

El salvament de la pollacra goleta *Reine des Anges* (1883)

per David Ribas i Ribas

Introducció

En un article anterior en aquesta mateixa revista ens referíem a l'embarrancament a la darrerria de 1882 d'un vaixell de bandera sueca, l'*Adolf*, a la costa des Trucadors amb catorze tripulants i càrrega i a l'immediat salvament de tota la tripulació gràcies a la intervenció del notari eivissenc Narcís Puget Sentí. Una arriscada acció que li valgué la concessió de la màxima distinció de la Societat Espanyola de Salvament de Naufragis (SESN), la Medalla d'Or, la primera d'aquesta categoria lliurada per l'entitat.

Aquesta entitat benèfica, que tenia per objectiu socórrer les víctimes dels naufragis, havia estat creada feia molt poc temps, el desembre de 1880, tot i que progressivament va anar estenent una xarxa de juntes locals autònomes a les principals poblacions costeneres de l'Estat espanyol, dependents del Consell Superior de la SESN ubicat a Madrid. Era la Comissió Executiva d'aquest Consell Superior l'encarregada d'avaluar els mèrits i concedir les recompenses en vista dels informes facilitats per les juntes o les autoritats de les localitats corresponents (Ribas 2015).

Així, a pesar de no disposar d'una junta local a les Pitiüses en aquells primers anys d'existència —que es crearia a Eivissa l'octubre de 1887, però que tendria una vida molt breu— (Cirer 2017), la SESN va premiar diversos eivissencs per la seua participació en dos salvaments marítims més, esdevinguts a les costes de les nostres illes al llarg de l'any 1883: un arran de l'accident que va patir el vaixell de pavelló

francès *Reine des Anges* el mes de maig a les costes de Formentera i l'altre com a conseqüència de l'embarrancament i posterior naufragi de la bricarca de matrícula austríaca *Mimi P.*, que va tenir lloc el mes de novembre en aigües de la badia d'Alcúdia (Mallorca) i en el qual participaren els tres tripulants i el patró del llaüt *Bartolomé 1^o*.¹

El salvament de la *Reine des Anges* i de la seua tripulació

En aquesta ocasió, emperò, ens centrarem en el primer, que va tenir lloc novament a la punta des Trucadors de Formentera a la primera del mes de maig de 1883, arran de l'accident que patí el vaixell de pavelló francès *Reine des Anges*, en xocar i quedar embarrancat en algun punt a l'oest d'aquella costa (SESN 1884: 23).²

Es tractava d'una pollacra goleta³ de 96 tones⁴ construïda a les drassanes del port occità de La

Novèla el 1862 i que s'havia destinat a la navegació comercial de gran cabotatge.⁵ El dia 2 de maig havia sortit del port algerià d'Orà en direcció a la ciutat de Seta amb un carregament d'escorça de bel·lotera.⁶ La tripulació estava formada per quatre persones, a més del capità de la nau Achille Ferdinand Salgé.⁷

El fort temporal que aquells dies regnava a la mar Balear va provocar que la *Reine des Anges*, que la nit del 4 al 5 de maig devia navegar molt a prop de Formentera, envestís contra la costa oest dels Trucadors, i quedàs embarrancada en aquell indret.

Segons la narració oficial dels fets,⁸ en arribar la notícia al port

5. *Registre Maritime. Bureau de Reinsegnements sur Navires 1886-87*, p. 172.

6. *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, part I, t. LXIV, 1886, p. 191 i *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3.

7. Achille Ferdinand Salgé (1838-1906), armador i *capitaine au long cours*, és a dir, capità de bucs de cert tonatge destinats a la navegació a molt llarga distància. Va néixer a Canari, al departament de l'Alta Còrsega. Sabem que des de 1866 exercí com a *capitaine au long cours* en vaixells comercials. Estava casat amb Rose Blanche Marie Martel. Va morir el 5 de gener de 1906 a la comuna de Jocas, al nord a prop de la ciutat d'Ais de Provença, al nord-est del departament de les Boques del Roine.

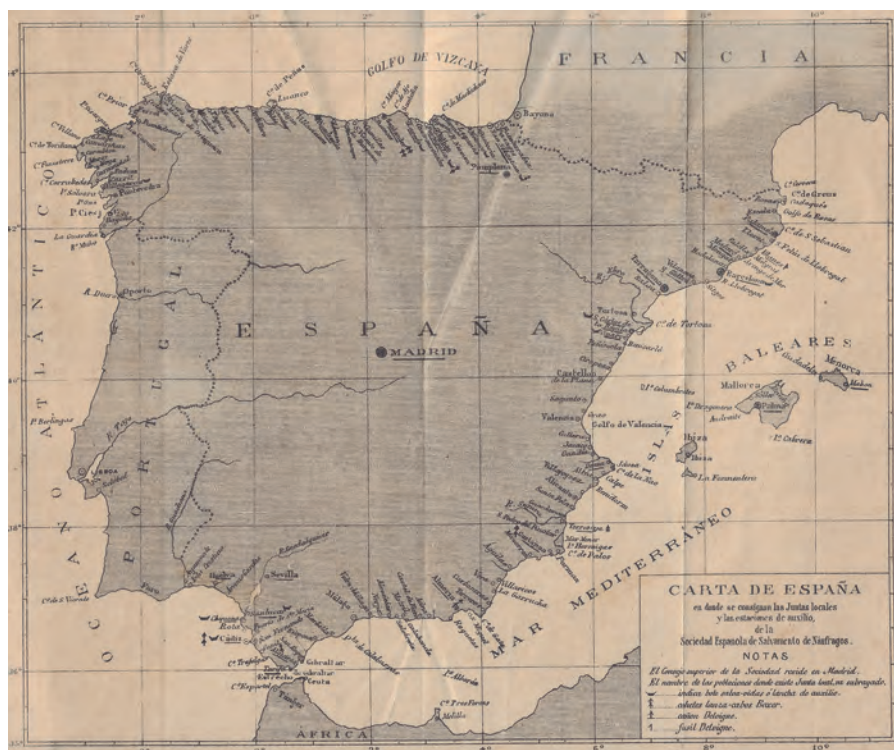
8. Tenim notícia dels fets bàsicament gràcies a l'informe que la Comissió Executiva de la SESN va sol·licitar sobre el salvament de la tripulació del vaixell, així com per la crònica que va publicar el setmanari *El Ibicenco* en el número del dia 12 de maig de 1883 i que coneixem per la posterior transcripció d'altres diaris balears, com ara *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3; *El Àncora*, 18 de maig de 1883, p. 3 i *El Bien Público*, 23 de maig de 1883, p. 3.

d'Eivissa, l'assessor i comandant accidental de Marina de les Pitiüses, Josep Enric Riquer Ribes, va disposar que sortissin tot d'una amb una embarcació cap a aquell lloc un grup de persones entre les quals es trobaven Manuel Puget Planes, pilot comissionat per al salvament, el mestre d'aixa Jaume Riera Planells i el metge director de Sanitat del port d'Eivissa Guillem Ramon Colomar. Formaven part també del grup de persones que es dirigiren al punt de l'accident el pràctic del port Bartomeu Comelles i el director del periòdic *El Ibicenco* Josep Verderra Ramon.⁹

Cap a aquell mateix indret salparen igualment els escampavies del servei de vigilància costanera *Constante* i *Gallardo*,¹⁰ amb les se-

