

EL CATALÒNIA DE FRANCESC CAMBÓ I EL CAPITÀ VILASSARENC

Ernest Ortoll i Martín

Resum: El iot Catalònia era on Francesc Cambó trobava l'esbarjo que li permetia alleujar la seva atafegada vida. En les seves memòries el polític i financer recorda amb devoció els molts estius a bord del Catalònia, però també relata un incident amb un capità vilassarenc que comandà el iot el 1922. Gràcies a la documentació conservada pels descendents d'aquest capità de la marina mercant, podem reconsiderar les afirmacions contundents de Cambó.

Paraules clau: Francesc Cambó; Marina Mercant; Vilassar de Mar; Turisme; Pau Bruguera Bosch; Iot Catalònia.

En la bibliografia vilassarenca resta pendent explicar la relació de Francesc Cambó (1876-1947) amb Vilassar de Mar. Hi ha notícies esparses que relacionen el polític, financer, mecenes cultural, col·leccionista i un dels personatges cabdals de la Catalunya de la primera meitat del segle XX, amb aquest municipi, però no s'han aplegat encara totes les informacions d'aquesta vinculació. Cal doncs animar als que s'interessin pel tema a espigolar en biblioteques, arxius i hemeroteques –físiques o *on-line*- per respondre als interrogants que es poden desprendre d'aquesta relació¹. Segurament el primer contacte amb Vilassar tingué lloc el febrer del 1899 quan, encara no amb vint-i-dos anys, féu un discurs en un acte organitzat per la Unió Catalanista². L'objectiu d'aquestes notes és abordar un aspecte puntual d'aquest vincle que Cambó recorda en els seus escrits.

1 S'ha escrit, per exemple, que possiblement Cambó sufragà les obres de la façana del cementiri, obra d'Eduard Ferrés, o que gràcies a ell s'enderrocà la *muralla* que s'erigí per separar el camí ral de la via del tren i que fou motiu de grans protestes (Casanovas i Vilà, Vicenç, *Vilassar de Mar. Documental i històric*, Oikos-Tau, Vilassar de Mar, 1978, p. 101 i 197; Serrano Méndez, Alexis, "El cementiri de Vilassar de Mar, aproximació històrica i valors artístics" a *III Trobada d'Entitats de Recerca Local i Comarcal del Maresme. El Patrimoni funerari al Maresme*, Mataró, 2009, p. 208).

2 Cambó, Francesc, *Memòries (1876-1936)*, Edició a cura d'Enric Jardí, Editorial Alpha S. A., Barcelona, 1981, p. 60.



1. Josepa Batlle i Saguer, mare de Francesc Cambó, cap al 1920 (Fundació Institut Cambó).

Tal com explica el polític en les seves *Memòries*, la seva mare, Josepa Batlle i Saguer (1845-1926)³, passava els estius entre Besalú i Verges, però “En començar la caiguda de la fulla s’instal·lava a Vilassar de Mar amb la meua cosina Esperança⁴, i allí romania mesos i mesos fins que l’estiu s’acostava. Durant la seva estada a Vilassar i mentre jo em trobava a Barcelona, passava amb la meua mare un dia sencer cada setmana que, tant per a ella com per a mi, era dia de festa grossa: jo li duia sempre un obsequi i ella em preparava un requisit culinari. Les hores que jo treballava, les passava ella a prop meu llegint un diari o un llibre de devoció. Si era diumenge, l’acompanyava a missa, i sempre, mentre fes bon temps, anàvem a fer una passejada amb el seu automòbil, anant de la carretera de marina a la muntanya i baixant sovint a les planes del Vallès, aturant-nos per fer una

bona caminada. Al capvespre, vora la llar, fèiem les grans xerrades, i ella, que tenia més memòria que jo, la (sic) mostrava satisfeta, contant-me cada dia nous fets de la seva infantesa i de la meua i de la seva joventut, fent-me vives descripcions dels seus avantpassats i dels vells amics de casa (...)”⁵.

