Madrid*, *El Graduador* (Alacant), *El Isleño* (Palma), *El Resumen*, *Ibiza*, *La Discusión* (Madrid), *La Ilustración Española y Americana* (Madrid), *La Isla*, *La Opinión* (Palma), *La Vanguardia Balear* (Palma), *La Voz de Ibiza*.

Agraïments

A David Albert Vázquez, Felix Marí de la Paz, Guillermina Puget Reig, Enric Ribes i Marí i a tot el personal dels arxius i les biblioteques consultades.

DAVID RIBAS I RIBAS
HISTORIADOR ■