9. El 21 de maig de 1883 la SESN remetia una comunicació al comandant accidental de Marina de les Pitiüses, Josep Enric Riquer Ribes (1817-1884), en la qual sol·licitava un informe sobre el salvament de la tripulació de la *Reine des Anges*. Aquest informe, que apareix a l'*Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* de 1884 (p. 23-24) amb data de 5 de juliol de 1883 recull una transcripció de l'acta sobre aquest fet aixecada el 20 de juny d'aquell any per la mateixa Comandància de Marina, que signen Josep E. Riquer Ribes, Manuel Puget, Ignasi Wallis, Jaume Riera, Josep Riquer, Josep Verderra, Bartomeu Comelles i Manuel Sánchez. Entre les persones que donen fe del que es recull en aquesta acta es trobava també Bartomeu Ros Tur, patró del llaüt *Juanito*, encara que no signa l'esmentat document. Per altra banda, *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3, reproduint el número del setmanari *El Ibicenco* del dia 12 de maig anterior, esmenta també el director de Sanitat del port d'Eivissa, Guillem Ramon Colomar, entre les persones que acudiren al lloc de l'accident.

10. *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3. Sabem que els escampavies *Gallardo* i *Constante* prestaren servei en la vigilància costanera a les aigües balears almanco des de mitjan segle XIX, dedicant-se especialment a la lluita contra el contraban de productes com el tabac, del qual feren nombrosos comissos en diferents punts de l'arxipèlag, com el que realitzaren a l'illa de s'Espalmador a darrers del mes de març de 1881: «En telegrama de hoy dice al Sr. Ministro del ramo el Comandante de Marina de Ibiza: "Los patrones de las escampavías *Constante* y *Gallardo* me dan parte que a consecuencia de orden del Comandante del *Alerta* sostenían una vigilancia suma sobre el Espalmador, por tener noticias de haber tabaco ensecretado, y en el día de ayer ambas tripulaciones de las barquillas encontraron el secreto, y si



Mapa en el qual s'assenyalen les juntes locals i les estacions d'auxili de la Societat Espanyola de Salvament de Náufragos existents el 1884 a l'Estat espanyol (extret de l'*Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* de 1884).

ues respectives tripulacions i els seus patrons, Vicent Torregrossa i Manuel Sánchez, portant a bord, així mateix, el vicecònsol de França a les Pitiüses Ignasi Wallis Llobet i l'agregat de dit viceconsolat Josep Riquer Aquerza.

El fort temporal marítim emperò va fer que l'expedició arribàs ja de nits a l'indret de l'accident i que s'haguessin de posposar els treballs de salvament, i obligar les embarcacions a situar-se a la costa est des Trucadors, a recer del fort vent i la maregassa.

bien no se puede decir el número de bultos, por estar deshechos, se calcula que serán de 50 a 60."» (*Gaceta de Madrid*, núm. 83, 24 de març de 1881, p. 797). Després de devers mig segle de servei, el *Gallardo* va enfonsar-se a mitjan de 1897, a unes 25 milles de Cartagena (*Diario de Ibiza*, 6 d'abril de 1897, p. 2). Pel que fa a l'escampavies *Constante*, la Junta administrativa de l'Arsenal de Cartagena disposava per Reial ordre de 18 d'abril de 1899 la venda en concurs lliure el dia 23 de novembre d'aquell any, entre d'altres naus, d'un lot de nou escampavies, del qual formava part amb les màquines i pertrets corresponents, pel preu de 150 pessetes (*Gaceta de Madrid*, núm. 292, 19 d'octubre de 1899, p. 206).

En apuntar el dia, la fúria del temporal continuava sense afluixar i la perillosa situació en la qual es trobava la *Reine des Anges* feia urgent el salvament de la seua tripulació. Però davant la impossibilitat de poder-s'hi comunicar per mor de la distància que els separava i el fort vent que seguia bufant, el patró de l'escampavies *Gallardo* va requerir l'ajuda d'un dels seus mariners més agosarats, Domingo Siles,¹¹ el qual, després de rebre les corresponents instruccions, es llençà a l'aigua i nedà amb gran esforç fins que aconseguí arribar a bord del vaixell embarrancat. De seguida

11. No està clar el nom vertader d'aquest mariner originari de la localitat almerienca de Garrucha, que a les fonts apareix de diverses formes: «Domingo de Silos» (*Anuario de la SESN*, 1884, p. 24; *La Isla*, 21 de març de 1885, p. 1), «Domingo Silos» (*Anuario de la SESN*, 1884, p. 24, 43 i 45) i «Domingo Ciles» (*El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3; *El Ancora*, 18 de maig de 1883, p. 3; *El Bien Público*, 23 de maig de 1883, p. 3 i *El Balear*, 31 de maig de 1883, p. 3), tot i que a partir de les dades de l'Institut Nacional d'Estadística ens hem decantat per la forma Siles, un llinatge més freqüent que els pràcticament inexistents Silos i Ciles.

es tornà a llençar a la mar amb una corda que li havia de servir per guiar un altre cable més gruixat amb el qual dirigir la barca de salvament des de terra fins a la *Reine des Anges*. A pesar de la seua exposició al perill, Siles va poder arribar a terra gràcies a l'auxili d'un altre mariner, però la corda que portava amb ell es va rompre en estirar-la, per la qual cosa es va veure obligat a regressar novament a bord del buc i tornar amb una altra soga fermada al cos.

Per tercera vegada el fatigat mariner va haver de repetir la mateixa operació d'arribar nedant fins al vaixell, en aquesta ocasió portant instruccions d'arriar un bot¹² en el qual embarcar tota la tripulació i intentar així arribar a la costa. Però el capità Salgé es negà aleshores a abandonar la nau i remeté un escrit al vicecònsol en el qual li encomanava la seua tripulació. Davant la temerària resposta del capità del vaixell, s'envià novament Siles amb ordres d'arriar el bot i conduir la resta de la tripulació a terra: «y vemos las embravecidas olas cubrirle de proa a popa, pero se les grita ánimo, embarcarse [sic] no haya miedo; por fin se embarcan, y antes de largarse diez pasos del buque la embarcación [se] había sumergido; entonces vimos sobre las olas asomar seis cabezas, la de Ciles y cinco marineros, que animados por todos los presentes infundiéndoles valor y esperanzas de salvarse llegaron a tierra casi desfallecidos.»¹³

La sorpresa fou màxima entre el grup de salvament en comprovar que un dels tripulants d'aquella embarcació no era membre de la tripulació de la *Reine des Anges*, sinó que es tractava del mariner eivissenc Joan Riera Ros, «el cual, hallándose trabajando en unión de varios otros en las inmediaciones

del sitio de la ocurrencia, viendo embestido el buque, el peligro que corría éste, y más que todo sus tripulantes, concibió la resolución de salvarles, y sin medir la gravedad del riesgo que iba a correr se arrojó impávido al mar en lo más recio del temporal, y por fin llegó al buque, animó a los tripulantes, les hizo ver la necesidad de que le ayudasen a aferrar las velas, como lo hicieron, compartió con ellos las penalidades que son consiguientes en tales casos, y con la acertada disposición que tomó de apuntalar el buque por medio de dos vergas amarradas a los costados de babor y estribor, pudo conseguir que la embarcación no se atravesase, y por este medio se contribuyese a la salvación de la misma y sus tripulantes» (SESN 1884: 24).¹⁴