És en aquest context vilassarenc quan s’inicien els fets que volem explicar, en la dècada de 1920, quan la mare de Cambó passa la major part de l’any a Vilassar. Les llargues estades de Josepa Batlle al poble degué permetre que algunes famílies s’acostessin i fins i tot congeniessin amb la mare del polític conservador, en molts casos segurament moguts per l’admiració que els despertava el seu fill, un dels personatges més destacats i influents del país. Vivia en una casa, avui desapareguda, de doble cos al carrer de Sant Jaume⁶, al Camí ral davant de la via del tren i del mar, entre els actuals carrers de Cuba i Via Oc-

3 Jardí, Enric, *Cambó. Perfil biogràfic*, Editorial Pòrtic, Barcelona, 1995, p. 9.

4 Esperança de Traver. *Cosina segona de Francesc Cambó*, que acompanyà Josepa Batlle fins a la seva mort i després seguí vinculada estretament al polític i a la seva família més propera, fins i tot en la darrera etapa argentina (Pabón, Jesús, *Cambó 1876-1947*, Editorial Alpha, Barcelona, 1952-1999, p. 1446 i 1448).

5 *Op. cit.* Cambó 1981, p. 393.

6 *Op. cit.* Casanovas 1978, p. 210 i 99.

El *Catalònia* de Francesc Cambó i el capità vilassarenc

taviana i, si com explica Cambó, sabem que disposava de cotxe i xofer, de ben segur també devia gaudir de personal per al servei domèstic.

Cambó era un home ric, fet que li permetia compensar la vida atrafegada amb unes bones vacances. La seva estima pel mar el dugué a realitzar alguns viatges marítims que finalment li despertaren la voluntat de disposar d'un iot propi, per fer rutes al seu gust i acompanyat dels seus amics. El 1921 adquiria a Copenhaguen un vaixell del 1914 i de poc més de cent tones. El batejà amb el nom de *Catalònia*, li donà com a ensenya la bandera catalana i les muntanyes de Montserrat estilitzades, i viatjà amb ell molts estius fins a finals de la dècada dels 30.

El vaixell no recalà mai a Barcelona i segons Cambó això fou un error. El desconeixement va donar a parlar més del compte, "...cas de veure'l, s'haurien tallat de soca-rel totes les llegendes que el varen acompanyar després, fent-lo aparèixer com un vaixell fantasma, de grans dimensions, amb uns luxes fantàstics, preparat per a la mol·lície i fins per a l'orgia. El pobre '*Catalònia*' era tot el contrari d'això. De bonic, sí que n'era; ben arranjat, sí que ho estava; però tot senzill, senzillíssim i de dimensions mínimes, car en l'agençament definitiu que es va fer a París, jo vaig aprendre la ciència d'economitzar espais i de fer cambres confortables amb volums reduïdíssims"⁷.



2. L'anomenada casa Cambó al carrer de Sant Jaume de Vilassar, cap al 1970 (Fons Vicenç Casanovas i Vilà de l'Arxiu Municipal de Vilassar de Mar).

7 *Op. cit.* Cambó 1981, p. 506. Modest o no, sembla que la decoració d'alguna de les cabines del *Catalònia* va anar a càrrec del pintor Josep Maria Sert (1874-1945) i sabem que Oleguer Junyent (1876-1956) realitzà els dibuixos per a la vaixella. Junyent, amic de Cambó, fou un dels assidus del *Catalònia* des del primer moment i realitzà al llarg dels anys nombrosos dibuixos –bona part d'ells en mans dels descendents de Junyent– i fotografies –dipositades actualment a l'Arxiu Fotogràfic de Barcelona (*Oleguer Junyent. Col·leccionista i fotògraf. Roda el món i torna el Born. Quaderns del Museu Frederic Marès/21. Exposicions*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2017, pàssim i en especial p. 109-119 i cat. 18). Pel que fa a la possible intervenció del pintor Sert en la decoració interior del *Catalònia*, vegeu també la nota següent (nota 8). L'historiador Borja de Riquer, que ha esdevingut el màxim coneixedor de la figura de Cambó, ha tractat sumàriament la seves relacions amb les dones, algunes d'elles segurament *vox populi* en el seu moment i relacionades amb alguns dels comentaris o llegendes que envoltaven el *Catalònia* (de



3. El iot Catalònia fotografiat per l'artista Oleguer Junyent, 1921(?) (Fons Oleguer Junyent i Sans de l'Arxiu Fotogràfic de Barcelona).

