

Notes sobre uns misteriosos naufragis ocorreguts a les nostres costes el febrer de 1886

per David Ribas i Ribas

Introducció: el temporal de febrer de 1886

El 1885 va acomiadar-se amb algunes plogudes a les nostres illes i, amb l'entrada de l'any nou, s'anaren succeïnt els dies freds i els temporals de pluja i vent al llarg dels mesos d'hivern.

A mitjan mes de gener, la mala mar provocada pel fort vent que bufava aquells dies va estar a punt de fer perillar el bergantí goleta de matrícula de Barcelona *Jacinto Goday*,¹ de 27,07 metres d'eslora i 208,55 tones de registre brut, que cap a primera hora del matí del dia 15 es trobava fondejat vora l'illa d'en Pou, prop del pas des Freus. Les tripulacions dels falutxos *Joven Perico* i *Bartolomé 1º* hagueren d'acudir en el seu auxili en una llanxa d'aquesta embarcació i aconseguiren conduir el *Jacinto Goday* fins a l'ancoratge de sa Canal.² Es dona la circumstància que el *Bartolomé 1º* ja havia participat anteriorment en el reeixit salvament de la bricbarca de matrícula austríaca *Mimi P.* el novembre de 1883 a la badia d'Alcúdia (Mallorca), motiu

Resum

A primers de febrer de 1886 un fort temporal va afectar especialment el llevant i el sud de la Península Ibèrica i les illes Balears, i va arribar, fins i tot, al nord d'Àfrica. Pertot arreu hi va haver greus danys provocats pel rigorós fred, les intenses pluges i nevades i el fort vent, que va ser el que va causar més estralls a les nostres illes. A la mar, la tempesta va fer naufragar dos vaixells de matrícula italiana a les costes de Mallorca i Eivissa, sense que hi hagués supervivents. Les restes d'un d'aquests naufragis es troben a uns 40 m de profunditat prop de les costes de Balansat i avui dia són un punt d'immersió per a submarinistes experimentats.

Mots clau: Mallorca, Manacor, Eivissa, Sant Miquel de Balansat, temporal, vaixell, naufragi, derelict.

Summary

At the beginning of February in 1886, a rough storm harmed the east and south areas of the Iberian Peninsula as well as the Balearic Islands, getting to reach even the north of the African continent. The freezing cold, the fierce rain, the deadly snowfalls and the heavy wind caused very difficult to withstand damages all around. However, it was the wind which produced the most ravages on the islands. Two Italian branded ships were sunk at the Majorcan and the Ibizan coast. No survivors were found after all. One of these shipwrecks are located forty meters on the bottom of the sea that laps Balansat, being this spot a very suitable one to grounded divers.

Keywords: Majorca, Manacor, Ibiza, Sant Miquel de Balansat, thunderstorm, ship, sinking, derelict.

pel qual el seu patró i tres dels seus mariners havien estat recompensats amb la medalla de bronze de la Societat Espanyola de Salvament de Naufragis (SESN).

Emperò, sens dubte, el temporal més virulent es desfermà a primers del mes de febrer, sobretot a partir de la tarda del diumenge dia 7, i es va deixar sentir a les nostres illes

1. Registre de matrícula de la província marítima de Barcelona. Fitxers del registre de Marina. *Bergantines 301-356*, 19-20 v. Recuperat de: <https://app.box.com/s/ord-qomgg1dxvttupcml/1/111834626/1043399800/1>.

2. *Las Pityusas*, 22 de gener de 1886, p. 3: «El bergantín goleta *Jacinto Goday* en peligro. Lo estuvo, e indudablemente se hubiera perdido sin el oportuno auxilio que le prestaron los marinos ibicencos: He aquí las noticias que hemos recogido sobre este particular. Cargados de sal y detenidos a causa del mal tiempo, hallábanse en el sitio denominado Cova Llarga al S.O. de la isla de Ibiza, los faluchos de esta matrícula *Bartolomé 1º*, con su patrón Bartolomé Marí, y *Joven Perico*, mandado por Ramón Miró. Serían las siete de la mañana del [divendres] día 15 del actual cuando descubrieron un bergantín goleta, fondeado en Los freos cerca de la isla den Pou, en cuyo palo trinquete ondeaba una bandera. El buque pedía práctico o auxilio. Las tripulaciones de los faluchos ibicencos vieron que el buque no estaba varado, pero comprendieron que corría inminente riesgo. Determinaron socorrerlo, y sin pérdida de tiempo se embarcaron en la lancha del Bartolomé 1º, el patrón del Joven Perico, Ramón Miró, y los marineros Juan Guasch y Garibaldi, Mariano Cladera, José Lluquí, Antonio Marí y Marí, José Marí y Marí, tripulantes de los dos faluchos.

La lancha se dirigió al bergantín goleta. Titánicos esfuerzos hicieron nuestros marinos para recorrer al remo la distancia de cinco millas que les separaba del bergantín. En el peligroso paso de los freos, la pequeña embarcación luchó largo rato contra las olas embravecidas, y contra los vientos duros que soplaban del primer cuadrante. Vencidos estos obstáculos, acercáronse al bergantín. No fue posible atracar al costado del buque; sin embargo, los arrojados tripulantes de la lancha, exponiendo sus vidas intentaron saltar a bordo y lo consiguieron. El bergantín goleta *Jacinto Goday* de la matrícula de Barcelona, cargado de corcho, hallábase en eminente peligro. Estaba sobre las rompientes, sudaba bastante agua, y toda la tripulación



Vista de la zona de sa Canal cap als primers decennis del segle xx (fotografia d'autoria desconeguda, col·lecció de l'autor).

fins a la matinada del dimecres 10, quan va anar remetent en intensitat de formanera progressiva.³

completamente rendida, no podía entregarse al trabajo. Nuestros marinos, aunque fatigados, se apoderan de las bombas, achican el agua; zarpan, largan velas, sacan el bergantín de aquel sitio y lo conducen al fondeadero de la Cova llarga. Todo esto se hizo en pocas horas. Los marineros de los faluchos, además de prestar anclas al bergantín, accediendo a los ruegos de su capitán no abandonaron el buque hasta el día siguiente. El bergantín goleta Jacinto Goday, permanece aún fondeado en nuestro puerto. Los marineros ibicencos han dado a conocer una vez más, que son tan arrojados como inteligentes».

3. Encara que el temporal s'inicià el dijous dia 4 de febrer i va afectar les Illes fins al dimecres 10, la descripció que fa el diari maonès *El Bien Público* (9 de febrer de 1886, p. 3) resulta prou gràfica per entendre com va transcórrer aquella entrada d'any a l'illa de Menorca i, per extensió, encara que amb matissos, a la resta de les illes: «Esto se va haciendo pesado de todo punto. Nos referimos al mal tiempo que reina desde... ya no recordamos cuándo; por lo menos desde principios de año, salvo cortas interrupciones. A personas ancianas hemos oído que no tienen memoria de haber visto en esta Isla un temporal de tanta duración. Y lo peor del caso es que no lleva trazas de terminar por ahora. El recio viento N. E. Que se inició el domingo, ha venido en aumento hasta el punto de que anoche sobre todo, soplaban sin igual furia. Sobre todo desde las diez a la una de la madrugada. Los daños que ha causado el viento son de mucha consideración: ha derribado gran número de chimeneas, la barandilla de un tejado en una casa de la calle del Cos y varias paredes de huertos, no teniendo que lamentar, afortunadamente,

Durant tots aquells dies, les baixes temperatures anaren acompanyades de forts vents de N-NE, especialment violents a les costes del llevant peninsular i l'arxipèlag balear, on també s'alternaren a molts indrets amb fortes pluges i algunes pedregades, o amb intenses nevades en cotes relativament baixes; de fet, el temporal va arribar a afectar, fins i tot, la costa algeriana.⁴

ninguna desgracia personal. A los buques anclados en el puerto ha habido necesidad de reforzarles sus amarras, y muchas embarcaciones menores se han estrellado al chocar contra el muelle, yéndose otras a pique. El vendabal sopla todavía con gran fuerza, aunque ha cedido bastante de su intensidad».

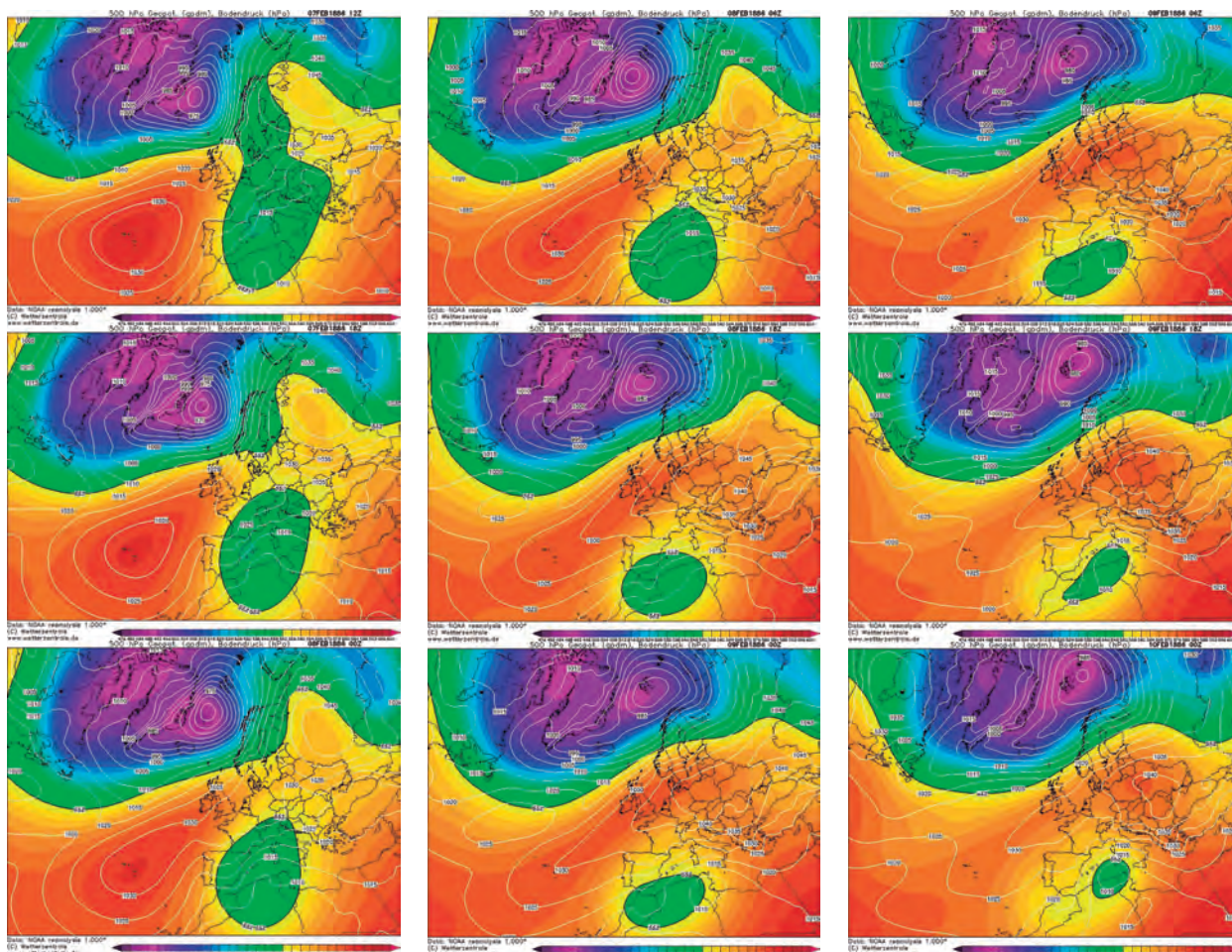
4. *El Graduador*, 13 de febrer de 1886, p. 3: «Los telegramas de Argelia dan detalle de la horrible tempestad que se desencadenó en las costas de aquella colonia. La fuerza y violencia de las olas eran tan grandes en el puerto de Argel, que invadieron una parte del muelle, arrastrando varios bloques. Tuvieron que suspenderse todas las faenas de carga y descarga. Una docena de bloques del puerto de Orán, fue precipitada por las olas al interior del mismo. Las averías en las embarcaciones pequeñas surtas allí, han sido muchas y de consideración. En Arzen, los daños son muy grandes. El faro que estaba al extremo del muelle, ha desaparecido, así como parte del material de las obras del puerto. Los ríos Luach, Safsaf y Zeramina, se han desbordado, inundando una grande extensión de terreno. Las desgracias materiales son enormes. Por fortuna no hay que lamentar ninguna desgracia personal. En Maila, se han vuelto a sentir fuertes temblores de tierra».