Seguint la crònica dels fets, una vegada salvada la tripulació, però amb el capità encara a bord del vaixell, el patró i els mariners de l'escampavies *Constante* portaren una llanxa per terra des de la rada de s'Espalmador,¹⁵ en la qual s'embarcà novament Domingo Siles,

14. Per la seua part, *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3, diu el següent: «un valiente hijo de la marina de Ibiza, llamado Juan Riera y Roz [sic], que despreciando la vida y desafiando la furiosa tempestad se arrojó al mar para auxiliar al buque y tripulantes el día cinco por la madrugada cuando más fuerte era el temporal, sin que los abandonara en todo el día y noche.» És probable que l'esmentat mariner formàs part de la tripulació del llaüt *Juanito*, que patronejava Bartomeu Ros Tur, una de les persones que apareixen en l'acta de la Comandància de Marina sobre el salvament de la *Reine des Anges* i la seua tripulació (Cf. nota 9). Riera (2016: 303) recull un assentament de 20 de setembre de 1861 amb el nom de Bartolomé Ros Tur acompanyat de la següent informació: «Natural de Ibiza. Hijo de Lorenzo y Margarita. Cuando se formó este asiento tenía 29 años. [...] Está inscrito en el folio 1.738 de la antigua lista matriz de hombres de mar del año 1848. Cuando se formó esta anotación patroneaba el "llaüt" *San Bartolomé*, folio 117, lista 3ª, desde 19/08/1861. El 03/03/1848 se matriculó. Se le expidió el título de Patrón de Gracia, condicionado presentar sustituto para Servir Campaña, designando a Vicente Mari, el cual salió en el falucho *Loovis*, para el Depósito del Arsenal de Cartagena. Se enroló en el jabeque *San Juan* y en el "llaüt" *San Lorenzo*. Pasó la revista anual. La última anotación es de abril de 1860».

12. Curiosament, la crònica del salvament publicada pel setmanari *El Ibicenco* i transcrita per diversos mitjans escrits parla d'un «lambot» o «lambote», en al·lusió al tipus de barca de carcassa metàl·lica recoberta de formigó de calç hidràulica ideada a mitjan segle XIX pel francès Joseph Louis Lambot.

13. *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3.

però que se submergí abans d'aconseguir aproximar-se a la *Reine des Anges*, per la qual cosa el valerós mariner hagué d'arribar-hi nedant i allí va restar fins al final de les operacions de salvament de la nau.

L'endemà va encalmar-se el temporal i es pogueren iniciar les maniobres per reflotar el buc, que foren dirigides pel pilot Manuel Puget. Finalment, aquell mateix dia la *Reine des Anges* feia arribada forçosa al port d'Eivissa amb avaries.

Tot i que no coneixem la data en què la nau va abandonar definitivament la nostra illa ni quin fou el seu port de destinació, sí sabem que la partida es va produir d'una forma precipitada, com veurem més endavant.

L'atorgament de distincions als protagonistes del salvament

El periòdic *El Ibicenco*, en el seu número de dia 12 de maig, s'afanya a demanar recompenses als governs dels estats espanyol i francès i a la Societat Espanyola de Salvament de Nàufrags a fi de premiar als protagonistes del salvament, «principalmente a los marineros Domingo Ciles y Juan Riera y Ros.»¹⁶

El 21 de maig el president de la SESN remetia una comunicació a la Comandància de Marina de les Pitiüses sol·licitant informe sobre el salvament dels cinc tripulants de la *Reine des Anges*, a la qual el comandant accidental de Marina Josep Enric Riquer va respondre el 5 de juliol amb la transcripció literal de l'acta del salvament, datada el 20 de juny anterior i signada pel mateix comandant accidental, pel pilot comissionat per al salvament Manuel Puget, pel vicecònsol de França a les Pitiüses Ignasi Wallis, per l'agregat al dit viceconsolat Josep Riquer Aquerza, pel mestre d'aixa Jaume Riera, pel director del periòdic *El Ibicenco* Josep Verdura, pel pràctic del port de Vila Bartomeu Comelles i pel patró de l'escampavies *Gallardo* Manuel Sánchez.¹⁷

Tenint en compte l'esmentat informe, la Comissió Executiva de la

15. *El Balear*, 15 de novembre de 1883, p. 3.

16. *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3.

SESN decidí atorgar la Medalla de Plata de l'entitat als mariners Domingo Siles i Joan Riera Ros, a més d'una recompensa en metàl·lic de 250 pessetes per hom.¹⁸ Riera es convertia així en el primer eivissenc en rebre la Medalla de Plata d'aquesta societat.

Poc després el diari palmèsà *El Balear*, en la seua edició del 31 de maig, recollia una notícia del darrer número del seu col·lega *El Ibicenco* en la qual s'informava del pas per Eivissa del cònsol general francès a les Balears a fi d'homenatjar les persones protagonistes del salvament:

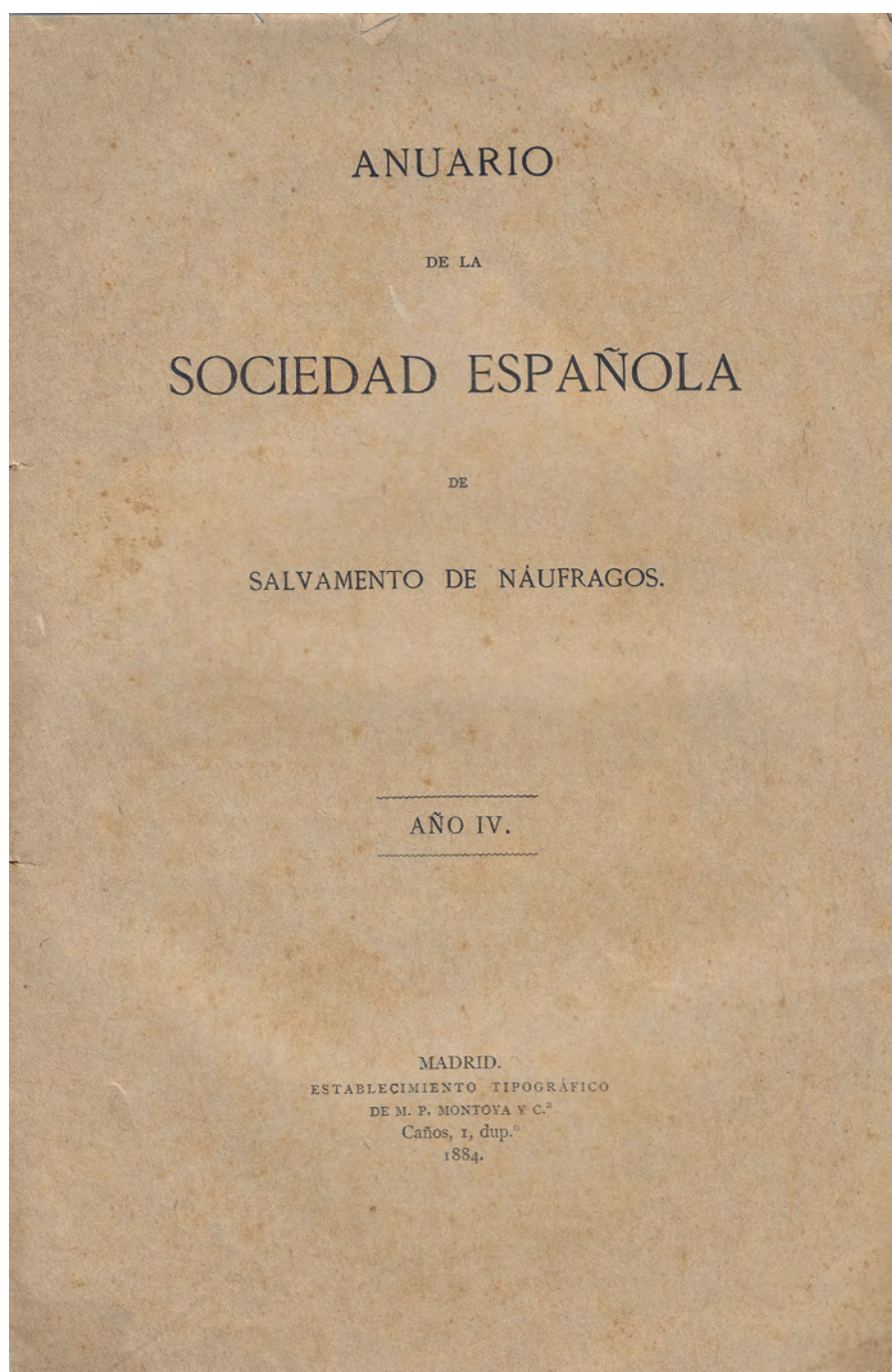
«A consecuencia del *rapport* hecho por D. Ignacio Wallis, Vice-Cónsul de Francia en estas islas, a su superior Sr. Laporte, Cónsul General de las Baleares, pasó este último a ésta en el vapor del domingo con el objeto único de complimentar personalmente a las personas y autoridades, que con sus esfuerzos contribuyeron al salvamento de la tripulación y Bergantín-Goleta francés *Reine des Anges*, y haciéndolo muy particularmente al tripulante del escampavía *Gallardo* Domingo Ciles, y al marinero de esta matrícula Juan Riera y Ros, a quienes dirigió sentidas frases en nombre de la vecina República que representa.»¹⁹