El primer viatge l'efectuà el mateix any 1921 després d'una necessària restauració i de la contractació del capità i la tripulació, alemanys tots ells. El realitzà pel Bàltic amb la voluntat de conèixer Sant Petersburg, objectiu que no li permeten les autoritats soviètiques, i visità Finlàndia i Suècia. Des d'Estocolm es dirigeix per terra fins a Bregen on l'espera el seu amic Oleguer Junyent i on ha d'aturar el viatge en saber que ha estat proposat com a ministre de finances espanyol del govern d'Antoni Maura. El *Catalònia* continua la ruta prevista, sense ell, i conclou la travessa a París on es duran a terme treballs de "decoració interior per mà experta i cançonera"⁸. Malgrat la restauració duta a terme, durant aquell primer viatge els motors tingueren algunes avaries.

El segon viatge és, com veurem, el que relaciona Cambó amb Vilassar. "A Vilassar —on passava els hiverns la meua mare, a la qual jo visitava un dia cada setmana— vaig fer la coneixença d'un capità vilassarenc. Acabava d'ésser acomiadat de l'empresa naviera en la qual, d'anys, venia comandant un vapor-tram. Home simpàtic, amic i contertulià de la meua mare, va semblar-me persona adequada per a comandar el 'Catalònia' en el viatge de l'estiu de l'any 1922. Li ho vaig oferir i acceptà encantat la meua oferta: ell s'encarregaria de reclutar tot l'equipatge⁹; jo havia d'encarregar-me únicament de portar el cuiner"¹⁰.

Riquer i Permanyer, Borja «Francesc Cambó: una biografia necesaria y compleja», *Cahiers de civilisation espagnole contemporaine* [En ligne], 8 | 2012, mis en ligne le 21 février 2012, consulté le 26 juin 2017 <https://ccec.revues.org/3769#ftn1>. Vegeu també Jardí 1995, p. 274-276.

8 *Op. cit.* Cambó 1981, p. 508. Era aquesta "mà experta i cançonera" Josep Maria Sert? (vegeu nota anterior). No podem obviar que Sert fou amic personal de Cambó, i a banda dels encàrrecs artístics, el 1925 exercí de testimoni en el casament de Sert amb Misia (Marie Sophie Olga Zénaïde Godebska) (Pascual i Rodríguez, Vicenç, *Sert, el darrer muralista*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1997, p. 49, 51 i 63; *Op. cit.* Cambó 1981, p. 331 i 416).

9 Segurament Cambó vol referir-se a la tripulació.

10 *Op. cit.* Cambó 1981, p. 509.

El *Catalònia* de Francesc Cambó i el capità vilassarenc

La voluntat de Cambó de realitzar un viatge pel Mediterrani obligava traslladar el vaixell des de París on estava ancorat. Després de descartar el transport fluvial, decideix que el vaixell ressegueixi la costa ibèrica. Ell té previst embarcar-se a Vigo. Així doncs, el capità vilassarenc inicia la travessa des de París -el *Catalònia* estava ancorat prop del Pont d'Alexandre- amb la tripulació i Rafael Llussà, amic de Cambó.

Segons les *Memòries* de Cambó, l'inici del trajecte cap a Vigo no fou fàcil des del primer moment, en el tram de París a Brest ja hi hagué dificultats que foren reportades per Llussà a Cambó. De Brest a Vigo, quan Llussà ja havia abandonat el vaixell, succeïren els fets més greus. A poques milles d'El Ferrol l'explosió d'una vàlvula d'un motor perforà el casc i començà a entrar-hi aigua. El capità i la tripulació abandonaren el *Catalònia* amb les embarcacions auxiliars i restaren a una distància raonable. Al cap d'unes hores tot restava igual, retornaren a bord i comprovaren que els compartiments estancs havien funcionat perfectament. El *Catalònia* hagué de ser remolcat fins a port. Cambó rebla l'episodi del no enfonsament amb una acusació al nostre capità vilassarenc i la resta de tripulació: "En tenir de pagar la Companyia d'Assegurances les despeses, les trobà tan exagerades que va fer una enquesta i donà el resultat que l'amable capità de Vilassar i tots els seus mariners eren uns perfectes brètols, que havien convingut amb el remolcador doblar el preu de la prima perquè ells se'n quedessin la meitat. Afortunadament, aquesta notícia, la vaig conèixer sols uns mesos mes tard. Fou llavors que vaig prendre la resolució de no contractar més tripulació espanyola"¹¹.