Fou una de les pitjors tempestes que s'han recordat durant molts anys, va ocasionar múltiples estralls al seu pas, com així ho testimonien les nombroses notícies aparegudes en la premsa del moment.⁵

La neu caiguda va arribar a guixos considerables a les serralades del País Valencià, hi dificultava el pas o tallava directament diferents vies de comunicació amb l'interior i interrompia els serveis de transports de persones i mercaderies per carretera i ferrocarril, així com el servei telegràfic. Així mateix, va provocar alguns esfondraments de teulades, despreniments i altres incidents, sense que es registrassin desgràcies personals. Allí la neu també va agafar a cotes més baixes i properes a la mar, i arribà a poblacions dels voltants de la ciutat de València, com ara Bunyol o Alzira.⁶

5. De fet, si analitzam les dades de diferents estacions meteorològiques recollides al *Resumen de las observaciones meteorológicas efectuadas en la península y algunas de sus islas adyacentes durante el año de 1886* podem comprovar com a moltes de les ciutats mediterrànies les màximes velocitats de vent del mes de febrer es registraren els dies 7 i 8, com en el cas de les ciutats de Cartagena, Múrcia, Alacant, València, Palma i Barcelona. També que les quantitats màximes de pluges enregistrades durant aquell mes en alguns d'aquests indrets foren els dies 8 (és el cas de Palma, amb 30 litres) i 9. Pel que fa a les temperatures mínimes del mes, es registraren entre el dies dies 6 i 11, entre altres ciutats, a Màlaga, Almeria, Cartagena, Múrcia, Alacant, Palma i Barcelona, amb valors negatius en algunes d'elles, com ara a Múrcia, Barcelona, València i Alacant. (*Resumen de las observaciones meteorológicas efectuadas en la península y algunas de sus islas adyacentes durante el año de 1886* 1890: 14-15, 18-19).

6. Això és el que deia el diari alcoià *El Serpis* (9 de febrer de 1886, p. 1) sobre la situació provocada per la intensa nevada: «Estamos completamente incomunicados con el resto del mundo. A mediodía no había más comunicación telegráfica que con la inmediata estación de Cocentaina. Los correos tampoco circulan, ni los coches diligencias, por hallarse los caminos completamente obstruidos por las nieves. Los correos de ayer no llegaron, ni el de Madrid, ni el de Alicante, ni el de Valencia, y hoy se cree que tampoco llegarán. Los que salieron de esta ciudad tuvieron que retroceder por haber encontrado en el camino enormes ventisqueros que cortaban el paso. Es difícil prever cuánto durará la incomunicación, aunque suponemos que se harán toda clase de esfuerzos para



Mapes meteorològics que reflecteixen de forma aproximada el pas del temporal de febrer de 1886 per les illes Balears entre el migdia del dia 7 i la matinada del 10, a partir dels registres de diferents estacions meteorològiques existents a l'època. (Font: www.wetterzentrale.de)

Fins i tot va provar de nevar en algunes poblacions de la costa catalana, com ara Mataró i la mateixa ciutat de Barcelona.⁷

A l'illa de Mallorca la neu va cobrir les principals muntanyes de la serra de Tramuntana i també va emblanquinar algunes zones del pla.⁸

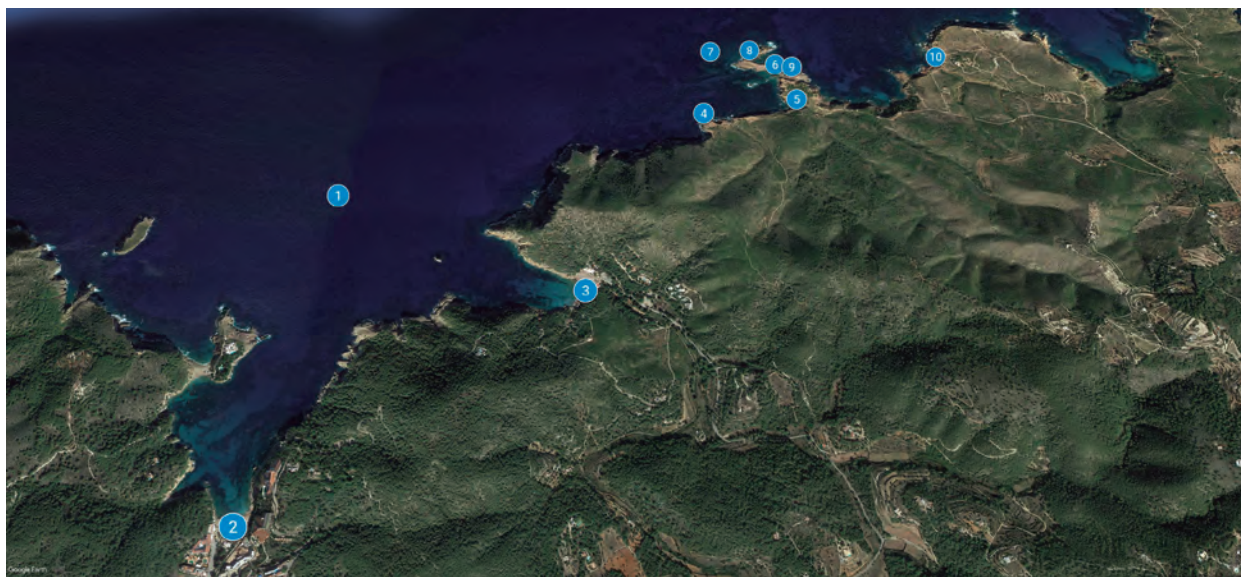
Però el gran protagonista d'aquells dies a la costa mediterrània va ser el fort vent que va bufar, que

cartarla, ya que los perjuicios que ocasiona son de grandísima monta. [...] Hacía muchísimos años que no se había visto una nevada tan copiosa como la que anteayer y ayer cayó sobre esta ciudad. En las calles ha llegado a medir la nieve más de medio metro y en el campo debe haber alcanzado la capa mayor espesor. Hoy ha amanecido lloviendo, iniciándose rápidamente el deshielo. La temperatura es crudísima. [...] A consecuencia de las nieves, quedó ayer interrumpida la circulación en la línea férrea de Villena a Bañeras, y no sabemos si también la de Madrid a Alicante. No sabemos la importancia de los daños que la nevada puede haber causado en dichas líneas». Vegeu, p. e., també *El Serpis*, 10 de febrer de 1886, p. 1 i 11 de febrer de 1886, p.1.

7. *La Dinastía*, 8 de febrer de 1886, p.1; *Crónica de Cataluña*, 8 de febrer de 1886, p. 2.

8. *El Bien Público*, 11 de febrer de 1886, p. 1: «El vendabal se inició el jueves [dia 4 de febrer] con más ímpetu que hace dos semanas y durante la noche descargó sobre la isla y muy particularmente sobre la parte Norte, tan extraordinario aguacero y tan copiosa nevada, que al día siguiente viéronse correr las aguas por los torrentes que desembocan en la bahía de Palma, y amaneció viéndose las montañas y gran parte del llano con más copas de los árboles cubiertas de nieve. Para formarse idea de la nevada baste decir que los coches-diligencias llegaron el viernes por la mañana cubiertos de blanca sábana. En la parte central de la isla o sea en el distrito de Inca, el arbolado ha sufrido considerablemente, viéndose ramas desgajadas, corpulentos árboles destrozados y otros menos resistente arrancados de cuajo. Y no tan sólo en los campos, sino que en las poblaciones

dejó sentir sus efectos el huracán, arrancando puertas y ventanas, rompiendo cristales y echando a volar las cubiertas de algunas viviendas. Las embarcaciones surtas en los puertos de la isla, hubieron de reforzar sus amarras, y aquellas que buscaron abrigo en la costa, como lo hizo el cañonero *Alsedo* en histórico puerto de *Paguera*, adoptaron también precauciones o salieron al mar para no estrellarse contra las peñas. Los vapores-correos han sufrido el consiguiente trastorno. Hasta el sábado [dia 6] por la tarde no pudieron salir el vapor-correo de Valencia y el *Mallorca* que también lleva balija para Barcelona. Del vapor de Valencia sábese que ayer no pudo salir de aquel puerto a causa del fuerte NE que reinaba, de modo que estamos sin correo y Dios sabe hasta cuándo, porque el cáriz del tiempo no es nada satisfactorio. En la bahía de Palma venise muchos buques que han buscado refugio al temporal».



Vista aèria de la costa nord de l'illa d'Eivissa, en la qual apareixen assenyalats els diferents punts relacionats amb el naufragi del bric *Rosa Capurro*: 1. Derelict dels Congres; 2. Port de Sant Miquel; 3. Port de Benirràs; 4. Punta des Catiu; 5. Caló de s'Illa; 6. Pas de s'Illa; 7. Seques de s'Illa d'Encalders; 8. Illa d'Encalders; 9. Plana de s'Illa; 10. Caló de sa Fusta (imatge: Google Earth).

obligà a suspendre la sortida de vaixells de molts ports i a assegurar-ne les amarres, així com a buscar el recer de les badies a moltes altres embarcacions que es trobaven a la mar.

Per tot arreu es produïren destrosses d'arbres i danys en construccions.

A la platja de Can Tunis de Barcelona una canoa tripulada per cinc jóvens que procedia del Club Català de Regates va sotsobrar a primera hora del matí del dia 7 de febrer i un dels al·lots va desaparèixer.⁹ La forta ventada també va provocar desperfectes en una de les línies ferroviàries de la costa catalana, prop de la localitat de Sant Pol de Mar.

Les notícies dels danys causats pel vent se succeeixen igualment en altres llocs del sud i l'est de la Península, com Cadis, Granada, Almeria o Cartagena.¹⁰

Però fou novament el País Valencià un dels llocs on més es notaren els estralls provocats pel vent i el temporal marítim, sobretot a les costes de les províncies de València i Alacant.