Però, el fet que el protagonisme en el salvament de la tripulació de la *Reine des Anges* i les consegüents recompenses que s'atorgaren els acaparassin unes persones determinades va generar un cert malestar entre algunes altres que també havien participat en aquelles accions i que consideraven que no s'havia valorat suficientment el seu esforç. D'aquí que, passat un temps, el patró de l'escampavies *Constante*

17. *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, 1884, p. 23. Curiosament no s'esmenta el patró de l'escampavies *Constante*. D'altra banda, el patró del llaut *Juanito*, Bartomeu Ros Tur, tot i aparèixer entre les persones reunides per aixecar l'acta, no figura entre els signants del document.

18. *Ibidem*, p. 24 i 152-153.

19. *El Balear*, 31 de maig de 1883, p. 3.



Portada de l'*Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* corresponent a 1884.

Vicent Torregrossa remetés un escrit al periòdic *El Ibicenco* en aquest sentit, que coneixem gràcies, una vegada més, a un article del diari *El Balear*. Aquest escrit anava signat pel corresponsal del rotatiu a Eivissa, el qual, valent-se de les paraules de Torregrossa, criticava amb duresa la parcialitat en l'atorgament dels reconeixements, així com el paper desenvolupat pel vicecònsol Ignasi Wallis en el salvament:

«*El Ibicenco* publica un remitido de un señor F. X. en el cual se dice, que el acontecimiento de la semana ha sido la solemne distribución de premios a los salvadores del buque francés, que se embarrancó en Formentera, ocurriendo el milagro de salir ileso. Como el remitido carece de fecha, ignoramos a qué semana alude su autor. En la presente, nadie que sepamos habló de ese asunto ya trasnochado, y en alguna anterior



Anvers i revers de Medalla de Plata de la Societat Espanyola de Salvament de Naufragos atorgada per premiar un acte de salvament (© Madrid, Museo Nacional del Prado).

se habló, sí, pero no ciertamente en el sentido que lo hace el señor F. X. en su ampuloso escrito. Y es lo más original del caso, que en el mismo número de *El Ibicenco*, donde lo lograron cabida *pro amore Dei* los ditirambos del entusiasta F. X., que, según asegura, salió de la fiesta con los ojos húmedos y el corazón alegre y satisfecho dando fuertes apretones de mano, en el mismo número digo, aparece otro remitido a cuyo pie no se leen iniciales, que no convienen con ningún nombre y apellido de persona conocida, pero sí lee el digno nombre de un honrado y bravo marino, el de D. Vicente Torregrosa, patrón que era de la Escampavía *Constante* y testigo ocular de las heroicidades del cinco de Mayo, por virtud de las cuales *se sacó entero a un buque del sitio en donde han embestido muchos*. ¿Y qué nos dice el señor Torregrosa? Oigámosle. Dice que el escampavía *Gallardo* a bordo de la cual iba el bravo, modesto y joven vicecónsul de Francia —según F. X.— se vió obligada a retirarse al abrigo de la costa, mientras la escampavía *Constante* a las tres de la mañana estaba fondeada en los Trocadores, sitio del embarrancamiento; dice que el sol había salido cuando se presentó la escampavía *Gallardo* con el joven, modesto y bravo vicecónsul de Francia —según F. X.— y principió la operación para el salvamento; que los marineros de su

Escampavía condujeron en hombros una lancha desde el puerto del Espalmador, con la cual se auxilió [sic] la tripulación del buque francés; que la misma Escampavía, mandada por el señor Torregrosa, fue la que, a pesar del mal tiempo, regresó al puerto de Ibiza en busca de auxilios, y finalmente que al ser invitado para presentarse en 1º de Octubre en el Consulado francés, para tener conocimiento de lo acordado por el Gobierno de la República de Francia, vio con sentimiento, que sus servicios habían pasado desapercibidos, resultando premiados los que temieron al peligro y siete horas estuvieron al abrigo de la costa y no quisieron exponer sus vidas por salvar las de sus semejantes, lo cual no se retraerá de obrar siempre del mismo modo, porque él hace el bien por el bien mismo. En realidad no puede ser más notable el contraste que ofrecen los dos remitidos. De una parte, elogios ridículos y exajerados [sic], con inserción de discursos, que sólo oyeron los F. X. y todo ello participado al público en forma anónima, sin duda por la fuerza de la costumbre. De otra parte, el restablecimiento de la verdad por quien no se oculta, y, al producir su queja, tiene el acierto de mostrarse muy superior a las ridiculeces de ciertas gentes, que ya no saben por dónde andan, cegadas por el despecho y la vanidad.»²⁰

El cas és que temps després el setmanari *La Isla* informava que el govern francès havia obsequiat el pilot Manuel Puget i el patró de l'escampavies *Gallardo* Manuel Sánchez amb «un par de anteojos de marina cada uno por los buenos servicios que en el salvamento de un buque de esta nacionalidad prestaron.»²¹

Al cap d'unes setmanes, el mateix mitjà comunicava la decisió del Ministeri de la Marina de França de concedir la Medalla d'Or de primera classe al vicecònsol d'aquella República a les Pitiüses «por su conducta en aquel salvamento y por el buen proceder e inteligencia con que resolvió las cuestiones que le siguieron.»²² El redactor aprofitava l'ocasió per desautoritzar «cierto corresponsal de un periódico de Palma que con su venenosa pluma y poca pericia en leyes que debía conocer se atrevió en aquella época a censurar la conducta de nuestro amigo. Afortunadamente los hechos han demostrado una vez más la ligereza con que escriben y aconsejan ciertos pretenciosos jurisconsultos muy conocidos ya en esta isla.»²³

Aquesta, emperò, no fou l'única polèmica que envoltà aquest accident, com veurem a continuació.

