

## Josep Durall de Llobet i Just Marlès i Vilarrodona.

Impulsors, l'any 1918, de l'aparellament de tres gran velers que van fer la ruta de les Amèriques

Antoni Durall i Serra  
Estudiós

Com a conseqüència del Reial Decret de Lliure Comerç amb Amèrica que el 1775 va promulgar Carles III, moltes viles de la costa catalana van convertir les seves platges en grans drassanes, de les quals en donen bona fe els mestres d'aixa lloretencs Ribas, Pujol i Macià. Amb ells, els fills d'antics pescadors es van formar a les Acadèmies Nàutiques d'Arenys o Barcelona i es van convertir en pilots i capitans dels mateixos velers que es construïen a les seves platges. Amb això, un gran corrent migratori es va dirigir a les colònies d'Amèrica a la recerca de les noves terres de promissió.

Frederic Rahola i Trèmols ens diu l'any 1919: *“Molts d'aqueixos capitans de la costa catalana foren fundadors de cases de comerç en totes les colònies d'Amèrica i portaren allà, en els seus vaixells, una joventut preparada que trobava segura col·locació en les cases establertes, espargint així en totes les colònies espanyoles una sèrie de cases catalanes que asseguraven el nostre comerç amb Amèrica. ¡Quants cognoms il·lustres i famosos a les repúbliques hispàniques, daten del primer període del nostre comerç que va conduir els primers emigrants,... entre ells Gelats Durall i cent més”*<sup>1</sup>...

Aquesta eufòria per la marina de vela, de la qual Lloret en va ser un dels grans protagonistes, va continuar fins a finals del segle XIX quan ja els nostres velers llanguien abocats a la desaparició provocada per l'aparició dels vaixells de vapor. Però a començaments del segle XX el món es dirigia a una gran catàstrofe: amb l'esclat de la Primera Guerra Mundial la manca de nòlits en va provocar un increment exponencial del preu. Llavors, els naviliers, comerciants i industrials que van veure perillar els seus subministraments van aprofitar per a aparellar tots els vaixells que poguessin navegar i per uns anys la Marina Catalana de vela va tornar a recuperar l'antiga esplendor perduda de la mà de personatges com Josep Durall de Llobet i Just Marlès i Vilarrodona.

## Josep Durall de Llobet (Lloret de Mar, 1872 – Barcelona, 1945)

Els orígens de la família Durall són molt antics a Lloret, hi ha constància d'una Cristina Duray (Durall) el 1395<sup>2</sup>. Els Durall navegants descendeixen de tres branques familiars procedents, creiem, d'un mateix tronc: els Durall Aldrich, els Durall Cabañas i els Durall Puigtraver. Aquests últims datats el 1474.

Josep Durall de Llobet, el meu avi, era descendent del matrimoni entre Tomàs Durall i Cabañas i Margarita Puigtraver i Botet, casats el 1775. El seu avi, Bonaventura Durall i Robert, es passà tota la vida navegant com a capità i patró de la bombardera Sebastià, del queche *Antoñita*, de la pollacra *Joven María* i del bergantí *Carmita*. El seu fill, Josep Durall i Botet, cansat de veure navegar el seu pare, es va establir a Puerto Príncipe, a Cuba, i es va dedicar al comerç. Es va casar a Cuba amb Teresa Henares amb qui va tenir un fill, Antonio Durall Henares. Quan va enviuar, va vendre tots els seus béns i, a l'influx de *costas las de Levante, playas las de...*, va tornar a Lloret l'any 1865. Aquí es va casar en segones núpcies amb Cristina de Llobet i Parés. El 1886 va ser un dels socis fundadors, numero 242, del Casino Mercantil del carrer Avinyó de Barcelona, conegut popularment com *El Borsí*.

A Lloret va fer construir la casa Durall, anomenada *El Liceu*, casa projectada per l'arquitecte Fèlix de Azúa Gasque, on van néixer els seus tres fills: Cristina, Pilar i Josep Durall de Llobet.



Casa el Liceu o can Tureta, del carrer Prat de la Riba, propietat de la família Durall.

Procedència: SAMLM – Fons Martínez – Planas. Data: 1905 ca.  
Autoria: Emili Martínez i Passapera. CID: 510.000.700\_336.037.017.

<sup>1</sup> RAHOLA I TRÈMOLS, Frederic. *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona. Barcelona. 1931. Pàg. 131.