A la ciutat de València la mar va inundar els carrers del barri del Cabanyal i les platges de Caro i Natzarret. Un vapor anglès, el *Cybele*, va córrer greu perill durant la maniobra d'entrada al port, en ser desviat de la seua direcció per una forta ratxa de vent, encara que finalment va salvar-se gràcies a una hàbil maniobra de la seua tripulació.¹¹

A Dénia les pluges, afegides al fort vent, causaren algunes destrosses en el cementeri de la ciutat,¹² mentre que al port la mar presentava un aspecte tan imponent, que les onades «pasaban por encima de las murallas llevando envueltas barquillas y botes, que sin saber cómo

ni cuándo, se veían transportados a la ciudad».¹³

A Alacant el temporal regnant a la mar també va provocar alguns desperfectes al seu port i en les embarcacions que s'hi trobaven amarrades.¹⁴

En altres localitats de la costa valenciana els mals causats pel temporal també varen ser considerables: a la Vila Joiosa les almadrares varen patir danys de consideració, a Torrevella la mar destrossà els carregadors de la sal i es perderen almanco tres embarcacions,¹⁵ a Calp l'onatge llençà contra la platja quatre naus de pesca que es trobaven ancorades a la rada de la Fossa i va negar la zona del Saladar¹⁶ i a Cullera la mar va inundar diverses partides agrícoles i va malmetre alguns arrossars.¹⁷

Especialment greus foren els desperfectes causats pel temporal

9. *Crónica de Cataluña*, 8 de febrer de 1886, p. 2; *La Dinastía*, 8 de febrer de 1886, p. 2.

10. *El Bien Público* 13 de febrer de 1886, p. 3 i *El Serpis*, 14 de febrer de 1886, p. 1. A més, sembla que per mor del temporal, la nit del dia 7 un buc estranger va envestir el bergantí *Cortés*, de la matrícula de Palma, a l'altura del cap de Pals, i li provocà greus avaries en la proa. A causa del xoc, el capità i el contramestre caigueren a la mar. Afor-

tunadament foren recollits per l'altre vaixell sans i estalvis. La tarda del dia 9 el *Cortés* entrava al port d'Almeria remolcat pel vapor *Cabo de Trafalgar* (*La Correspondencia de España*, 10 de febrer de 1886, p. 2).

11. *El Serpis*, 13 de febrer de 1886, p. 1, reproduint els periòdics *La Correspondencia de Valencia* i *El Mercantil Valenciano*.

12. *El Graduador*, 11 de febrer de 1886, p. 2.

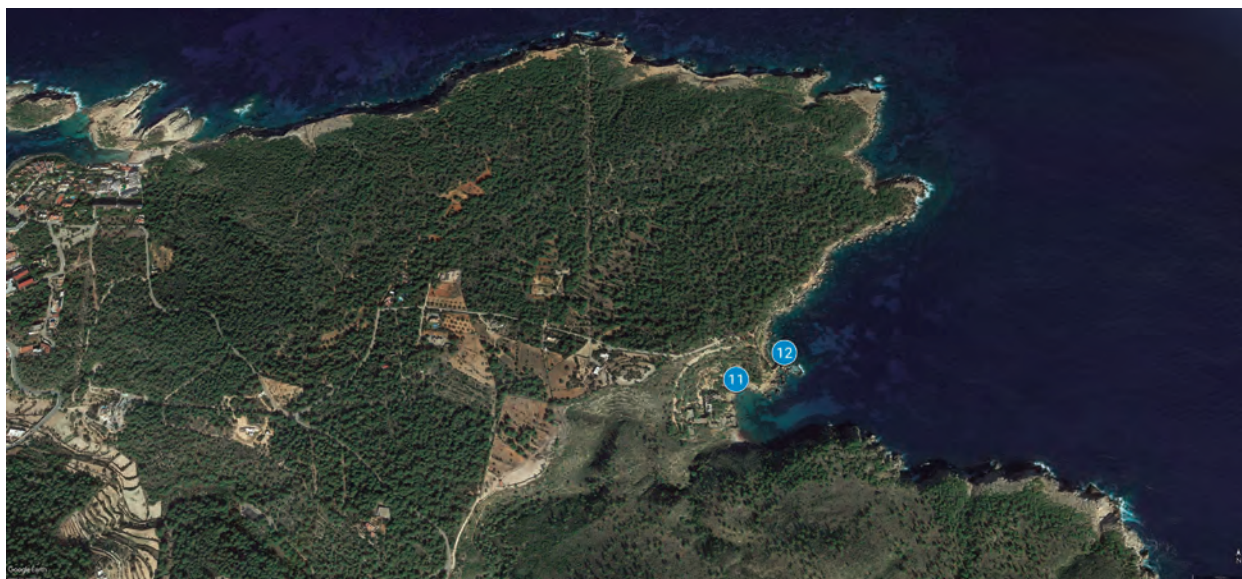
13. *El Serpis*, 13 de febrer de 1886, p. 1, reproduint el *Diario de Gandía*.

14. *El Graduador*, 10 de febrer de 1886, p. 2; *El Serpis*, 12 de febrer de 1886, p. 1 i 14 de febrer de 1886, p. 1, reproduint el periòdic *La Tarde*.

15. *El Graduador*, 13 de febrer de 1886, p. 2.

16. *El Serpis*, 14 de febrer de 1886, p. 1.

17. *El Serpis*, 15 de febrer de 1886, p. 2.



Vista aèria de la costa nord de l'illa d'Eivissa, en la qual apareixen assenyalats els diferents punts relacionats amb el naufragi del bric *Rosa Capurro*: 11. Cala d'en Serra; 12. S'Illot (imatge: Google Earth).

marítim al port alacantí de Xàbia, on va destrossar les vuit embarcacions que hi havia amarrades: les estavellà contra les roques, i els va fer perdre bona part de la càrrega, encara que no hi va causar danys personals. Una d'aquestes barques, el xabec *Virgen del Carmen*, pertanyia a la matrícula de Sóller.¹⁸

18. *El Serpis*, 15 de febrer de 1886, p. 2: «El fuerte temporal de viento huracanado de estos días ha causado sensibles pérdidas en la rada de Jábea. Muchas embarcaciones se han estrellado contra las rocas. En este fondoadero fueron sorprendidos en la tarde del 7 del corriente, por el temporal del Nordeste, los laudes *San Cristóbal*, *Nuestra Señora del Carmen*, *San José* y *Quinto*, y la polacra goleta *Gallo de Oro*, pailebot *León*, balandra *San Antonio* y jabeque *Virgen del Carmen*. También se hallaban el *Gallo de Oro*, el laud *San José* y de arribada el *San Cristóbal*, *Nuestra Señora del Carmen*, pailebot *León*, balandra *San Antonio* y laud *Quinto*. La tarde del día 7 empezó a soplar viento Nordeste, y las tripulaciones, en vista del mal cariz que tomó el tiempo, abandonaron sus embarcaciones. Al anochecer arreció más, y empezó a soplar del N. E. al E.N.E., estrellando en las primeras horas del día 8 contra las rocas del cabo la polacra goleta *San Cristóbal*, el *Nuestra Señora del Carmen*, la balandra *San Antonio* y sobre las piedras, frente a la Marina, el pailebot *León*. En la mañana siguiente sucedió lo propio con los laudes *San José* y el *Quinto* y el jabeque, no quedando más que destruidos restos por la costa, y las tripulaciones en tierra. De los cargamentos de los buques, sólo del *León* y del jabeque salvaron alguna pequeña parte,

Precisament Sóller i Fornalutx varen ser dues de les localitats més afectades pel fort temporal de vent, pluja i neu que es va viure durant aquells dies de febrer arreu de l'illa de Mallorca, quan la vall encara no s'havia recuperat dels estralls provocats per les greus inundacions que havia patit l'octubre anterior (RUL-LAN: 1885; DARDER: 2013; ROSSELLÓ: 2013).

D'aquesta manera, la ventada va fer volar algunes teulades i va afectar especialment els olivars de la zona. I després que la neu hagués

y de éste, además, algo de su aparejo y percherio; de los otros, sólo pequeños restos y de insignificante valor y nada de su cargamento. Desde los primeros momentos acudieron a la playa el ayudante de Marina, capitán y teniente de carabineros, director y secretario de Sanidad marítima, administrador de aduanas, el cabo de la Guardia civil y demás autoridades locales, así como el asesor de Marina, D. Ventura Quero y el ayudante de la comandancia de Marina de Valencia, que accidentalmente se hallaba allí desempeñando una comisión oficial. De los buques parece que ninguno está asegurado. Para aliviar la desgracia de los naufragos, la primera autoridad de Marina de la provincia ordenó en el acto al ayudante se les suministrara ración de Armada, y los propietarios de la población iniciaron una suscripción que, encabezada por el Sr. D. J. Antonio Bolufer, promete reunir algunos miles de reales para aquellos desgraciados». Vegeu també *El Balear*, 15 de febrer de 1886, p. 2.

cobert de blanc les muntanyes de la serra de Tramuntana fins als voltants de la ciutat de Sóller, les intenses plogudes tornaren a provocar el desbordament del torrent, que va negar els camps i l'horta de la part baixa de la vall, i va deixar immobles completament inundats o aïllats, mentre la torrentada s'emportava murs i esfondrava algunes construccions malmeses per l'anterior temporal, i arrossegava al seu pas gran quantitat de terra, de pedres i altres restes fins a la mar. A més d'esborrar els esforços realitzats fins aleshores a fi de refer les infraestructures viàries que havien quedat fetes malbé o pràcticament destruïdes per l'anterior reven-guda.¹⁹

19. *El Áncora*, 15 de febrer de 1886, p. 3 i, sobretot, del 16 de febrer de 1886, p. 2-3, recullen la crònica dels temporals publicada el dia 13 al setmanari *Sóller*: «Humedecidas todavía nuestras mejillas por las lágrimas que derramar nos hizo la inundación del fatal 15 de Octubre de 1885, [...] vemos de nuevo convertidas en mares las fincas todas de la huerta baja, arrastradas al mar las tierras que, por falta de muros de sostén, sirven de riberas a los torrentes y desmoronados edificios respetados hasta ahora por las aguas. La casa de *Cas Fióls*, en el torrente de Binairaix, a pesar de estar defendida de la corriente de las aguas por un fuerte muro que sostenía la carretera que conduce a la ba-

La pluja i el vent també varen afectar aquells dies a Palma, interrompent el trànsit marítim al port i obligant molts vaixells a refugiar-se en aquella badia. El canoner *Alsedo*, que estava destinat al servei de guardacostes de l'illa i havia sortit el 29 de gener anterior cap a Barcelona amb la intenció de netejar el seu fons, va haver de refugiar-se a la rada de Santa Ponça a causa de la mala mar, que dies després va haver d'abandonar també per retornar al port de Palma el 5 de febrer. No fou fins al dia 12 que va poder salpar finalment cap a la capital del Principat.²⁰

La cruesa del temporal es va deixar sentir igualment al migjorn i el llevant de l'illa, on, després que

la pluja i el fred intens d'aquells dies malmetessin l'incipient fruit dels ametllers, així com diversos cultius, el vent va provocar multitud de desperfectes en zones com ara Manacor i Felanitx.²¹

Un naufragi a les costes de Manacor

En aquestes circumstàncies, el dia 11 de febrer apareixia una notícia breu en el diari *El Balear* en la qual s'informava de l'aparició a la costa manacorina d'un vaixell a la deriva com a conseqüència del temporal marítim:

«Según se nos dice, en aguas de Manacor ha aparecido un buque sin rumbo ni gobierno. No ofrece señales de traer tripulación ni se ha podido colegir hasta ahora su paradero».