Les males arts del capità Salgé

Sabem que just després de l'arribada a Eivissa de la *Reine des Anges*, el capità Achille Salgé va protagonitzar algun tipus d'incident amb les autoritats locals que hauria precipitat la sortida irregular de port del vaixell amb tota la tripulació, per la qual cosa Salgé fou sancionat posteriorment per les autoritats franceses.

Un any més tard, les males formes del capità Salgé foren l'origen d'un nou enfrontament, aquesta vegada amb l'autoritat consular de l'illa de Menorca, quan la *Reine des Anges* es trobava al port de Maó. Gràcies a aquest episodi disposam

20. *El Balear*, 15 de novembre de 1883, p. 3.

21. *La Isla*, 14 de juny de 1884, p. 1.

22. *Ibidem*, 30 de juny de 1885, p. 1.

23. *Ibid.*

d'algunes referències sobre l'ocorregut anteriorment a la nostra illa, com veurem tot seguit.

Per posar en context aquest fet, hem de dir que al començament d'aquell estiu de 1884 l'epidèmia de còlera que s'havia iniciat dos anys abans al sud-est asiàtic s'havia detectat als ports occitans de Toló i Marsella, des d'on s'estené ràpidament per tota la zona i aviat va envair bona part d'Itàlia i l'aleshores colònia francesa d'Algèria,²⁴ si bé en aquest territori la malaltia no va arribar fins al final del mes d'agost amb el desembarcament a la ciutat d'Alger de tropes franceses infectades procedents de la regió de Tonquín.²⁵

24. Existia aleshores una intensa relació amb la colònia francesa d'Algèria, on residia una nombrosa comunitat d'emigrants procedents de diferents indrets de l'Estat espanyol i on es desplaçaven cada any multitud de treballadors temporers, com recull la premsa de l'època. Així, *El Bien Público*, 5 de juliol de 1884, p. 1, reproduint una notícia anterior del diari valencià *Las Provincias*, diu: «Los numerosos trabajadores de esta costa, que, después de haber pasado una temporada en Argelia, donde logran ganar buenos jornales ocupándose en las faenas agrícolas de la primavera, regresan en este tiempo a sus hogares, están sufriendo grandes contrariedades a consecuencia de las medidas sanitarias que ha hecho preciso adoptar la presencia de cólera en Francia. En la pasada semana llegó a Alicante un vapor, *Amalia*, con más de doscientos de estos inmigrantes, pero la Sanidad, cumpliendo sus deberes, no les permitió desembarcar, y el *Amalia* volvió a Orán, donde las autoridades francesas, a pesar de que el buque no había llegado a fondear en Alicante, lo sometieron a rigurosa observación.

El vapor *Buenaventura*, que, procedente de Argel, llegó a Jábea [sic] con algunos cientos de inmigrantes fue también despachado para Mahón, donde debe hacer cuarentena.»

Amb l'arribada de l'epidèmia de còlera a França molts dels temporers que es disposaven a tornar als seus llocs d'origen, s'hagueren d'enfrontar amb les dificultats provocades pels controls sanitaris: «Tres mil segadores se encuentran sin ocupación en Orán. No pueden trasladarse a España por las cuarentenas.» (*La Correspondencia de España*, 15 de juliol de 1884, p. 3). «Más de dos mil jornaleros andaluces y murcianos, residentes en Orán, se disponen a volver a España, deteniéndolos solamente la dificultad de comunicaciones.» (*Ibidem*, 2 d'agost de 1884, p. 2).

25. *La Correspondencia de España*, 30 d'agost de 1884, p. 3: «La población de Argel está con sobrada razón alarmada con motivo de la llegada de un buque del Tonkín con

Amb motiu de l'inici de l'epidèmia a França, el dia 29 de juny el Ministeri de la Governació espanyol havia establert l'obligatòria quarantena per a tots els bucs que procedissin dels ports bruts de Toló i Marsella, així com de la resta de ports francesos i dels seus dominis mediterranis.²⁶

El 21 d'agost, el vapor *Buenaventura*, procedent d'Alger, va arribar a Alacant després d'haver passat la quarantena corresponent al Llatzeret del port de Maó, aleshores l'únic indret a la Mediterrània on purgaven els vaixells que arribaven a l'Estat espanyol des de ports declarats bruts.²⁷

400 enfermos a bordo que puede infestar no sólo dicha colonia francesa, sino a toda la Europa. / Dada la frecuente comunicación que con Argelia tienen nuestros puertos de Levante, el gobierno español no podía permanecer indiferente ante tan grave noticia, y ha resuelto imponer diez días de cuarentena de rigor a las procedencias de Argelia, tan pronto como ha tenido conocimiento del siguiente telegrama oficial: / Argel, 29 (10,30 m.) / Salud pública buena. / [...] / El transporte *Tonkín*, procedente de Tonkín, con 400 enfermos, perdiendo en la travesía 22 de ellos dentro del Mediterráneo, después de seis días de cuarentena, ha desembarcado hoy e ingresado en el hospital 95 enfermos. La autoridad militar afirma son calenturientos, pero esto no tranquiliza a los habitantes, que siempre han visto llegar el cólera por desembarque de enfermos militares.»

26. «Con motivo de la presencia del cólera morbo [...] este Ministerio [de la Governació] ha declarado sucio el puerto de Tolón y comprometidos todos los de Francia y sus colonias del Mediterráneo, debiendo sufrir 10 días de cuarentena los buques procedentes de los puntos que se haya presentado el cólera si no han tenido accidentes a bordo, y 15 en otro caso y siete de cuarentena igualmente rigurosa los que vengan de los puertos de dichos países donde no exista la citada enfermedad; entendiéndose esa declaración a partir de cualquier fecha de salida.» (*Gaceta de Madrid*, núm. 181, 29 de juny de 1884, p. 883). Tot i que durant algun temps es va permetre que els bucs de manco de 300 tones procedents de les colònies franceses a la Mediterrània observassin una quarantena de set dies (*Gaceta de Madrid*, n. 202, 20 de juliol de 1884, p. 206), amb l'arribada de la malaltia a Algèria al final del mes d'agost, aquesta mesura va ser derogada i aquests ports passaren a ser considerats bruts (*Gaceta de Madrid*, núm. 244, 31 d'agost de 1884, p. 724).

27. Els altres dos grans llatzerets portuaris existents a l'Estat espanyol en aquell moment eren els de Santander i San Simón, a Vigo.