Més endavant analitzarem aquest desencontre. El *Catalònia* fou reparat a les drassanes d'*Astilleros Barreras* de Vigo, des d'on iniciaren el viatge Cambó i els seus amics. Ja en alta mar el vaixell continuà mostrant problemes en els dos motors, arribant-se a aturar tots dos. Així doncs, la travessa esdevingué perillosa fins a Porto, on "calgué salvar la barra de Leixoes, maniobra en la



4. El capità de la marina mercant Pau Bruguera i Bosch, Wandre, Màlaga, 1923 (Fons família Bruguera).

11 *Ibid.* 1981, p. 510.

qual el brètol capità vilassarenc sortí brillantment” i on de nou foren revisats els motors. Cambó i els seus convidats aprofitaren per conèixer l’interior en automòbil, i arribaren fins a Mèrida. Després el viatge continuà cap a Sevilla, Sanlúcar de Barrameda –on el cotxe de Cambó fou objecte d’un atemptat¹²- i finalment a Cadis. En aquesta darrera ciutat el *Catalònia* fou dut a les drassanes de la companyia *Trasatlántica* que s’encarregaren de fer les reparacions pertinents i Cambó va “desnonar el capità de Vilassar i els brètols que li feien companyia”¹³.

Tot sembla indicar que el iot comprat per Cambó a Copenhaguen no estava preparat per navegar en alta mar i que les diferents reparacions que s’efectuaren abans de Cadis no havien resolt els problemes inicials d’un vaixell que els anteriors propietaris havien abandonat. Aquests fets segurament descontentaren Cambó i feren pagar a tercers la seva mala gestió. Sembla evident que el capità vilassarenc era un home bregat i amb condicions òptimes per navegar amb solvència, el problema era l’estat dels motors.

Però, qui era aquest tantes vegades esmentat capità vilassarenc? Pau Bruguera i Bosch (1872-1939) vinculat al mar durant un llarg període de temps, que després de navegar com a pilot durant uns anys obté el títol de capità el 1894 i no conclou la seva carrera fins al 1936. Acabada la Guerra Civil fou nomenat alcalde-gestor de Vilassar de Mar, càrrec que ostentà poc temps a causa de la seva mort aquell mateix any¹⁴.

Els descendents de Pau Bruguera conserven una sèrie de cartes que ens ajuden a completar i contrastar els fets descrits per Cambó i també una versió oral, que ha arribat als nostres dies, diferent pel que fa a la finalització de l’acord entre ambdós¹⁵. Segons aquesta versió Bruguera sempre admirà Cambó, fins i tot cessada la vinculació laboral, i un dels motius de l’abandonament del comandament del *Catalònia* fou la laxitud moral dels passatgers del iot. Bruguera era casat i pare de deu fills¹⁶. Les cartes demostren com aquest segon viatge fou per a Cambó la frus-

12 Una notícia apareguda a la premsa referent a aquest frustrat atemptat ens informa del nom dels acompanyats de Cambó: Oleguer Junyent, Josep Maria Boada, Gonçal Arnús i l’esposa d’aquest, Pilar Moraleda (*La Vanguardia*, Barcelona, dimarts 26 de setembre de 1922, p. 6 i 13-14 –consulta digital).