Els detalls d'aquell misteriós accident anaren arribant a les redaccions dels mitjans de comunicació escrits²² i el dia 13 el setma-

nari local *El Felanigense* n'amplia-va la informació amb noves dades: segons sembla, el matí del dimarts 9 de febrer, un guarda de la possessió de la Plana, pròxima a cala Antena i en el límit amb el terme de Felanitx, va observar un vaixell a la deriva en aquelles costes i tot d'una ho va posar en coneixement de les autoritats. Fins a aquell lloc es desplaçaren el vicecònsol d'Itàlia a l'illa, personal de l'autoritat de Marina del districte i membres dels cossos de guardacostes, carrabiners i Guàrdia Civil, que de seguida es feren càrrec de les restes del buc que trobaren escampades per tota la platja, entre les quals hi havia una fusta amb la inscripció del nom de l'embarcació, *Agostino Repetto* – Gènova, així com una carta datada el 29 d'octubre anterior a Càller (Sardenya) i signada pel seu capità, Emanuele Bozzo.²³

Sabem que l'*Agostino Repetto* era un bricarca de tres pals que feia uns 39,67 m d'eslora, per 9,65 m de mànega i 5,71 m de calat, que tenia un registre net de devers 470 tones.²⁴ S'havia construït amb fusta

riada, fue destruída en su mitad por la primera inundación, llevándose el lunes último la otra mitad la avenida de dicho torrente. De la casa *Can Felip*, en el de Fornalutx, ha desaparecido la mitad, lo mismo que el camino de herradura construído provisionalmente en las inmediaciones del *Pont Nou* en sustitución de la carretera que unía el *Camí d'es Murtará*, con la huerta. [...] Los esfuerzos y sacrificios de los vecinos de Fornalutx de nada han servido ante la tenacidad de las corrientes. Han visto desaparecer los cimientos de la carretera que habían construído sobre el cauce del torrente de Biniaraix interín se recompusiese la verdadera; y han quedado por lo mismo incomunicados con este pueblo y con Palma. [...] En el trozo conocido con el nombre de *Cas Mossos*, se han desprendido algunos olivos y tierra amenazando hundirse también la carretera provisional y corriendo inminente peligro de rodar hasta el cauce del torrente los carruajes que transiten por dicho punto. Y no son menores los peligros que corren los habitantes de la huerta baja y *Camp de sa Má*, pues rotos en Octubre los diques que podían oponer resistencia a la fuerza del agua y quedando por lo mismo abiertos cuantos pasos se procuró esta entonces, ha vuelto ahora, sin dificultad alguna, a entrar en las propiedades *Sa Bufera*, *Can Biniaraix* y *Can Posteta*, ha aislado la casa, de *Son Llampayes*, y sus colindantes, convertido en cauce del torrente la carretera del puerto desde *Sas Passadoras grossas* y anegando de nuevo el *Camp de sa Má*. La Villalonga ha inundado también las propiedades desde Es Rafal hasta Can Pétlos y algunos pozos, entre ellos el de Can Llebre, las demás de la derecha del camino hasta el Torrentó d'es Jayot».

20. *El Bien Público*, 4 de febrer de 1886, p. 2 i 11 de febrer de 1886, p. 1; *El Àncora*, 30 de gener de 1886, p. 3, 4 de febrer de 1886, p. 2, 6 de febrer de 1886, p. 3, 13 de febrer de 1886, p. 3, 11 de març de 1886, p. 3 i 24 de març de 1886, p. 2.

21. *El Felanigense*, 6 de febrer de 1886, p. 2. D'aquesta manera descrivia el periòdic local *El Felanigense* (13 de febrer de 1886, p. 2) la ventada que va afectar aquesta localitat la nit del dia 8 de febrer: «Tan tempestuosa fue en este distrito municipal la noche del lunes, 8 de los corrientes, que con sobrado motivo el vecindario estaba justamente alarmado. No recordamos otra más tétrica. El viento huracanado que reinaba, bramando furioso, arranca multitud de olivos, almendros y otros árboles hace temblar los edificios y derriba varias chimeneas. La de *Can Patró* de la calle del Agua, cae al lado de la cama donde duermen dos niñas de tierna edad, sin causarles más daño que el consiguiente susto. Otra del barrio denominado *La Torre*, cae sobre la cama de un anciano, destrozándola completamente, no muriendo aplastado su dueño, por haberse levantado pocos momentos antes a cerrar una ventana, cuya puerta había quedado abierta y el ruido que hacía al abrirse y cerrarse violentamente, le había despertado. Tal era la fuerza del vendabal, que hemos visto rotos los cristales de un balcón que tenía cerradas las persianas y las sobrepuestas interiores. Las tinieblas, además eran tan densas, que algunos amigos a quienes la tempestad encontró fuera de su casa nos dicen les costó gran trabajo el dar con su domicilio. Si a esto añadimos la copiosa lluvia que incesantemente caía, el intenso frío que se hacía sentir y la capa de barro que alfombraba nuestras calles, nuestros lectores podrán formarse una idea de una noche tan deliciosa».

22. *La Correspondencia de España*, 12 de febrer de 1886, p. 2: «En Aulenas [sic], término de Manacor, ha naufragado la fragata ita-

liana *Onstentino repetit* [sic], cuya tripulación debe haber perecido toda. La mar ha arrojado una pierna humana a la orilla, y también restos de ropas».

23. *El Felanigense*, 13 de febrer de 1886, p. 2: «En la mañana del día nueve del actual, el guarda bosques del predio *La Plana*, del término municipal de Manacor, se aperció que en *Cala Entena*, situada a unas tres millas al Este de Porto-Colom, había naufragado un buque. Inmediatamente puso en conocimiento de la Autoridad de Marina de este distrito, la cual se constituyó en el punto del siniestro, encontrando toda la playa cubierta de trozos del buque, y entre ellos hallase un pedazo de tabla con la siguiente inscripción: *Agostino Repetto-O-Gènova*. Encontrese también una carta fechada en Cagliari (Cerdeña) en 29 de Octubre último y firmada por Emmanuel Bozzo. Se cree que en el naufragio pereció toda la tripulación. Los referidos objetos quedaron bajo la custodia de la indicada Autoridad de Marina, auxiliada por la fuerza de guardacostas, carabineros y guardia civil [...]». Cf. *El Balear*, 15 de febrer de 1886, p. 2 i *El Àncora*, 15 de febrer de 1886, p. 3.

24. Segons les dades del Registro Italiano Navale (RINA) facilitades per Bruno Saccella, director del Museo Marinaro de Camogli, Gènova, a través d'uns correus electrònics dels dies 20 de maig, 3 i 4 de juny de 2020, en què ens va assegurar que en aquest cen-

de roure a les drassanes de Varazze (Gènova) el 1868 i n'era propietari G. B. Repetto. L'havien comandat els capitans G. Antolo (o Antola) i Seghezza i Emanuele Simone Bozzo va ser el seu darrer capità. Entre les seues destinacions hem pogut documentar els ports europeus de Càller, Cardiff, Belfast, Liverpool i Glasgow i els americans de Rio de Janeiro, Nova York, Baltimore, Boston i Philadelphia.²⁵

Durant més d'un mes les autoritats romangueren en el lloc de l'accident «recogiendo y custodiando los restos del expresado buque y dando sepultura a los desgraciados náufragos que las olas arrojaban a la orilla»,²⁶ ja que durant les setmanes posteriors al succés anaren apareixent alguns cossos que se suposava que devien correspondre als tripulants de l'*Agostino Repetto*,²⁷



Perspectiva de la costa de la venda de Benirràs amb l'illa d'Encalders en primer terme (dreta) separada de la plana de s'Illa (esquerra) pel pas de s'Illa. Al darrere, la punta des Catiu i seguidament el vessant costaner del puig des Guixar amb els tallserats de Davall es Puig, la cova de s'Orenga i la punta del mateix nom (fotografia de l'Iñaki de Eróstegui Aznar).

tre no es conserva documentació referent als naufragis que tractam en aquest treball. Les dimensions que figuren a l'*American Lloyd's Register* i al *Record of American and Foreign Shipping* són 130,2 peus d'eslora, per 31,8 de mànega i 18,9 de calat, això és 39,68 m x 9,69 x 5,76.

25. *American Lloyd's Register* (1877, 1878, 1879, 1881, 1882, 1883) i *Record of American and Foreign Shipping* (1879, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887). Cf. VENTURINI (2005: 112).

26. *El Àncora*, 15 de març de 1886, p. 3, reproduint *El Felanigense*.

27. Tenim constància de dos telegrams remesos des de Palma pel governador provincial al ministre de la Governació el dia 12 de febrer i reproduïts pel periòdic *El Día*, 13 de febrer de 1886, p. 2 i 3: «Palma 12 (10 h) – Gobernador ministro de la Gobernación: Alcalde Manacor me dice haber aparecido un cadáver precedente naufragio buque italiano *Constantino Repetti*, matrícula Génova, cuyo capitán se llamaba Manuel Bozzo Asepar. Órdenes transmitidas alcaldes de Artá, Alcúdia y Felanix. Se desconoce la suerte de los demás náufragos». «Palma 12 (1,10 mañana). –Gobernador a ministro de la Gobernación: Ampliando las noticias que comuniqué ayer a V. E. sobre naufragio del buque italiano, el alcalde de Manacor me dice se han encontrado dos piernas más y un cuerpo humano con la cabeza destrozada; fragmentos del barco y prendas de vestir arrojadas por el mar. La Guardia civil y carabineros custodian dichos restos y efectos recogidos». Una setmana després, la premsa informava de l'aparició de més restes humanes i d'alguns objectes en aquella zona, que s'identificaren com a procedents del vaixell genovès sinistrat: «Según noticias de

finis a localitzar un total de «cuatro cadáveres enteros y restos de otros».²⁸

Malauradament, no hem pogut trobar més documentació que ens permeti aprofundir molt més en aquest accident.² Això no obstant, Gio BONO FERRARI, a la seua obra *Camogli: La citta dei mille bianchi velieri* (1935: 352-354), recull algunes dades sobre aquest sinistre que poden resultar d'interès. D'aquesta manera, l'autor assegura que a causa de la violència del temporal, l'*Agostino Repetto* s'estavellà contra les roques a les costes de Manacor la nit del 9 de febrer i que junt amb el capità Bozzo³⁰ perillaren els altres

Manacor han aparecido en aquellas playas, del buque italiano naufragado, una calceta con las correspondientes agujas, y los cadáveres de una mujer y un niño» (*El Àncora*, 20 de febrer de 1886, p. 4).

28. *El Balear*, 16 de febrer de 1886, p. 2 i 23 de febrer de 1886, p. 2.

29. Informació facilitada per la responsable de l'Arxiu Municipal de Manacor (correus electrònics dels dies 23 i 25 de maig de 2020), que ens assegurà que el fons històric d'aquell jutjat malauradament ha arribat a dia d'avui en condicions de conservació no gaire bones i amb algunes llacunes i que, probablement per això no hi ha documentació relacionada amb aquest succés. De fet, l'única referència que hem pogut localitzar sobre aquest accident marítim és a POU (1987: 12, 20), que en fa esment a partir de les notícies publicades a la premsa de l'època.