<sup>2</sup> PONS I GURI, Josep Maria. *El Llibre de Santa Cristina de Lloret*. 1977. Pàg. 16.

Josep Durall de Llobet, nascut a Lloret, ja no és un indià sinó el fill d'un indià. Estudia a la Universitat i obté el títol de metge, que exerceix per poc temps. Es casa el 1900 amb Antònia Pujol i Mateu, filla única de Joaquim Pujol i Marcé, d'una família originària d'Olot; qui amb l'empresa *Hija de Joaquín Pujol* es dedica a Barcelona al comerç de pells i cuirs al carrer Carabassa, núm. 17, a tocar del carrer Ample i de l'Església de la Mercè. Amb el seu sogre constitueixen el 1902 l'empresa *Fàbrica de Curtits José Durall Llobet*, que sota la seva direcció es converteix en la més important d'Espanya, amb cases pròpies a l'Argentina i Colòmbia i sucursals a Buenos Aires, Bogotà, Medellín, Barranquilla, Montevideo, Anvers i Gènova. Una veritable multinacional al primer quart del segle xx. Els negocis de comerç de pell de Joaquim Pujol i Marcé i la seva filla Antònia Pujol i Mateu prosperen amb la incorporació de Josep Durall de Llobet, ja convertit en important industrial de la pell. Aquest reuneix la valentia de navegant del seu avi i la de comerciant del seu pare i, amb l'assessorament del seu amic Just Marlès i Vilarrodona, aparellaran els tres darrers grans velers realitzats per lloretencs<sup>3</sup>.



Josep Durall de Llobet.  
Procedència: família Durall Serra.

## Just Marlès i Vilarrodona (Lloret de Mar, 1881 – 1960)

L'origen de la nissaga familiar el trobem al 1680 amb el matrimoni entre Anton Marlès i Maria Anna Riera. Partint d'aquest matrimoni, arribem a la quarta generació amb Joan Baptista Marlès i Coll, que contrau matrimoni el 10 de març de 1829 amb Rosa Vilarrodona i Macià, que seran

els pares de Just Marlès i Vilarrodona. Aquest s'uneix en matrimoni amb Concepció Casallí i del matrimoni neixen dues filles, la Cristina i la Rosa. D'aquestes darreres descendeixen les branques Pou Marlès i Batlle Marlès<sup>4</sup>.

Com a patrons o capitans de vaixells trobem als primers anys del segle XIX Romà Marlès i Antoni Marlès patronejant els llaguts *Virgen de Loreto* i *San Antonio* i la pollacra *Nuestra Señora del Carmen*. Apareix, també, Joan Baptista Marlès capitanejant la pollacra Merced al voltant de 1850<sup>5</sup>.

Avui quan vens de Blanes a Lloret, una gran avinguda porta el nom de Just Marlès i Vilarrodona, la qual està construïda sobre la llera de les aigües de la riera i ens condueix cap al mar i cap al racó de Sa Caravera. Lloret no podia haver pensat un millor homenatge a aquest navegant avançat al seu temps que batejar aquesta avinguda amb el seu nom.

Just Marlès i Vilarrodona fou un home polifacètic que va tenir moltes altres inquietuds, tal com recull la necrològica publicada al diari La Publicitat: "LLORET DE MAR. - A l'edat de 70 anys, ha mort na Rosa Vilarrodona, esposa de l'acabat propietari en Joan Bta. Marlès i mare dels ferms nacionalistes, el capità de la marina mercant, en Just Marlès i del digne jutge de pau d'aquesta vila en Joan Bta. Marlès."<sup>6</sup>

Just Marlès estudia la carrera de Marina a l'Escola de Nàutica de Barcelona, on al mateix temps, el 1910, figura com a professor sota la direcció de l'excel·lentíssim senyor Josep Ricart i Giralt<sup>7</sup>.

Entre les seves moltes dedicacions cal destacar que el 1902 figura com a soci fundador de l'Asociación Náutica Española, com a oficial de la corbeta *Asunción*, com a gerent del Sindicato Barcelonés de Mayoristas de Pescado i com a consignatari del vapor Terranova. També, el 1922, és admès com a soci de l'Associació Protectora de l'Ensenyança Catalana<sup>8</sup>.

El 26 de desembre de 1913 se celebra la Junta General del Fomento de la Marina Española - Corporación Oficial y Asociación de Capitanes y Pilotos, on va ser nomenat per aclamació i entre aplaudiments de la nombrosa concurrència, vicepresident i delegat a l'Assemblea Federativa. En virtut del seu càrrec i amb motiu de la vaga general marítima de 1914, es desplaça a Madrid per entrevistar-se amb el ministre<sup>9</sup>.