13 Cambó 1981, p. 511.

14 *Diccionari biogràfic dels Capitans de la marina Vilassarenca* (Jordi Casanovas) (en premsa) Agraïxo a Jordi Casanovas la seva consulta. La primera pista sobre el “capità vilassarenc” em fou facilitada per Alexis Serrano, qui m’adreça a Lluís Font i Mercè Bruguera, descendents de Pau Bruguera.

15 Agraïxo a Mercè Bruguera la consulta d’aquesta correspondència. Lamentablement l’epistolari de Cambó d’aquelles dates, que ens permetria ampliar el coneixement sobre aquests fets, fou destruït a l’inici de la Guerra Civil (1936).

16 Segons el seu nebot Josep Bruguera, a partir d’unes cartes d’un missioner establert a Guinea equatorial es desprèn que aquest considerava Pau Bruguera com “home de gran personalitat i talent, honest i de gran humanitat, però sobretot ressalta la seva religiositat, que qualifica d’exemplar” (Bruguera i Batllori, Josep, “De com el meu oncle Pau Bruguera i Bosch fou protagonista d’una agosarada i coratjosa

El *Catalònia* de Francesc Cambó i el capità vilassarenc

tració d'un projecte i per tant esdevingué un mal record. Acabà fent un viatge que no li feia il·lusió i per sota de les expectatives creades, i segurament no sols per a ell sinó també per als seus amics i convidats.

En una primera carta de Cambó a Bruguera, des de París i del 22 de juliol¹⁷, sembla que és la resposta a un telegrama de Bruguera a Cambó explicant-li l'explosió d'El Ferrol. Cambó es mostra contrariat pels esdeveniments i preocupat per no poder iniciar el viatge pel Mediterrani. Planteja diverses possibilitats per tal d'avançar la reparació i assegurar-se les vacances, que resta pendent de l'enviament d'uns recanvis per la casa anglesa Thornicroft. Esmenta un tal Petersen –membre de la tripulació– que sembla que és el mecànic. Marsella, El Ferrol, Tarragona, Bordeus i Baiona són les diferents opcions, en tot cas en la carta mostra un veritable desencís i en el fons segurament una incapacitat de trobar una solució al seu gust. Finalment ordena a Bruguera que, en el cas que no es pugui iniciar el viatge a primers de setembre, es desplaci a Mont-Doré (Alvèrnia), on estarà amb Gonçal Arnús al luxós hotel *Sarcion*, per tal de prendre les resolucions necessàries. Adjunta la carta una còpia manuscrita de part de la pòlissa d'assegurança i altres comentaris com “¿Vol enviar-me la nota que fassi en Petersen explicant el perquè de la averia? Una de dos: ó hi ha culpa den Petersen ó hi ha defecte del motor i, en aquest darrer cas, la casa Thornicroft està més obligada a treurens de la situació que se ens ha creat”.

En una segona carta del 27 de juliol¹⁸, també des de París, segueix amb el tema de l'explosió i l'asseguradora. Planteja que si l'avaria s'ha produït per un problema amb el motor o per imprudència del mecànic i no per un accident de mar, l'asseguradora només hauria de pagar el remolc del *Catalònia* i la reparació del casc, però no el més car que és l'avaria del motor. Insta a Bruguera a que enfoqui el problema provant “que la explosió del motor fou deguda a l'esforç extraordinari que se li tingué que exigir per l'estat del mar. Convé, doncs, que V. ho enfoqui en aquesta direcció”, i malgrat això seguidament culpa d'imprudent al maquinista per haver fet funcionar els dos motors quan no calia, motors que estan pensats per funcionar alternament i només alhora quan hi ha mala mar. “A n'en Petersen per carta i a V. de paraula, els havia dit que tenien que anar a un sol motor, reservant la marxa simultanea dels dos a les maniobres de entrada i sortida de port i als moments de mar grossa...”.

escapada del port anglès de Freetown, a Sierra Leone”, *Singladures. Butlletí del Museu de la Marina de Vilassar de Mar*, núm. 16, setembre 1993, p. 9; Buguera Batllori, Josep, *Navegant per la memòria. Records d'un capità de marina mercant de Vilassar*, Galerada, Cabrera de Mar, 2007, p. 91-101).