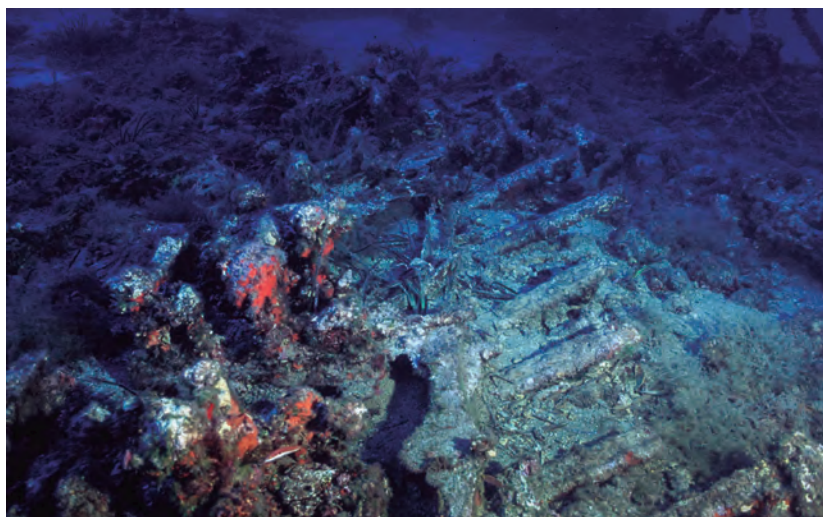
30. Segons BONO FERRARI (1935: 352-354),

deu hòmens que formaven la tripulació, entre els quals identifica a Fortunato Bonti i a Gerolamo Marini, originaris del port lligur de Camoggi. Coneixem també la identitat d'un tercer home de la tripulació del vaixell, Domenico Risorto, natural de Rímìni (DE NICOLÒ 2016: 12). A més, BONO FERRARI assenyal·la, sense que hàgim pogut contrastar les seues afirmacions, que «questo Capitano [Bozzo] non volle essere sbarcato per non abbandonare il suo posto. Morì nella cuccetta della piccola camera di poppa, in mezzo alle sue carte marine ed ai suoi sestanti. Fu sbarcato con gli onori del grado ed ebbe onorata sepoltura nel cimitero de Tarragona».³¹

El dia 8 de març següent, l'Agència Consular d'Itàlia a Palma inseria en diversos periòdics l'anunci de la subhasta pública dels objectes salvats del buc italià:

Emanuele Simone Bozzo era fill de Giuseppe Bozzo i Caterina Marini i havia nascut a Camoggi, Ligúria, el 1853.

31. BONO FERRARI (1935: 352-354): «Aquest capità [Bozzo] no va voler ser desembarcat per no abandonar el seu lloc. Va morir a la llitera de la petita sala de popa, enmig de les seues cartes marines i els seus sextants. Va ser desembarcat amb els honors del rang i va rebre honorable sepultura al cementiri de Tarragona».



Detall de les restes visibles de l'anomenat derelict dels Congres sobre el fons arenós (fotografia cortesia de Manel Royo Mayoral)

AGENCIA CONSULAR DE ITALIA EN PALMA

El día 11 del actual y días consecutivos si fuese necesario, a las 10 de la mañana tendrá lugar en Cala Entena del término de Manacor, la venta en pública subasta de los objetos salvados del buque italiano nombrado *Agostino Repetto*, naufragado junto a dicha cala.

El inventario se hallará de manifiesto en esta Agencia Consular y en la Ayudantía de Marina de Porto Colom a las horas de oficina.

Palma 8 de marzo de 1886. –El Agente Consular, J. González Constant.³²

La subhasta no degué anar tan bé com s'esperava i sembla que el dia 19 d'abril encara va celebrar-se una nova licitació als magatzems de duanes de Portocolom. Entre els efectes que s'hi veneren hi havia «trozos de obenque, bigotas manio-bra volante, cuerdas de alambre, trozos de cadenita, etc.»³³

Les conseqüències del temporal a Eivissa i Formentera

A les Pitiüses, les notícies sobre els efectes del temporal de febrer de 1886 són més aviat escasses, ja que

aleshores només existien dos setmanaris locals, *Las Pityusas* i *El Ebusitano*, més centrats en les informacions relacionades amb l'agitada actualitat política, però que ens permeten constatar la mala mar que regnava aquells dies a través dels breus referits a les entrades i sortides de vaixells en el port de Vila i al nombre d'embarcacions que hi havien fet arribada forçosa a causa del temporal.³⁴

No obstant això, l'edició del setmanari *Las Pityusas* del dia 13 de febrer donava compte dels desperfectes que ocasionà la força de la tempesta en les obres de construcció del port de Vila que s'estaven realitzant fent aleshores:

Tan fuerte ha sido el temporal que ha reinado estos días, que las personas ancianas no recuerdan otro semejante.

Comenzó en la noche del 7 con lluvias y vientos duros al primer cuadrante, sosteniéndose con firmeza y aumentando su intensidad

hasta adquirir el viento Nordeste la velocidad del huracán durante la noche del 8.

No obstante las excelentes condiciones naturales del puerto de Ibiza, y la protección que les prestan ya las obras practicadas en el dique de abrigo, los buques surtos en él se han visto precisados a tender nuevas anclas y a reforzar en lo posibles sus amarras.

Los rails de la tramvía del dique en construcción han sido arrancados por el oleaje, sufriendo igualmente bastante daño las obras realizadas en el *freo* entre las islas *Llana* y *Grossa*.

Si se exceptúan los desperfectos mencionados, algunas cadenas y calabrotes rotos y varios pilares arrancados de los andenes, los perjuicios experimentados en este puerto han sido por fortuna de escasa importancia.

El barómetro, durante la tempesta, se ha sostenido entros los 760 y 768 milímetros.³⁵

Poca cosa en sabem, emperò, de les conseqüències que va poder tenir aquella temporalada a la resta de les Pitiüses i l'única informació que destaquen els dos setmanaris és el greu accident marítim que havia tengut lloc a les costes de Sant Miquel de Balansat, a la venda de Benirràs, i que té algunes semblances amb l'esdevengut a Manacor que acabam de relatar.

Segons assenyalen aquests mitjans, el dia 10 de febrer s'havia donat part a la Comandància de Marina des de Sant Joan informant «que en la costa N. E. de esta isla y sitio denominado *Beni-Ras*, perteneciente al distrito municipal de San Juan, se encontraba un brick-barca sumergido en el agua»,³⁶ que hauria naufragat la nit del dia anterior.

Assabentades les autoritats de la notícia, sortiren immediatament cap al lloc del sinistre el comandant de Marina de les Pitiüses, Carlos Villalonga y Vega Verdugo, acompanyat pel vicecònsol Joan E. Wallis, l'alferes de carrabiners, el vista de duana i el mestre d'aixa

32. *El Balear*, 8 de març de 1886, p. 3. Cf. *El Áncora*, 15 de març de 1886, p. 3, transcrit d'*El Felanigense*.

33. *El Balear*, 19 d'abril de 1886, p. 3.

34. *El Ebusitano*, 9 de febrer de 1886, p. 2: «El vapor *Unión* que fondeó en este puerto el domingo último, no pudo seguir su viaje a Alicante la misma noche por el fuerte temporal que aquí reinaba». Seguidament, el mateix setmanari informava de l'arribada de nombroses embarcacions buscant recer al port de Vila: «Son muchos los buques que están en este puerto de arribada forzosa sin poder continuar sus viajes por causa del tiempo».

35. *Las Pityusas*, 13 de febrer de 1886, p. 3.

36. *Las Pityusas*, 13 de febrer de 1886, p. 3.

Jaume Riera Planells, entre d'altres persones.

Una vegada allà, advertiren que a poca distància de la costa, en un punt amb una fondària considerable, «se hallaba sumergido un brik-barca de grandes dimensiones».³⁷

Segons el testimoni de diverses persones arribades a Palma el matí del dia 12 en el vapor correu procedent d'Eivissa, recollit pel diari *El Blear*, el vaixell naufragat es trobava aleshores «como a unos 25 metros de la costa. Está sumerjido hasta las cofas y tiene rendido el palo trinquete, conservando en el palo mayor el juanete perfectamente aferrado».³⁸

Tot i els diversos objectes i restes del naufragi que anaren apareixent al llarg dels dies posteriors a l'accident, sobretot al proper port de Sant Miquel, com ara algunes pipes i barrils, salvavides i un parell de bots, i les recerques fetes per les persones que s'havien traslladat fins a aquelles costes, les operacions finalitzaren sense cap pista que permetés determinar el nom i la nacionalitat de l'embarcació i, el més important, sense que es trobàs cap rastre de les persones que hi anaven a bord. Tot feia suposar «que los infelices tripulantes habrán perecido todos, pues dado el temporal que reinaba y la configuración escarpada del terreno, no era posible la lucha con las embravecidas olas que seguramente destrozarian los cuerpos humanos



Vista d'un detall de la part de proa del derelict dels Congres en la qual es pot distingir l'àncora de recanvi de l'embarcació (fotografia cortesia de Marcus H. Hermanns).

contra las rocas que en el lugar del siniestro existen».³⁹

No fou fins gairebé un mes després, el dia 7 de març, que el setmanari *Las Pityusas* va informar en dues notícies breus de l'aparició, durant aquells dies, dels primers cossos a les costes on havia esdevengut l'accident, per la qual cosa se suposava que es devia tractar de tripulants del vaixell naufragat el mes de febrer anterior. També donava compte de la troballa de diferents restes del naufragi, entre les quals havia aparegut un mascaró de proa «que representa una joven con una flor en la mano, y una tabla con un óvalo de metal en que se lee el nombre de "Rosa Capurro" que es de creer sea el que llevaba el brik-barca sumergido».⁴⁰

A més de l'esmentat enfonsament, el setmanari *Las Pityusas* del 13 de febrer també publicava la notícia d'un altre accident marítim ocorregut una mica més al nord, a la costa de Portinatx:

Ayer se supo también en esta ciudad que había aparecido otro buque de grandes dimensiones,

con la quilla vuelta hacia arriba, en el sitio conocido por *Portinatx*.

Es de creer que los infortunados marineros que lo tripulaban hayan sufrido la misma desastrosa suerte que los del brik-barca antes mencionado.⁴¹

El cert és, emperò, que no se n'ha pogut trobar cap altra menció, ni en l'altre setmanari de l'època, *El Ebusitano*, ni en cap altre periòdic que aportí noves dades noves que ens permetin aprofundir en aquest succés. Tampoc apareix cap anotació de víctima associada amb un naufragi esdevengut a Portinatx l'any 1886 al volum corresponent del Registre Civil de Sant Joan de Labritja.⁴²

41. *Las Pityusas*, 13 de febrer de 1886, p. 3.

42. MACABICH (1955: 236) és el primer autor que esmenta la notícia d'aquest succés copiant la informació recollida al setmanari *Las Pityusas* i posteriorment és LLABRÉS (1958: 210), citant a l'anterior. L'escassetat de fonts i la poca definició de les informacions que ens aporten han fet que s'hagi arribat a parlar de diversos accidents marítims esdevenguts durant l'any 1886 a la costa nord de l'illa d'Eivissa (HERMANN 2020: 187), tot i que els indicis dels que disposam ara mateix només ens permeten confirmar el naufragi del bricbarca italià *Rosa Capurro*, que va tenir lloc durant la nit del dia 9 de febrer prop del port de Benirràs.

37. *El Ebusitano*, 19 de febrer de 1886, p. 1-2.

38. *El Blear*, 13 de febrer de 1886, p. 2: «Según nos dicen varias personas llegadas de Ibiza, nos dan cuenta de un naufragio ocurrido en la costa de la vecina isla entre los días 8 y 9 del actual. En el sitio denominado Biniarraix [sic] perteneciente al municipio de S. Juan Bautista, impulsado por un N.E. durísimo apareció de brik-barca, que actualmente se encuentra como a unos 25 metros de la costa. Está sumerjido hasta las cofas y tiene rendido el palo trinquete, conservando en el palo mayor el juanete perfectamente aferrado. A la salida del vapor correo, se habían encontrado dos botes y algunos salva-vidas, sin el nombre ni la matrícula del buque. Hasta ahora han sido infructuosas todas las pesquisas que se han verificado para adquirir noticias del siniestro y de la procedencia del barco».