Però potser el principal aspecte en què destacà, que transcendeix l'àmbit local, és la seva aportació en defensa de la classe marinera exercint de delegat de l'Assemblea Federativa en la constitució, el 1917, del primer Montepío Marítimo Nacional.

<sup>3</sup> *Lo que el viento nos dejó*. Família Durall Pujol. Joaquim Durall Serra. Arbre genealògic. 2a edició. 2020.

<sup>4</sup> SAMLM – Fons Batlle-Marlès. Arbre genealògic de la família Marlès. 1911. CID: 513.000.100\_086.039.003.

<sup>5</sup> VILÀ i GALÍ, Agustí M. *La marina mercant de Lloret de Mar*. Ajuntament de Lloret de Mar. 1992.

<sup>6</sup> *La Veu de Catalunya*, *La Publicidad* i *Emporion* amb data de 8, 13 i 17 de l'any 1922.

<sup>7</sup> SALA i EGEA, Montserrat; BARBA i SERRA, David. *Records d'un capità il·lustrat*. Guió de la visita teatralitzada. 2014.

<sup>8</sup> *Memoria Asociación Náutica Española 1904 dins Gaceta Municipal de Barcelona* 01/06/1925. *La Publicidad*, 29-03-1915. *Butlletí de l'Associació Protectora de la Ensenyança Catalana*, abril 1922.

<sup>9</sup> *Diario El Globo*, 26-12-1913. *El Diluvio*, 12-06-1915.



*El Heraldo Militar*, diari de Madrid, en la seva edició del 24 d'abril de 1917, fent esment de la històrica creació, el 13 de març de 1917, del primer Montepío Marítim Nacional aprovat a Barcelona a la seu de la Federació d'Oficials de la Marina Civil a la Plaça Medinaceli, núm. 6, escriu: "Después de sinsabores sin cuento, esfuerzos inauditos y abnegaciones ilimitadas del personal náutico, ha quedado sólidamente creada y con robusta existencia legal una obra de redención de paz y de amor, en la que todas las categorías de personal tienen su representación y a la que tienen el deber de aportar su más ferviente entusiasmo y decidido concurso, único modo de que el MONTEPIO MARITIMO pueda tener vida propia y prospera."

Un cop aprovada, es va procedir a triar els membres de la primera junta. Sent Just Marlès representant de capitans i pilots, fou escollit entre grans aplaudiments<sup>10</sup>.

Cal destacar també les seves iniciatives a Lloret. La seva visió de futur i el potencial turístic de Lloret i la Costa Brava el va portar el 1932 a fundar, junt amb altres lloretencs, el Sindicat de Turisme de Lloret, del qual en va ser nomenat president honorari el 1935.



Just Marlès i Vilarrodona.  
Procedència: fons Josep Trull i Marlès.



Anunci de l'empresa naval de Just Marlès.  
Procedència: Antoni Durall i Serra.

La implicació personal de Marlès amb Lloret queda explícita a la Confraria de Sant Elm, que va presidir, i al Llibre de Santa Cristina de Lloret de Josep Maria Pons i Guri: "*Just Marlès Vilarrodona, del qual acabem d'explicar la seva intervenció en l'arrodoniment del patrimoni del santuari, mereixeria ell sol un capítol separat. Obrer major repetides vegades, abans i després del 1936, es lliurarà a la seva tasca sense plànyer sacrificis, de tal manera que tot Lloret el reconeixia com el <senyor Marlès de Santa Cristina>*"<sup>11</sup>.

Afegir com a darrer punt, l'activitat empresarial de Marlès, al capdavant de l'empresa Just Marlès Vilarrodona de subministraments navals. Domiciliada al carrer Ample, núm. 38, molt a prop de la seu social de la companyia Fàbrica de Curtidos, de Josep Durall de Llobet, al carrer Carabassa, núm. 17. Dues empreses amb seu i domicili a pocs metres l'una de l'altra, amb uns responsables amb vincles amb Lloret i amb una finalitat comuna: aparellar al 1918 tres velers de la naviliera de la família Durall i Pujol: el bergantí goleta *Josefa Mateu*, el bergantí *Antonia Pujol* i la corbeta *Joaquín Pujol*.