17 Amb paper carta de l'Hotel *Meurice*, a la Rue de Rivoli 228, on per cartes posterior sabem que s'hostatjava.

18 A l'inici d'aquesta carta escriu “continuant la meva carta d'ahir”. No sabem si es tracta d'un error o certament hi ha una carta del 26 de juliol que no s'ha conservat.

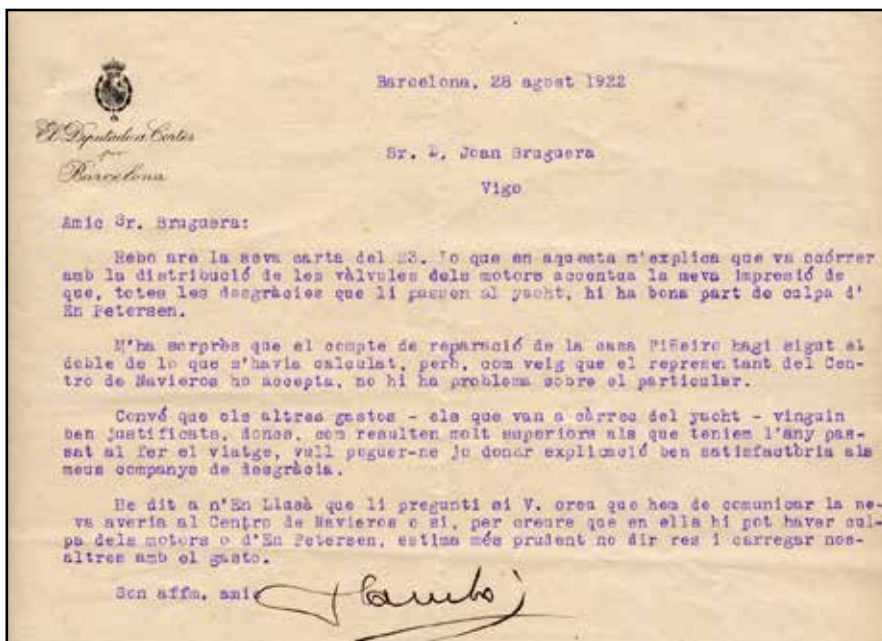
Per la següent carta, del 2 d'agost i des de Mont-Doré, sabem que Bruguera no s'ha desplaçat a l'Alvèrnia a despatxar amb Cambó, ha optat per quedar-se amb el *Catalònia* i supervisar la qualitat i la rapidesa de la reparació. Planteja diferents qüestions sobre l'abanderament del vaixell a El Ferrol i el seu pas per Tarragona. Segueix preocupat per la demora de la reparació i espera poder sortir amb el vaixell el 31 d'agost des de Marsella. Pel que fa al passatge, creu que Llussà i algú altre s'embarcaran a El Ferrol, ell ho pensa fer a Tarragona i la resta a Marsella. Sembla que en un primer pla per a aquest segon viatge amb el *Catalònia* havia pensat anar a Constantinoble i l'Àsia menor, però finalment preveu visitar Nàpols, Sicília, la Grècia continental, dues o tres illes Cíclades i, si sobra temps, Creta. La idea era sortir de Marsella el 31 d'agost i retornar el 8 d'octubre. Cambó està il·lusionat pel viatge i vol que la reparació tiri endavant, fins al punt que escriu "Confirmo lo que li dic en el telegrama de que estic disposat a pagar hores extraordinàries als obrers mecànics que facin la reparació si aixís pot avançar-si. Si creu de millor resultat donar un premi á la casa per avens de treball l'autoritzo també." Finalment mostra l'agraïment a Bruguera per les gestions fetes amb la casa d'assegurances "ja pot pensar com m'han complagut, aixís com la conducta de V. i de tota la tripulació en els moments difícils que's van produir amb la averia". Tot i que mostra alguns dubtes: "Una curiositat que voldria em satisfés: Comprenc bé que l'aigua de la sala de màquines no anés á les altres habitacions, però, si 's va inundar la bodega de la sala de màquines ¿Com pogué evitarse que l'aigua inundés les altres bodegues de popa, haventhi la comunicació pera'l pas dels ejes de las hèlices?".