39. *El Ebusitano*, 19 de febrer de 1886, p. 2.

40. *Las Pityusas*, 7 de març de 1886, p. 3.

Letra

APELLIDOS		NOMBRES	NOMBRE DE LOS PADRES		PARROQUIA	Tomo	Folio	Número
Paterno	Materno		Padre	Madre				
Ventura	Caporta	Catalina	Guillermo	Donatiana	San Lorenzo	9. ^o	153	2
Ventura	Caporta	Barbara	"	"	"	10. ^o	7	63
Ventura	Caporta	Vicenta	"	"	"	"	12	74
Cadaver	Donatiana	procedente de naufragio italiano en San Juan	"	"	"	9. ^o	163	25
"	"	"	"	"	"	"	170	26
"	"	"	"	"	"	"	171 v.	27
"	"	"	"	"	"	"	171	28
"	"	"	"	"	"	"	172 v.	30
"	"	"	"	"	"	"	172	62

Full de l'Índex de defuncions, 1871-1900 del Jutjat Municipal de Sant Joan de Labritja, en el qual apareixen registrades les víctimes atribuïdes al naufragi del *Rosa Capurro*.

El bric 'Rosa Capurro'

Segons els registres d'embarcacions de les societats de classificació de l'època, el *Rosa Capurro* era un bric o bricharca de tres pals de matrícula italiana, d'uns 43,79 m d'eslora, per 9,35 m de mànega i 5,60 m de calat,⁴³ amb un registre net d'unes 497 tones. S'havia construït a les drassanes Agostino Briasco fu G.B. de Sestri Ponente (Gènova) i fou avarat el 1879. Era propietat de Giacomo Capurro i n'era el capità A. Muzio –o Mozio. El seu buc era de fustes de roure i pi i cap a primers de 1884 s'havia folrat amb planxes de coure i ferro, cosa que se solia fer per a protegir els bucs de l'atac de la broma o corc marí, especialment en aigües més càlides, i evitar també d'aquesta manera que s'hi adherissin algues i moluscs que, amb el temps, poguessin causar danys o disminuir la velocitat i la maniobrabilitat de l'embarcació, però que n'augmentaven considerablement el pes.

43. Les dades tècniques del bric *Rosa Capurro* apareixen referenciades al *Lloyd's Register of Shipping* de 1886 (núm. de registre 670) en peus anglesos: «length, 143,7; breadth, 30,7; depth 18,4». Aleshores aquest vaixell ja figura com a naufragat («wrecked»).

És molt probable que el *Rosa Capurro* es dedicàs sobretot a la navegació amb els ports atlàntics europeus i americans, atès que entre els que hem pogut documentar hi ha els de Cardiff, Swansea, Le Havre, Dunkerque, Montevideo i Nova York. Desconeixem, això sí, la ruta que seguia a primers del mes de febrer de 1886, quan el temporal el va sorprendre en aigües properes a la costa nord de l'illa d'Eivissa, però és possible, per tant, que es dirigís a algun punt del nord d'Europa o del continent americà.

Tot i que en el *Llibre 9è de defuncions* del Registre Civil de Sant Joan de Labritja, on consten registrats els morts apareguts en aquelles costes durant els mesos posteriors al naufragi, s'esmenta com a punt de l'accident el lloc conegut com *penya d'en Catiu*, probablement les penyes immediates al cap que avui es coneix com punta des Catiu,⁴⁴ les dades exposades aquí

44. La primera vegada que s'esmenta aquest punt com a lloc de l'accident és a l'anotació núm. 27, corresponent al cos aparegut al caló de s'Illa el dia 7 de març i que s'identifica com a víctima del naufragi del *Rosa Capurro*: «Que el tercer cadáver se encontró á la orilla del mar, á las diez de la mañana del día siete de Marzo del presente año [1886]

fins ara ens permeten relacionar, sense massa gaire por d'equivocar-nos, el naufragi del *Rosa Capurro* amb les restes del vaixell enfonsat que reposen enterrades en el fons arenós a mig camí entre les badies dels ports de Sant Miquel i de Benirràs, que entre les persones aficionades al submarinisme reben el nom de *derelictes dels Congres*.⁴⁵

És possible que, com suggereix algun autor –encara que sense explicar l'origen de tals afirmacions–, el buc col·lidís amb la bota de l'illa d'Encalders (KOFFKA, 2003: 27 cf. HERMANN, 2020: 166), o tal volta amb les seques properes, i que, com s'esmenta de manera genèrica a les referides partides de defunció dels naufragis apareguts en aquelles costes, s'acabàs estavellant contra les penyes en algun punt proper a la punta des Catiu, i després el temporal l'hagués arrossegat garrejant fins al lloc on s'enfonsà defini-

distante media milla de la parte Nor-Este de la Peña den Catiu, punto del naufragio de dicho barco, en el lugar denominado es Caló des'Ylle [sic], entre unas peñas de la parte izquierda de este punto» (Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, f. 170 v.). Després torna a aparèixer en els registres 28 (f. 171 v.), 30 (f. 172 v. i 173) i 62 (f. 192 i 192 v.). RIBES no cita aquest topònim en els seus treballs (1993; 2009), però en resposta a una qüestió plantejada sobre la relació entre la *penya d'en Catiu* i la punta des Catiu (correus electrònics de 8 i 13 de setembre de 2020), afirma: «Pel que fa a la penya d'en Catiu pot ser perfectament que estigui relacionada amb la punta des Catiu. De fet, originàriament hi havia una finca que es deia es Catiu. Però aquests noms aviat deriven de cas Catiu o cas Catiu a can Catiu, can Catiu, amb l'article personal. Per tant, [...] segurament tenen relació els dos noms, i [...] això lliga amb els topònims propers, de l'illa d'Encalders. De fet, [...] molt a prop hi ha una seca prou important, que havia de ser molt perillosa per a qualsevol tipus d'embarcacions». Segons el mateix RIBES (2009: 729), la forma *catiu* és una variant arcaica de *captiu* i a l'illa d'Eivissa trobam una altra punta des Catiu a la costa de Corona i també les penyes des Catiu, a Sant Carles de Peralta. El nom de la punta des Catiu podria fer referència «a algun fet històric, com l'intercanvi o alliberament de catius o captius», atès que sabem que «els eivissencs exerciren el cors, i el patiren, durant segles, i que eren habituals els intercanvis de captius i el seu alliberament mitjançant compensacions econòmiques», el que probablement hauria originat alguns d'aquests topònims.

tivament, a causa de les vies d'aigua obertes, empès pel seu propi pes i, tal vegada també, per un desplaçament de la càrrega a la part de la popa, ja que segons alguns d'aquests autors devia transportar un carregament de recanvis de maquinària (LLAMAS 2000: 238. Cf. ROYO; ALCONCHEL 2018: 21; HERMANNNS 2020: 165). En tot cas, com assenyala HERMANNNS (2020: 166), la trajectòria dels aproximadament 20 m de cadena de l'àncora que s'estenen en el fons marí en direcció a l'illa d'Encalders pot ajudar a descriure la trajectòria del naufragi.

Des de fa anys, aquest derelict és un punt d'atracció per als submarinistes més experimentats i coneixedors del lloc exacte on es troben les restes, ja que representa una complicada immersió a mar oberta fins a una profunditat d'uns 40 m.⁴⁶

A mesura que es fa el descens, es va definint una gran taca fosca enmig de l'extens fons d'arena, amb algunes altres clapes més petites al voltant. En aproximar-s'hi, l'escena que es presenta és la d'una amalgama de restes escampades de manera desordenada a l'interior del perí-



Vista àeria del caló de s'Illa, a migjorn de l'illa d'Encalders i a llevant de la punta des Catiu (fotografia d'Iñaki de Erósteigui Aznar).

metre que defineix el que sembla ser el buc del vaixell. Només un examen molt detallat de les restes, permet identificar o intuir algunes de les parts i elements de l'embarcació, que es troba pràcticament enterrada en l'arena, emproada cap a mar oberta, mentre que la part de popa desapareix davall l'arena i, potser també, a causa de les voladures realitzades amb dinamita cap als anys vuitanta del segle passat. Sobresurten ben visibles a la part de proa, fins a una alçada que no supera els 2 m del fons marí, el molinet de l'àncora i l'àncora de recanvi, així com restes de la coberta i altres de més malmeses del que tal volta hauria estat la superestructura de la nau, que podria haver desaparegut per mor de les citades explosions.⁴⁷ També sembla que es defineixen sobre l'arena les restes de dos pals de la nau caiguts cap a la part de babord.⁴⁸ Finalment, del buc parteix la cadena de l'àncora, que s'estén uns vint metres en direcció a l'illa d'Encalders, cosa que, com ja hem assenyalat, pot donar alguna pista sobre les causes i la trajectòria del naufragi.

Aquest derelict és conegut com a punt d'immersió des de fa més de quaranta anys per l'abundància de la fauna marina que hi habita, especialment pels grans exemplars de congres que s'hi podien observar durant els primers anys que s'hi realitzaren immersions puntuals programades des del centre de busseig del port de Sant Miquel, d'aquí el nom amb el qual és conegut entre els aficionats al submarinisme de *derelict dels Congres*.

L'aparició dels cadàvers de la tripulació

Desconeixem el nombre de tripulants que habitualment anaven a bord del vaixell, com tampoc sabem amb certesa quants hi viatjaven durant aquella fatídica travessia, potser cinc i el capità, però si feim cas a BONO FERRARI (1935: 280-282), la majoria de la tripulació del *Rosa Capurro* provendria del port genovès de Camoggi (1935: 280-282).

Com ja hem assenyalat anteriorment, no fou fins gairebé un mes després del naufragi que començaren a aparèixer restes humanes en diversos punts de la costa relativament propers al lloc del succés. En total varen localitzar-se els cossos de sis hòmens entre els dies 4 de març i 27 d'agost d'aquell any, segons consta en el *Llibre 9è de defuncions* del Registre Civil de Sant Joan de Labritja, i en tots els casos es determinà que els cadàvers corresponien a víctimes del nau-

45. Les característiques semblen encaixar de forma general amb la descripció que fa LLAMAS (2000: 238) i més recentment HERMANNNS (2020: 165-166) d'aquest derelict, que parlen de les restes d'una nau d'uns 30 m d'eslora per devers 10 m de mànega amb el buc folrat de coure, encara que aquest autor afegeix, a partir de les restes visibles actualment al fons marí, que es tractaria d'un vaixell de dos pals. A més, ressenyant els autors que parlen d'aquest derelict, com ara KOFFKA (2003: 27), diu que «probablement es tracti del lloc de naufragi d'una bricarca, que va tenir un incident amb la bota de s'Illa d'en Calders durant una nit de tempesta d'hivern de 1886, concretament entre el dia 7 i el 12 de febrer. Encara avui la cadena de l'àncora que s'estén en el fons en direcció a s'Illa d'en Calders reflecteix un detall de la dinàmica del naufragi».

46. La descripció s'ha fet a partir dels valuosos detalls aportats per Manel Royo Mayoral i Marcus Heinrich Hermanns, bussejadors experimentats i grans coneixedors del derelict, en sengles entrevistes realitzades els dies 24 i 30 de gener de 2022, respectivament. Ambdós han fet diverses immersions en aquest indret durant els darrers anys i Hermanns, a més, ha elaborat un estudi més detallat del naufragi des de la seua faceta d'arqueòleg i investigador de les restes submarines de les costes de l'illa d'Eivissa.