Una setmana després apareixien els primers casos de persones infectades a diferents poblacions de la província d'Alacant i les autoritats decretaven una sèrie de mesures sanitàries de control de l'epidèmia. Encara que aviat es va estendre la idea que l'origen del focus provenia del passatge del l'esmentat vapor *Buenaventura*,²⁸ es fa difícil de creure si tenim en compte la data de sortida del vaixell d'Alger i la de probable arribada de la malaltia a aquell port. De fet, des d'alguns mitjans aviat s'afanyaren a buscar altres possibles orígens, com ara «el contrabando de una lancha pescadora que trajo cajas y fardos procedentes de Francia.»²⁹ Fos com fos, el

28. S'ha de dir que el corresponsal a Xàbia del periòdic alacantí *El Graduador* va mantenir una pòlemica amb el capità del vapor *Buenaventura*, que va iniciar-se a darrers del mes de juliol amb l'arribada d'aquest vaixell procedent d'Alger amb 127 passatgers a bord, després d'haver acomplit els set dies de quarantena establerts en el Llatzeret de Maó. El dit corresponsal acusava les autoritats de Sanitat del port de Xàbia de no haver pres cap tipus de mesura per impedir el desembarcament del passatge i la càrrega del vapor: «Esta conducta, aunque reprochable [...], no lo sería tanto, si el *Buenaventura* procediera de algún punto cuya salud fuese dudosa. Pero tratándose del Lazareto de Mahón, sobradamente sospechoso, y añadida la circunstancia de haberse quedado allí unos ocho o nueve enfermos ¡Dios y las autoridades sabrán de qué, salta a la vista: la culpabilidad inexcusable en que ha caído la autoridad sanitaria del puerto de Jábea [sic]» (*El Graduador*, 27 de juliol de 1884, p. 2). El capità del vaixell va respondre a les acusacions del corresponsal a través d'una carta al diari en la qual negava categòricament els fets i assegurava que «respecto a los pasajeros que quedaron en Mahón, lo efectuaron por haber tomado pasaje [sic] para dicho puerto desde Argel, encontrándose buenos y sanos» (*Ibidem*, 31 de juliol de 1884, p. 3). La polèmica sobre el transport de passatgers malalts i la manca de mesures de control en el desembarcament al port de Xàbia s'allargà fins a dies abans d'originar-se el brot de còlera a la zona d'Alacant (Cf. *Ibid.*, 7 d'agost de 1884, p. 2 i 26 d'agost de 1884, p. 2). Per això és possible que aquests fets influïssin també a l'hora de responsabilitzar el *Buenaventura* de l'arribada de l'epidèmia al Llevant peninsular.

29. *La Opinión*, 4 de setembre de 1884, p. 3. Cf. *El Constitucional*, 5 de setembre de 1884, p. 3: «Hay quien lo atribuye a unos géneros de contrabando que se dicen trasbordados en alta mar a una lancha pescadora de uno de los vapores de la carrera de Marsella; hay quien asegura que el germen fue

cert és que el focus principal de la malaltia que es va iniciar a darrers del mes d'agost, va localitzar-se a Alacant i va afectar diverses localitats d'aquesta província, si bé es detectaren altres focus a les de Lleida i Tarragona —tot i que probablement aquests focus no tenguessin la mateixa procedència. Els seus efectes varen tenir, per tant, un abast bastant limitat i també una durada breu, per haver-se iniciat a darrers de l'estiu, amb la qual cosa el nombre de persones infectades i de víctimes començà a decaure a darrers de setembre i l'epidèmia es pot considerar acabada durant el mes d'octubre, havent afectat devers un miler de persones i provocat al voltant de sis-cents morts (Lozano 2015: 5-6).³⁰

En aquesta conjuntura, el 10 de setembre es produí l'entrada en el Llatzeret del port Maó de la pollastra goleta *Reine des Anges*.³¹ És probable que procedís d'Alger, un dels ports considerats bruts aleshores.

El dia 13 el diari maonès *El Bien Público* informava d'una llarga llista de vaixells que «al anochecer de ayer quedaban purgando cuarentena en el Lazareto», entre els quals es trobava la *Reine des Anges*.³² No obstant això, en el mateix número es comunicava que el vaixell es trobava ja despatxat, llest per salpar cap a València amb 7 tripulants i càrrega de blat.³³

Aleshores les notícies dels estralls ocasionats per l'epidèmia de còlera arribaven d'arreu del sud de

França, d'Itàlia, del nord d'Àfrica i de la costa del llevant peninsular.

El cert és, emperò, que no tenim notícia de cap nova sortida o entrada en els ports esmentats de Maó i València i la següent referència sobre el vaixell que hem pogut documentar és de primers del mes d'octubre, el que ens pot fer pensar que la *Reine des Anges* s'hagués trobat atrapada durant aquest temps al port de Maó, i que fos a causa de la situació epidèmica regnant o per altres motius: «Ayer e inmediato a las boyas que existen a la entrada de este puerto, el buque francés *Reine des Anges* tiró al mar el trigo averiado que conducía.»³⁴

De fet, el mateix diari *El Bien Público* del 2 d'octubre publicava el següent avís: «El capitán del buque francés *REINE DES ANGES* necesita tomar a préstamo a la gruesa aventura³⁵ unas 2.500 pesetas pagaderas a su arribo a Valencia, su destino. Las personas que deseen tomar parte en este negocio, podrán hacer proposiciones hasta el día cinco del actual a las seis de la tarde en el Vice-Consulado de Francia, calle del Comercio núm. I, donde se hallan de manifiesto las condiciones de dicho empréstito.»³⁶

A partir d'aquí se succeeixen els problemes per al capità del vaixell, que unes setmanes després inseria a la premsa el següent anunci: «El capitán de la goleta francesa *Reine des Anges* participa al público que él no reconoce ningún débito pagado por el señor Valls, vicecónsul, sin su aprobación e igualmente no reconoce como su consignatario bajo

ningún título al señor Jaime Mus, barquillero de dicho señor Valls. Al mismo tiempo invita a las personas que estén dispuestas a adelantarle la suma necesaria para sus negocios urgentes, pueden hacer las proposiciones a su bordo. Las garantías son el buque y el cargamento.»³⁷

La situació hauria derivat en un enfrontament entre membres de la tripulació de la *Reine des Anges*, amb el seu capità al capdavant, i l'autoritat viceconsular francesa a l'illa, que el dia 28 d'octubre ordenava l'empresonament per acte d'indisciplina a bord d'un dels tripulants del vaixell³⁸ i dies més tard del mateix Salgé, després de la intervenció en el conflicte del cònsol general de França a les Balears.³⁹

Achille Salgé s'afanyà en remetre un escrit al director del periòdic de Maó *El Liberal* en el qual denunciava ser víctima d'una persecució per part de les autoritats consulars franceses:

«El periódico *El Bien Público* de anteayer, anunció mi encarcelamiento por orden del cónsul de Francia, sin indicar la causa a que obedeció; y con este motivo tengo interés en hacer público por conducto de su apreciable publicación, que he estado encarcelado durante 24 horas, con motivo de falta de respeto al referido cónsul.

He dicho motivo, y sería más exacto diciendo *pretexto*, porque, he aquí lo ocurrido. Anteayer el cónsul de Francia me presentó una cuenta de gastos de unas 1.200 pesetas y habiéndole yo pedido en buenas formas los documentos que la justificasen, se negó a entregármelos diciéndome que *desconfiaba de mi*. Contestele sim-

a Novelda en 16 bultos de trapo procedentes de Barcelona; varios afirman que la enfermedad la transportaron a Novelda viajeros que desembarcaron en Alicante del vapor *Buenaventura*.»