En una carta del 7 d'agost des de Mont-Doré acusa rebut del telegrama que ha rebut de Bruguera, del dia 3, sobre les peces que s'han de rebre i l'informa que el dia 14 té previst retornar a París.

El 15 d'agost Cambó escriu de nou des de París. Bruguera li havia escrit el dia 7 explicant-li els esforços per a la resolució de l'avaria. Un nou contratemps indigna Cambó, l'endarreriment dels documents de l'abanderament, que suposarà perdre un parell de dies, tot i que espera poder complir el programa del viatge. Finalment comenta que Llussà, ell i el cuiner embarcaran a Tarragona i que després caldrà recalar a Barcelona per recollir "uns bultos" i carregar petroli "ja que á Barcelona es més barato. Pero'l meu desitg és que no passi mes que les hores indispensables a Barcelona". Té previst sortir de París per anar al distingit balneari de Betelu (Navarra), on passarà uns dies i després a Barcelona.

En una carta no datada i que hem d'estimar de finals d'agost ja s'intueix que les coses no van bé del tot i que el viatge cal escurçar-lo. Proposa navegar amb un sol motor limitant el trajecte a les costes d'Itàlia i Sicília "anant costejant sempre, i sortint sols els dies de mar molt bona".

El *Catalònia* de Francesc Cambó i el capità vilassarenc



5. Carta de Francesc Cambó al capità Bruguera des de Mont-Doré, 28/08/1922, erròniament encapçalada amb el nom de Joan enlloc de Pau (Fons família Bruguera).

En la carta següent, tampoc datada, i ja des de Betelu, de nou més canvis de trajecte, i per tant d'haver d'abandonar els successius plans. Ja no es navegarà pel Mediterrani. La idea és sortir de Vigo o d'algun altre port gallec i resseguir la costa de Portugal. Un dels acompanyants serà el seu amic Arnús i per les *Memòries* també sabem que hi anà Junyent. Com hem vist anteriorment aquest és el viatge que finalment es realitzà de Galícia a Cadis.

Ja des de Barcelona Cambó escriu a Bruguera en tres ocasions, el 27, 28 i 29 d'agost¹⁹. En la primera ens parla d'una nova avaria que el trasbalsa i carrega contra el mecànic Petersen. Demana opinió a Bruguera "si creu que lo ocorregut vol dir que no es pot tenir confiança amb els motors per empendre el viatge". "Estic indecís entre fer una part del viatge o renunciar-hi totalment". Si es renuncia al viatge, ordena que Bruguera i Petersen el vagin a veure a Betelu i indica minuciosament el recorregut que han de seguir. En la del 28 d'agost de nou es mostra crític amb Petersen, se sorprèn del preu d'una reparació duta a terme per la casa Piñeiro, a la qual l'asseguradora no posa objeccions, demana a Bruguera que justifiqui les altres despeses i escriu que ha dit a Llussà que li preguntí si creu que s'ha de comunicar l'avaria a l'asseguradora o, que si s'estima que és culpa de Petersen, és millor assumir la despesa.

¹⁹ Les tres cartes mecanografiades i signades per Cambó van adreçades a Joan Bruguera, enlloc de Pau Bruguera, evidentment es tracta d'un error. El mateix succeeix amb dues cartes del 1923 que s'adrecen a J. Bruguera.

La del 29 d'agost és la darrera carta vinculada a aquest desgraciat viatge i de nou apareix un problema que les *Memòries* no recullen. Uns dels tripulants, Augusto, ha estat acusat de robatori i està retingut. Sabem que aquest era estranger i que era una mena d'auxiliar del mecànic Petersen. Cambó escriu "I vostè comprendrà que a vostè tan com a mi, li interessa saber d'una vegada si ens podem refiar o no d'En Petersen. Per això convé aprofitar la ocasió que ens dona el robatori comès per l'Augusto, per a posar-ho en clar. Si cap culpa hi ha d'En Petersen, are, l'Augusto, al trobar-se detingut, la denunciarà. Vostè podrà apreciar si és una acusació infame o si és una realitat". Quant a l'esperat viatge i cada vegada més posposat i escurçat diu: "la vacant que deixa l'Augusto, no hi ha que cobrir-la[.] Desgraciadament, el darrer contratemps ens obliga a renunciar a tot projecte de gran viatge, i, si en fem algun, serà curt i en petites etapes, lo que vol dir que en Petersen serà suficient.". Finalment preveu que ell s'embarcarà a Vigo i vindrà amb el cuiner.