47. Segons ROYO; ALCONCHEL (2018: 22) «en 1980 sus estructuras rompían demasiadas redes de pesca y fue destruido con cargas de dinamita», mentre que HERMANNNS (2020: 165-166) afirma que «part de les estructures de coberta es varen volar exercint la pesca amb dinamita als anys vuitanta».

48. Vegeu la nota 45.



Vista aèria del tram de costa entre els pobles de Sant Joan de Labritja i Sant Miquel de Balansat, amb el caló de sa Fusta en primer terme i l'illa d'Encalders al centre de la imatge (fotografia d'Iñaki de Eróstequi Aznar).

fragi del bric italià *Rosa Capurro*.⁴⁹

El dia 5 de març, l'esmentat jutjat rebia un ofici del comandant de Marina de les Pitiüses, el tinent de navili Carlos Villalonga y Vega Verdugo, en el qual s'informava «que habían aparecido varios cadáveres al parecer procedentes del naufragio ocurrido en Binarrás el día nueve del mes pasado». En aquest ofici, el comandant autoritzava la sepultura en els encontorns del lloc de localització de tots els cossos que apareguessin en aquelles costes, sempre que es considerassin procedents del vaixell naufragat.⁵⁰

De fet, el primer cos havia aparegut cap a les 8 h del matí del dia anterior a la vora de la mar en el lloc anomenat el caló de s'Illa i, a pesar de presentar algunes parts mutilades, va poder identificar-se com el d'un home d'uns vint-i-cinc anys d'edat, que, segons la detallada descripció feta, vestia «chaqueta, pantalones y botas de agua, una chaqueta de paño negro, un

chaleco de hilo blanco, una chaqueta de lana blanca, unos pantalones de igual color y otros de lana negra».⁵¹

Aquell mateix dia, cap a les 10 h del matí, fou localitzat un segon cadàver en el pas de s'Illa d'Encalders. En aquesta ocasió el cos va aparèixer sencer i completament vestit. Pel seu aspecte va determinar-se que es tractava d'un jove d'uns vint-i-tres anys d'edat, que duia «chaqueta y pantalones de lana negra, una camisa de algodón con puntos negros y unos pantalones de lana blanca».⁵²

Tres dies després, el 7 de març, cap a les 10 h del matí, aparegueren les restes d'una tercera víctima en unes penyes a la part esquerra de l'anomenat caló de s'Illa, però per mor del seu mal estat només va poder determinar-se que corresponien a un home de gran estatura d'entre vint-i-cinc i trenta anys d'edat.⁵³

El dia 9 de març, cap a les 8 h del matí, es va localitzar un quart cos en unes roques a la part de llevant del caló de sa Fusta. El cadàver va aparèixer completament nu, mutilat i en estat de descomposició, per la qual cosa sols es va poder concloure que es tractava d'un home de gran alçada.⁵⁴

Un cinquè cadàver fou descobert a les 6 h del matí del dia 11 de març a gran distància del lloc de l'accident, a «unas cuatro millas distante de la peña den Catiu, punto del naufragio del Brik-barca *Rosa Capurro* en Binarrás de este distrito, entre unas peñas de la parte izquierda de la Cala den Serra», si bé va quedar reflectit al llibre de registre de defuncions com a tripulant d'aquella embarcació. El cos es trobava també en molt mal estat i, com en el cas anterior, pertanyia a un home de gran estatura.⁵⁵

Les restes de la darrera víctima localitzada en aquelles costes no aparegueren fins devers les 15 h del dia 27 d'agost, més de sis mesos després de l'accident, en un lloc anomenat el pas de s'Illa Plana, que pensam que podria ser el que avui dia coneixem com la plana de s'Illa, la zona més plana i erosionada a l'extrem nord de la punta de s'Illa d'Encalders.⁵⁶ El cos va aparèixer

53. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 27, f. 170 v.-171. Foren testimonis presencials Josep Torres Torres, de Pere Vildes, i Josep Torres Torres, de Josep Vildes, tots dos pagesos, naturals del Sant Joan de Labritja, majors d'edat i casats, que no signen per no saber-ne.

54. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 28, f. 171-171 v. Foren testimonis presencials els citats Josep Torres Torres i Pere Torres Escandell.

55. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 30, f. 172 v.-173. Foren testimonis presencials Antoni Mari Torres i Josep Mari Escandell, pagesos, naturals del municipi, majors d'edat i casats, els quals no signaren per no saber-ne.

56. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 62, f. 192 v.: «Que dicho cadáver se encontró una milla distante de la peña den Catiu hacia la parte Nor-Oeste del punto del naufragio del Brik-barca *Rosa Capurro*, á la

49. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, números de registre 25, 26, 27, 28, 30 i 62, f. 169-171 v., 172 v.-173 i 192-192 v. És MARI (2014: 242-243) el primer autor que ens posa sobre la pista de les víctimes del naufragi del *Rosa Capurro*, inscrites al citat llibre de defuncions, tot i que en el seu treball en cita cinc en comptes de sis.

50. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre número 25, f. 169-169 v.

51. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 25, f. 169-170. Foren testimonis presencials Josep Torres Torres i Pere Torres Escandell, pagesos, naturals del municipi, majors d'edat i casats, els quals no signaren per no saber-ne.

52. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 26, f. 170-170 v. Foren testimonis presencials els mateixos Josep Torres Torres i Pere Torres Escandell.

nu, mutilat i en avançat estat de descomposició, per la qual cosa només es va poder constatar que es tractava d'un home de gran alçada.⁵⁷

Tal i com havia autoritzat el comandant de Marina, tots els cadàvers foren enterrats molt a prop del lloc on havien aparegut, atès el mal estat en el qual es trobaren, que n'impossibilitava el trasllat.

La venda de les restes salvades del vaixell

Amb la finalitat d'intentar localitzar els propietaris del *Rosa Capurro*, el dia 18 de març s'inseria un escrit en el diari oficial la *Gaceta de Madrid* en el qual es donava a conèixer la notícia del naufragi del bric el dia 9 de febrer a la costa nord de l'illa d'Eivissa i es feia una crida a les persones interessades per tal que fessin les reclamacions corresponents a la Comandància de Marina de les Pitiüses en el termini d'un mes:

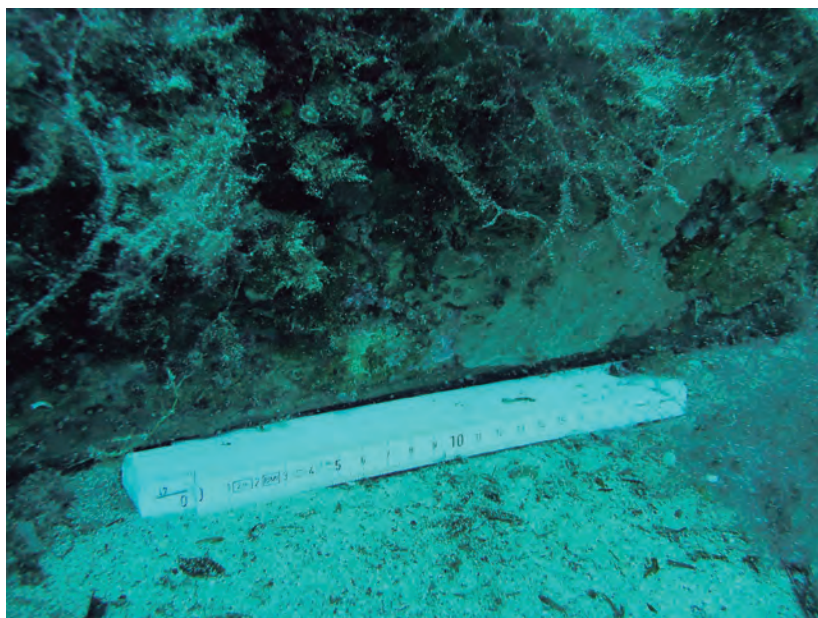
D. Carlos Villalonga y Vega-Verdugo, Teniente de navío de la Armada, y Comandante de Marina de esta provincia.

Hace saber que entre los restos que la mar ha arrojado a la costa pertenecientes al bric-barca naufragado en la costa Norte de esta isla la madrugada del día 9 del mes próximo pasado, se ha encontrado una plancha de cobre con el nombre de *Rosa Capurro*, y pareciendo sea el del barco sumergido por coincidir dicho nombre con el figurón de proa.

En consecuencia, las personas que se crean interesadas en el referido siniestro harán las correspondientes reclamaciones en esta Comandancia de Marina en el término de 30 días, a contar desde

orilla del mar, en el lugar denominado es Pas de'Sille Plane [sic].».

57. Registre Civil de Sant Joan de Labritja. Secció 3a. *Llibre 9è de defuncions*, registre núm. 62, f. 192-192 v. Foren testimonis presencials Miquel Torres Escandell, pagès, natural de Sant Miquel de Balansat, i Josep Jofre Roca, mestre d'escola, natural de la barriada palmesana de Santa Catalina i vesí de Sant Joan de Labritja. Ambdós eren majors d'edat i casats, dels quals només va signar l'acta el segon, ja que el primer no en sabia.



Detall del buc en el qual es pot distingir el folrat metàl·lic (fotografia cortesia de Marcus H. Hermanns).

la publicación de este edicto en la Gaceta de Madrid.

Ibiza 9 de Marzo de 1886.
Carlos Villalonga.⁵⁸

Tanmateix, aquesta crida resultà infructuosa i les restes del vaixell foren finalment venudes en pública subhasta pública el dia 11 d'abril a les dependències de la Comandància de Marina del port d'Eivissa.⁵⁹

Epíleg: una deessa de fusta

Molts anys després d'aquest desgraciat succés, apareixia un article a l'edició del 29 d'abril de 1932 del *Diario de Ibiza*, signat per A. Planells Torres i titulat «La diosa de palo», en el qual es fa una crònica d'una excursió realitzada pel camp eivissenc. La visió d'un casament pagès a la vora del camí durant el recorregut serveix per remorar una vella història sobre l'origen d'una figura femenina tallada en fusta que aleshores encara s'hi conservava:

[...]