30. L'epidèmia va reaparèixer el febrer de l'any següent a la província de València i d'allí s'estenà a pràcticament tota la Península al llarg de l'estiu, i es convertí en un dels brots colèrics més mortífers dels registrats a l'Estat espanyol, amb 338.685 casos de contagi i 119.620 víctimes (Cf. Jimeno 1886: 6-8).

31. *El Bien Público*, 10 de setembre de 1884, p. 3.

32. *Ibidem*, 13 de setembre de 1884, p. 3.

33. *Ibid.*, 19 de setembre de 1884, p. 4; *El Liberal*, 20 de setembre, p. 4.

34. *El Bien Público*, 2 d'octubre de 1884, p. 3.

35. Segons el *Diccionario del español jurídico* (<https://dej.rae.es/>), un préstec a la grossa ventura (*préstamo a la gruesa* o *empréstito a la gruesa ventura*) seria en dret mercantil el préstec o entrega que es fa de sous o efectes per un cert premi o interès sobre el navili o la càrrega, amb la condició de què, si es perdés el vaixell o les mercaderies, es perdria o extingiria també el deute, però que, si arribàs a la seua destinació, alliberaria el prestador de tot risc per al cobrament de la quantitat prestada i del premi o interès estipulat.

36. *El Bien Público*, 2 d'octubre de 1884, p. 4; 3 d'octubre, p. 4 i 4 d'octubre, p. 4.

37. *El Liberal*, 18 d'octubre de 1884, p. 3; 20 d'octubre, p. 4 i 22 d'octubre, p. 4.

38. *Ibidem*, 28 d'octubre de 1884, p. 2: «En el día de hoy ha ingresado en la cárcel de orden del señor Vice-Cónsul de Francia, un individuo del bergantín goleta de dicha nación *Reine des Anges*, por acto de indisciplina cometida a bordo.»

39. *El Bien Público*, 12 de novembre de 1884, p. 3: «De orden del Sr. Cónsul General de Francia en las Baleares, ha sido conducido a la cárcel el capitán del bergantín goleta francés *Reyne des Anges*.» Cf. *La Opinión*, 20 de novembre de 1884, p. 2.

plemente estas palabras: *A la recíproca*. ¡He ahí mi crimen?

Se hallaba presente un compatriota mío, el representante de mi cargador, cuyo testimonio es digno de toda fe. Los verdaderos motivos de este escandaloso abuso de fuerza como de otros abusos de los que he sido víctima en Mahón datan ya, de algún tiempo. Por lo demás, muchas personas significadas de esta ciudad están enteradas de los hechos, y las que recuerdan un anuncio publicado en *El Liberal* del 18 Octubre último podrán adivinar, en parte, el por qué he sido yo perseguido por los mismos que debían protegerme.

En Francia, donde espero regresar en breve, cuidaré de que se haga luz sobre este asunto, y de que se sepa que representación tiene aquella república en las Baleares.

Reciba V. señor director, mi mayor agradecimiento por la publicación de este escrito en las columnas de *El Liberal* y la expresión [sic] de mi consideración más distinguida.

A. F. Salgé

Capitán y propietario del
buque francés *Reine des
Ange*s.»⁴⁰

Al cap d'uns dies responia a aquest escrit el vicecònsol amb una altra carta al director del mateix diari en la qual justificava la seua decisió d'empresonar el capità Salgé per l'acte d'insubordinació greu que havia comès i expressava la seua confiança que les autoritats franceses sabrien jutjar amb severitat els fets ocorreguts. De fet, el vicecònsol donava com a exemple la sanció que ja se li havia imposat a Salgé l'any anterior com a conseqüència d'uns fets semblants esdevenguts al port d'Eivissa:

«Sr. Director de *El Liberal*.

Creo de mi deber manifestar a V. con cuanto disgusto he visto que la buena fe reconocida de su apreciable redacción, haya sido sorprendida por el capitán del buque francés *Reyne des Ange*s, cuyo escandaloso proceder, cuando



Vista general del port d'Eivissa cap a 1888 extreta del volum *Islas Baleares, de la col·lecció España: sus monumentos y artes, su naturaleza e historia*, obra de Pau Piferrer i Josep Maria Quadrado.

no existiesen otros muchos datos, quedaría demostrado ante la opinión pública por el mismo comunicado inserto en el número 1018 correspondiente al día 14 del actual.

La insubordinación y la osadía de dicho marino debían ser aquí reprimidas, como lo fueron, pero no castigadas. En Francia es donde Mr. Salgé hallará las mismas autoridades, que el año último, y por sucesos análogos ocurridos en Ibiza, le suspendieron de su mando en vista del expediente [sic] formado precisamente por el Sr. cónsul que ahora ha dispuesto su detención disciplinaria.

Tengo la evidencia de que este marino, que ha dudado de la probidad de las autoridades españolas y de los particulares, que han tenido desgracia de estar con él relacionados, y que además ha olvidado por completo las reglas del deber y del decoro de sus relaciones oficiales con la autoridad consular; tengo la evidencia, repito, de que sufrirá la severa sanción de las leyes de su país, así como pesa ya sobre él el fallo de la reprobación pública.

Mahón 21 Noviembre 1884.

P. B. Valls.

Vice-Cónsul de Francia.»⁴¹

Uns dies després el setmanari eivissenc *La Isla* es feia ressò de la notícia publicada pel seu col·lega menorquí i donava més detalls de l'incident ocorregut a la nostra illa arran del salvament de la pollacra goleta *Reine des Ange*s a les costes de Formentera l'any anterior:

«Dice un colega de Mahón que por orden del señor Cónsul de Francia en las Baleares, ha sido reducido a prisión por faltas graves, el capitán Salgé del bergantín goleta francés *Reine des Ange*s.

Recordamos perfectamente a dicho capitán, y no de un modo grato, pues durante su corta estancia en esta isla, en 1882 [sic], cometió toda clase de inconveniencias, llegando hasta el extremo [sic] de abofetear a un honrado y viejo capitán de esta matrícula, por cuestiones de poca importancia.

Seríamos interminables si quisiéramos narrar las hazañas que aquí cometió dicho sujeto; para muestra basta apuntar que se marchó sin los documentos de a bordo y sin pagar las deudas que aquí había contraído.

Su gobierno castigó su conducta retirándole el título de capitán por un año e imponiéndole una multa.

No ha escarmentado al parecer el famoso Salgé, pues las fechorías

40. *El Liberal*, 14 de noviembre de 1884, p. 3.

41. *El Liberal*, 22 de noviembre de 1884, p. 3.

que ha cometido en Mahón han obligado al respetable Cónsul de Francia a ponerle entre rejas y a formularle un proceso.

Suponemos que se habrá apresurado el citado capitán a buscar algún abogadillo de pleitos perdidos que quiera defenderle, pues el *pobrecito* está desvalido en tierra extraña, como diría algún magnánimo... por conveniencia.»⁴²

A la fi el vaixell francès va poder abandonar el port de Maó i el dia 24 de novembre va arribar a Barcelona amb llast.⁴³ El dia 28 de novembre sortia de Barcelona cap al port de Tarragona també amb llast.⁴⁴

Desconeixem si les autoritats franceses sancionaren finalment aquest nou incident provocat pel capità Salgé.