Com hem vist, el projecte del primer viatge pel Mediterrani amb el *Catalònia* se'n va en orris. Es féu un trajecte molt escurçat i encara amb problemes tècnics. Sembla evident que Cambó no podia quedar satisfet d'aquesta experiència, és possible fins i tot que en algun compte presentat de la reparació hi hagués algun desajust, però sembla forassenyat un suposat complot tramat per Bruguera, la tripulació i el remolcador. Cambó oblida que fou ell qui demanà al capità que redactés un informe provant "que la explosió del motor fou deguda a l'esforç extraordinari que se li tingué que exigir per l'estat del mar" per tal de cobrar de l'asseguradora. A partir de les cartes queda clar que el gran problema és l'estat dels motors, la durada de la reparació, la desconfiança amb el mecànic i altres problemes com el suposat robatori, que no sabem com acabà²⁰. Cambó en les seves *Meditacions* ho resumeix com "el viatge desgraciat per costes de Portugal on el Catalònia i jo vàrem córrer serios perill de perdre la vida"²¹. Singladures posteriors amb el vaixell li esborraran aquestes males sensacions inicials i, quan el 1939 es desprèn d'ell i inicia un viatge amb el *Saint-Alexis* del pintor Sert, escriu: "El Catalònia ha estat una de les grans il·lusions de la meua vida. En ell hi vaig passar fa prop de vint anys les hores més felices (...) I és que en el Catalònia jo vivia més per mi; jo hi vivia més la meua vida"²². I en aquest mateix sentit, ja des d'Argentina, el 1942 expressa a Junyent que "els records d'aquells viatges (...) figuren entre els més exquisits de la meua vida"²³.

20 A banda de les *Memòries* de Cambó, en la biografia de Pabón es resumeix molt aquest segon viatge del *Catalònia* i, tot i alguna informació contradictòria amb les *Memòries*, també es desprèn que es tractà d'una empresa poc reeixida (*Op. cit.* Pabón, 1952-1999, p. 878-879).

21 Cambó, Francesc, *Meditacions. Dietari (1936-1946)*, Editorial Alpha, Barcelona, 1982, p. 551.

22 *Ibid.* p. 498.

23 *Op. cit.* Oleguer Junyent, p. 109.

El *Catalònia* de Francesc Cambó i el capità vilassarenc

Pel que fa a l'experiència de Bruguera amb el *Catalònia*, sembla que aquest tampoc podia quedar-ne content. Els problemes tècnics, els nervis del propietari i les seves exigències, un vaixell no preparat per viatjar per aigües atlàntiques, les desconfiances amb la tripulació i la poca durada del viatge degueren ser desplaents per a un home que feia anys que navegava amb una més que demostrada solvència²⁴. No podem oblidar, d'altra banda, que Cambó contractava el capità i la tripulació per als mesos d'estiu, i per tant Bruguera, que havia de tirar endavant una família nombrosa, havia assumit l'encàrrec al ser cessat de la *Trasmediterrànea*.

Pau Bruguera, malgrat aquest suposat desencontre, sembla que conservà l'admiració per Cambó i a l'inici del 1923 li comunica que ha estat readmés a la *Transmediterrànea*, i el polític li respon des de Barcelona el 14 de febrer "Cregui que me'n alegro de veritat d'aquesta decisió que portarà la normalització de la situació de vostè". Dos mesos més tard Bruguera escriurà de nou a Cambó per expressar-li la seva solidaritat després d'un atemptat frustrat, i aquest li respon agraint-li.

24 *Op. cit.* Bruguera 1993; *Op. cit.* Bruguera 2007, p. 91-101.