El itinerario fué por la carretera de San Juan hasta la "Casa

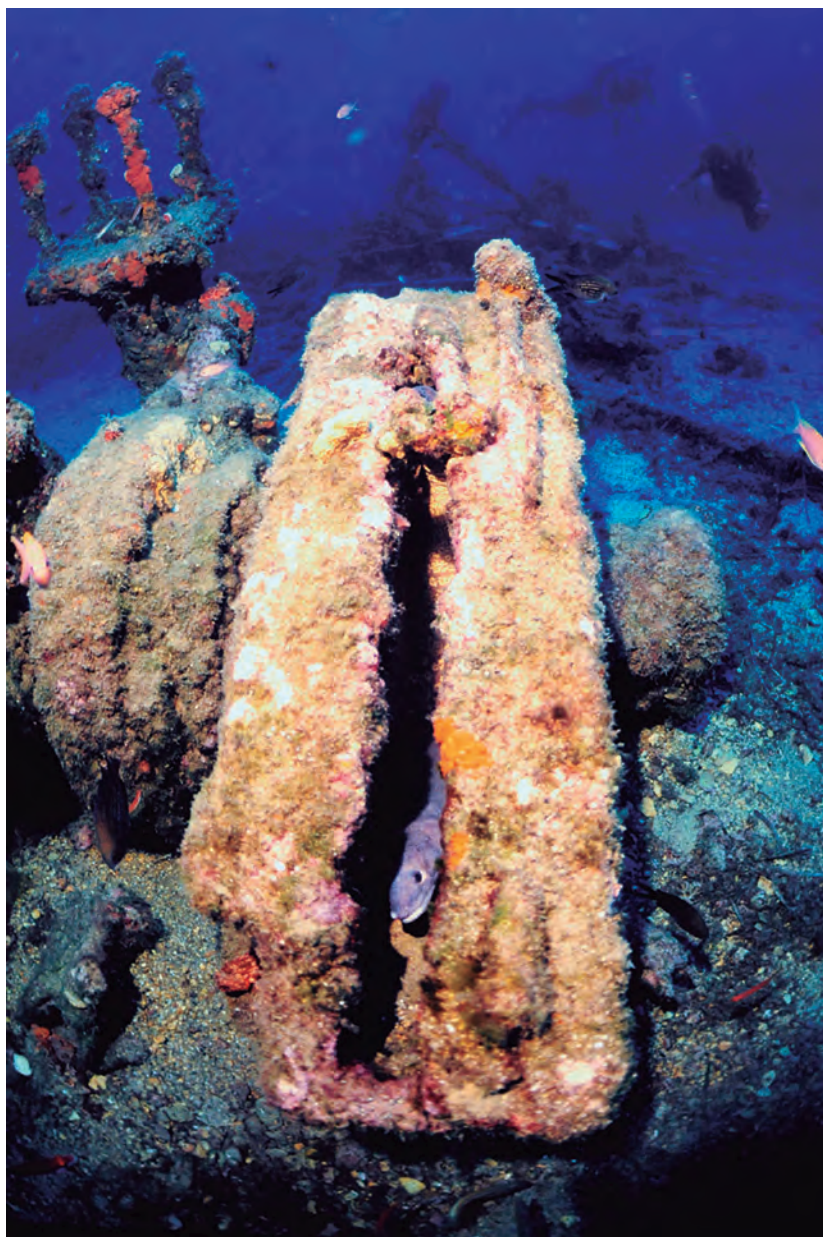
58. *Gaceta de Madrid*, núm. 77, 18 de març de 1886, p. 842.

59. *Las Pitiusas*, 21 d'abril de 1886, p. 3.

Vermeya"; allí dejamos la carretera dicha y avanzamos por estrecho camino a través de la hermosa huerta jesusana. Íbamos departiendo de la horticultura, cuando apareció a lo lejos la blanca silueta de una casa de labor junto al camino. Nuestro compañero de excursión y presidente de la Sociedad Colombófila Ibicenca nos dijo:

—¿Veis aquella casita blanca que asoma a lo lejos junto al camino? En ella veréis (pues que pedirémos permiso para ello) una estatua de madera que es el epílogo de un drama muy cruel acaecido ha cerca de un siglo en las costas norteñas de nuestra Ibiza. Referíanos nuestro vejete abuelo, que en su niñez se perdió un barco en aquella costa brava. Nada se salvó. Barco, carga y tripulación, todo fué devorado por la furia de los elementos. Ni un documento, ni un simple papel se salvó que sirviera para identificar al buque perdido. Solo una estatua, que sin duda sería la que acostumbraban llevar a proa por entonces los barcos, fué recogida algunos días después por los pescadores. Por todo dato, contenía un pequeño letrero que decía, "Rosita Purro".

Hace algún tiempo (no mucho) yendo por este camino mismo, vi



El molinet de l'àncora és un dels elements que sobresurten d'entre les restes del vaixell enfonsat (fotografia cortesia de Manel Royo Mayoral).

la estatua en la galería de esta casa. Solicité verla de cerca, y... ¡Oh, sorpresa! En la estatua se leía: “Rosa Capurro”. Era, a no dudar, la misma de que nos hablara nuestro anciano abuelo. La pequeña diferencia de la inscripción, sería debida a la falta de memoria del abuelito.

Llegamos a la casa, y allí en la galería alta, serena y sin alma se erguía la matrona de madera; “diosa de palo”, según apreciación de uno de los excursionistas, mirando,

aquellos sus ojos sin brillo, al horizonte azul marino do reposan sus antiguos compañeros (los lobos de mar) hundidos con el barco que en tiempos la paseara triunfal, como a “una diosa”, a través de los mares.

De manera, que esta mujer de palo, constituye en sí, emocionante capítulo de la historia de nuestra bienamada Ibiza.

Tomen nota, por si puede serles de alguna utilidad el dato, los cultísimos señores historiadores de las “Pitiussae Insulae”.⁶⁰

No hi ha dubte que es tracta del mascaró de proa descrit anteriorment com «una joven con una flor en la mano, y una tabla con un óvalo de metal en que se lee el nombre de *Rosa Capurro*» i que pertanyia al vaixell italià enfonsat en aigües de les costes de Balansat el febrer de 1886.

Tal vegada encara avui es conservi aquell mascaró de proa a manera de *deessa de fusta* en alguna casa de la nostra pagesia, com a testimoni material d'un tràgic i enigmàtic naufragi sobre el qual resten encara molts misteris que solament es podran resoldre amb la localització de nova documentació i amb un estudi arqueològic més detallat de les restes del vaixell que descansen en el fons marí.

Bibliografia

BONO FERRARI, Gio (1935) *La città dei mille bianchi velieri. Camogli*. Gènova: Tipografia Nazionale. 501 p.
DARDER ROSELL, Alberto (2013) «Les nevades del segle XIX». VII *Jornades d'Estudis Locals de Sóller i Fornalutx*. Sóller i Fornalutx: Ajuntament de Sóller i Ajuntament de Fornalutx. p. 205-216.

DE NICOLÒ, Maria Lucia (2016) *Marineria Risorta. Una comunità di pescatori tra Romagna e Marche*. Recuperat de: https://www.academia.edu/27388424/Imp_Marineria_Risorta.

HERMANN, Marcus Heinrich (2020) *L'illa i la mar. El Paisatge historico-marítim de l'illa d'Eivissa i el seu patrimoni cultural submergit*. Eivissa: Consell d'Eivissa. 230 p.

KOFFKA, Andreas (2003) *Balearen. Alle Tauchplätze und -basen auf einen Blick*. Cham: Müller Rüschlikon. 95 p.

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

LLAMAS, Andreu (2000) *Islas Baleares: Guía submarina. Las 300 mejores inmersiones, recogidas en 282 itinerarios*. Barcelona: Planeta. 368 p.

MACABICH, Isidor (1965) *Historia de*

60. *Diario de Ibiza*, 29 d'abril de 1932, p. 3.

Ibiza. Vol. II: Crónicas siglo XIX. Barcelona: Art-85. 360 p.

MARÍ, Antoni (2014) *Sa Cala. Ports i llauts. Una aproximació històrica i geogràfica*. Eivissa: Consell d'Eivissa. 287 p.

Observatorio Astronómico de Madrid (1890) *Resumen de las observaciones meteorológicas efectuadas en la península y algunas de sus islas adyacentes durante el año de 1886*. Madrid: Imprenta de Rafael Marco y Viñas. Recuperat de: <http://hdl.handle.net/20.500.11765/10881>.

POU, Joan (1987) *Noticias y relaciones históricas de Mallorca*. Vol. 7. Palma: Societat Arqueològica Luliana. 457 p.

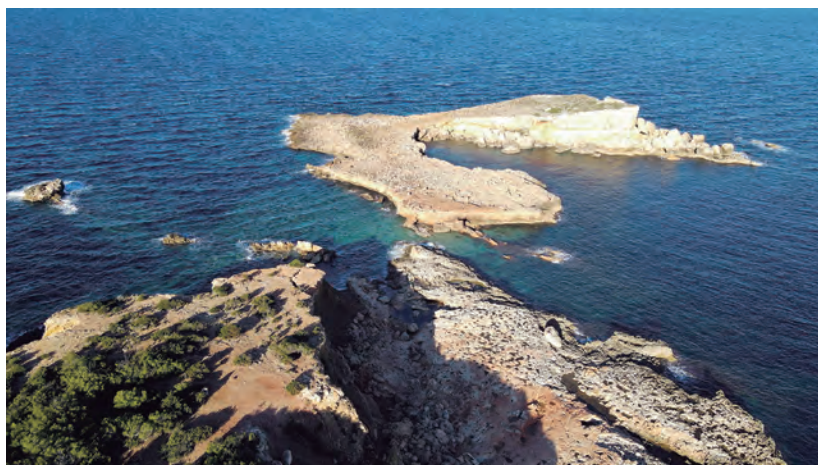
RIBES, Enric (1993) *La toponímia de la costa de Sant Joan de Labritja*. Eivissa: Can Sifre. 169 p.

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

ROSSELLÓ GELI, Joan (2013) «Reconstrucció de la inundació d'octubre de 1885». *vii Jornades d'Estudis Locals de Sóller i Fornalutx*. Sóller i Fornalutx: Ajuntament de Sóller i Ajuntament de Fornalutx. p. 187-204.

ROYO, Manel; ALCONCHEL, Marga (2018) El pecio de los Congrios de Ibiza. *AcuSub 191*, 4-31. Recuperat de: <https://1drv.ms/p/s!AsZxYhh3IYipiEZ1YNEkviDLBo6j?e=8OfPa5>.

Fotografia aèria de l'illa d'Encalders, en primer terme, i de la costa propera de Sant Miquel (fotografia cortesia de Joan Mayol).



Fotografia aèria de la punta de l'illa d'Encalders, en primer terme, amb la plana de s'Illa a la part dreta i, separada per l'estret pas de s'Illa, al centre de la imatge, l'illa d'Encalders (fotografia d'Iñaki de Eróstequi Aznar).

RUL-LAN, Josep (1885) *Inundación de Sóller y Fornalutx: capítulo adicional á la historia de Sóller en sus relaciones con la general de Mallorca*. Palma: Imp. Felipe Guasp y Vicens. 117 p.

VENTURINI, Roberto (2005) *I riminesi del mare*. Rimini: Luisè. 253 p.

Hemeroteques digitals consultades

Hemeroteca Digital, Arxiu Històric d'Eivissa i Formentera (AHEiF).

Biblioteca Virtual de Prensas Históricas, Subdirecció General de Coordinació Bibliotecària del Ministeri de Cultura i Esport.

Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional d'Espanya.

Llyfrgell Genedlaethol Cymru – The National Library of Wales.

Publicacions periòdiques consultades

El Áncora, El Balear, El Bien Público, La Correspondencia de España, Crónica de Cataluña, El Día, Diario de Ibiza, La Dinastía, El Ebusitano, El Felanigense, Gaceta de Madrid, El Graduador, Las Pityusas, El Serpis.

American Lloyd's register of American and foreign shipping (1877-1887), *Lloyd's register of British and foreign shipping* (1886), *Record of American and Foreign Shipping* (1877-1887).

Arxius

Arxiu Municipal de Manacor
Fons Wallis – Institut d'Estudis Eivissencs
Museo Marinaro di Camogli
Registre Civil de Sant Joan de Labritja

Agraïments

Iñaki de Eróstequi Aznar; Marcus Heinrich Hermanns, arqueòleg; Enric Ribes Marí, filòleg; Manel Royo Mayoral; Bruno Sacella, director del Museo Marinaro di Camogli; Daniel San José Guerrero; Tommaso Venturi i al personal de tots els arxius i biblioteques consultats.

DAVID RIBAS I RIBAS
HISTORIADOR ■