Els problemes legals amb l'assegurança de la càrrega del vaixell⁴⁵

D'altra part, arran de tota una sèrie d'irregularitats comeses a l'hora d'assegurar la càrrega de la *Reine des Anges* i en la comunicació de l'encallament del vaixell, els asseguradors sol·licitaren la nul·litat de l'assegurança davant del Tribunal de Comerç de Marsella.

Com ja hem esmentat anteriorment, la pollacra goleta francesa *Reine des Anges* havia partit del port nord-africà d'Orà el dia 2 maig de 1883 i es dirigia a la ciutat occitana de Seta amb un carregament d'escorça per als senyors *Michel et Cie*.

Segons consta a l'expedient instruït, el dia 6 de maig el dit navili va fer arribada forçosa a Eivissa després d'haver embarrancat en aigües de Formentera.⁴⁶ Aquell mateix dia el comitè assegurador a Marsella va rebre informació telefònica errònia des de la nostra illa sobre l'encallament d'un bric fran-



Vista panoràmica del Llatzeret del port de Maó el 12 de juliol de 1884 amb nombrosos vaixells complint la quarantena (fotografia de Femenías de Maó).

cès, el *Mésange*, que comandava el capità Piquet, quan es dirigia cap al port de Seta amb carregament d'escorça. El dia 8 s'enviava un nou despatx a Marsella, anunciant, ara sí, el reflatament i l'arribada a Eivissa amb avaries de la *Reine des Anges*, amb el capità Salgé.

Però aquí no s'acabaven les contradiccions, ja que el Sr. Jullian, negociant a Orà que feu assegurar la càrrega del vaixell per als senyors Michel et Cie., havia subscrit el 4 d'abril anterior un tipus de pòlissa a Marsella per valor d'11.200 francs sobre totes les mercaderies a carregar en velers durant un any, entre l'1 d'abril de 1883 i l'1 d'abril de 1884. No obstant això, el 10 de maig —per tant, dies després de l'accident—, segurament amb l'objectiu de tractar de rescabalar totes les pèrdues ocasionades, es va subscriure una altra nova pòlissa per a un carregament de 1.450 sacs d'escorça a la *Reine des Anges*, en la qual no figurava Salgé al comandament del vaixell sinó el capità Asi-

bert, per un valor de 2.800 francs més, fins als 14.000 francs en què es valorava la càrrega.

Per tot aquest cúmul d'irregularitats i incongruències i davant la probable reclamació de compensacions per part dels assegurats després de l'encallament de la *Reine des Anges*, els asseguradors demanaren la total nul·litat de l'assegurança del dia 10 de maig, emparant-se en la legislació mercantil vigent aleshores a França i en les pròpies clàusules de la pòlissa.

Sense voler entrar en els detalls de l'expedient per la seua complexitat jurídica, s'ha de dir que finalment el 17 de maig de 1886 l'esmentat Tribunal de Comerç de Marsella, tenint en compte els fets descrits anteriorment, va determinar la total nul·litat de l'assegurança subscrita el 10 de maig de 1883 en favor de Michel et Cie. i aplicada a les seues mercaderies, i va desestimar d'altra banda les seues argumentacions contra els asseguradors i condemnà Michel et Cie. a satisfer les costes del procés.

Agraïments

Enric Garcia Domingo (Consorti de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona) i a tot el personal dels arxius i biblioteques consultades.

42. *La Isla*, 29 de novembre de 1884, p. 1.

43. *La Dinastía*, 25 de novembre de 1884, p. 10.

44. *Ibidem*, 27 de novembre de 1884, p. 12 i 29 de novembre de 1884, p. 11.

45. Autran 1886-1887: 175-178; Delobre 1886: 190-195.

46. Tot i que del relat dels fets que recullen tant l'*Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* de 1884 com el diari *El Balear*, 17 de maig de 1883, p. 3, transcrivint la crònica d'*El Ibicenco*, es dedueix que el vaixell va fer la seua arribada al port d'Eivissa el dia 7 de maig.



Una altra vista panoràmica del Llatzeret del port de Maó el 12 de juliol de 1884 amb nombrosos vaixells complint la quarantena (fotografia de Femenías de Maó).

Bibliografia

ADROVER, MIQUEL & CÀNAVES, VICTÒRIA (2012). Naufragio del Mimi P.: Los héroes de Alcúdia. *Diario de Mallorca*, 29 de febrer de 2012. Recuperat de: <https://es.scribd.com/document/80083459/MimiP>

AUTRAN, F. C. (1886-1887). *Revue internationale du droit maritime, année 2^e, tome II*. París: Chevalier-Marescq et Cie. p. 175-178.

CIRER, FELIP (2017). La primera Junta de Salvament. *Diario de Ibiza*, 22 de gener de 2017. Recuperat de: <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2017/01/22/primera-junta-salvament/891609.html>

DELOBRE, FÉLIX (1886). *Journal de jurisprudence commerciale et maritime, tome LXIV, première partie: décisions du Tribunal de Commerce de Marseille et de la Cour d'Appel d'Aix*. Marsella: Bureau du Journal de jurisprudence commerciale et maritime. p. 190-195.

DOMINGO, ANTONI & DRUGUET, GLÒRIA (2010). «El naufragi del Mimi P. i la Societat Espanyola de Salvament de Naufrags». *VI Jornades d'Estudis Locals d'Alcúdia*. Alcúdia: Ajuntament d'Alcúdia, p. 149-166.

JIMENO AGIUS, JOSÉ (1886). *El cólera en España durante el año 1885*. Ma-

drid: Establ. Tip. De El Correo, 55 p.

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

LOZANO ALLUEVA, FRANCISCO JAVIER (2015). *La epidemia de cólera de 1885 en localidades del río Aguasvivas (Aragón)*. Recuperat de: <http://www.blesa.info/his1885-ColeraMorbo-CuencaAguasvivas-Aragon.pdf>

MONTERO Y VIDAL, JOSÉ (1885). *El cólera en 1885* Madrid: Imprenta de Manuel G. Hernández, 140 p.

RIBAS I RIBAS, DAVID (2015). «Un salvament heroic a la costa des Trucadors». *Eivissa*, 57. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs. p. 27-37.

RIBES MARÍ, ENRIC (2009). *Toponímia i dialecte a Eivissa i Formentera. El paper dels topònims en la recerca dialectal: l'exemple de la costa pitiüsa*. Tesi doctoral. Universitat de València.

RIERA, MARGARITA (2016). *Historia de la Comandancia Militar de Marina de Ibiza y Formentera*. Eivissa: Mediterrània-Eivissa, 407 p.

SOCIETAT ESPANYOLA DE SALVAMENT DE NAUFRAGS (1884). *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, año IV*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de M. P. Montoya y C^a, 255 p.

Hemeroteca

Diario de Ibiza

El Áncora

El Balear

El Bien Público

El Constitucional

El Graduador

El Ibicenco

El Liberal

Gaceta de Madrid

La Correspondencia de España

La Dinastía

La Isla

La Opinión

Altres fonts

Registre Maritime del Bureau de Re-seignements sur navires de Bordeaux dels anys 1867, 1871-72 i 1886-87.

DAVID RIBAS I RIBAS
HISTORIADOR ■

Illa des Llatzeret, porta des Clot

(<https://enmenorca.wordpress.com/2017/09/09/llatzaret-de-mao/>).