### El bergantí goleta *Josefa Mateu*

El *Josefa Mateu* era un veler de fusta de 29,30 metres d'eslora, 7,70 de màniga, 3,96 de puntal i registre de 196 tones, construït a Gènova el 1861. D'ençà d'aquella data va tenir els noms de *Baltasar*, propietat de Frederic Rahola i Trèmols, i *Marcelina Castells*. Amb el temps se succeeixen, sense canviar-li el nom, diverses transaccions que suposen increments de preus de 25.000 pessetes el 1916 fins a 115.000 el 1917 i 152.000 pessetes el 10 de gener de 1918, quan l'adquireixen per a l'empresa *Hija de Joaquín Pujol*, canviant-li el nom pel de *Josefa Mateu*, en record de la meva besàvia. La Gran Guerra havia provocat un increment desmesurat en el preu dels vaixells<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> *El Heraldo Militar*, 24-04-1917.

<sup>11</sup> PONS i GURI, Josep Maria. *El Llibre...* Pàg. 77.

<sup>12</sup> Registre Mercantil i de Béns Mobles de Barcelona. Full 549. Bergantí goleta *Josefa Mateu*.



## El bergantí *Antonia Pujol*

Aquest vaixell de fusta va ser construït el 1862 a les drassanes del reconegut mestre d'aixa de Blanes, Josep Vieta per 17.000 duros. Era un bergantí de 29,96 metres d'eslora, 8,76 de màniga i 4,28 de puntal amb un desplaçament de 233 tones. Va tenir, des de la seva construcció, els noms d'*Ana*, *Prim*, *Índia*, *Frasquito* i, finalment, el nom de la meva àvia, *Antonia Pujol*. La primera transacció, el 1899, es fa per 5.000 pessetes i el 1901 el preu és de 10.000 pessetes. A causa de la Primera Guerra Mundial, a l'abril de 1916, el preu puja a 125.000. Finalment, i per 200.000 pessetes, el compren Antònia Pujol i Mateu i Josep Durall de Llobet el 1918. Aquest vaixell navega i du a terme la ruta Barcelona – Argentina – Colòmbia fins el 1928.

Tot i l'elevadíssim preu, en el moment de la seva adquisició el bergantí no estava en condicions de navegar i van haver de pujar-lo al dic sec del moll de Barcelona per reparar-lo i canviar-li el timó, com es pot veure a la fotografia facilitada per Josep Trull i Marlès<sup>13</sup>.



El *Joaquín Pujol*, amb el buc vist de proa al varador.  
Procedència: fons família Durall Serra.

## Corbeta *Joaquín Pujol*

Els estilitzats i elegants *clippers* van ser la darrera sofisticació dels velers de fusta; tenien una extraordinària superfície vèlica que els permetia una gran velocitat al mar, ideal per arribar els primers en la cursa del te i les espècies; per contra, tenien una limitada capacitat de càrrega. A finals del segle XIX, en la transició de la vela al vapor, la fusta es va deixant de banda. Els *clippers* amb buc de ferro i de tres pals, informalment anomenats *windjammers*, unien unes grandíssimes dimensions, capacitat de càrrega i velocitat sense perdre la seva elegància en les travesses transoceàniques. D'aquestes característiques va ser el *Lochee*.

El *Lochee*, després *Joaquín Pujol*, ja amb buc de ferro, va ser construït el 1874 a les drassanes *A. Stephen & Sons*, a Dundee (Escòcia), i va ser el més gran veler sortit de les drassanes escoceses fins llavors. Estava aparellat de fragata comercial amb una eslora de 78,40 metres, màniga d'11,89, puntal de 7,15 metres i un registre de 1.715 tones, de manera que quadruplicava la capacitat del *Josefa Mateu* i l'*Antonia Pujol* juntes. Aquest veler va estar navegant durant 41 anys sota bandera britànica, primer, fina-russa després i, finalment, de nou anglesa. Va transportar immigrants i mercaderies a les colònies d'ultramar fins als inicis de 1914 quan, per interessos de guerra dels seus propietaris, l'*Anglo Spanish Coaling Co.* i la seva filial la *Cia. General de Carbons de Barcelona*, va quedar ancorat a Cadis, desmantellat i convertit en magatzem-pontó de carbó<sup>14</sup>.

La manca de nòlits per la guerra provocà un increment dels seus preus, cosa que va conduir a les empreses a pal·liar-los mitjançant la compra de vaixells. En el cas que ens ocupa, com és la compra d'un buc desmantellat durant cinc anys a Cadis ple de carbó i a més de 1.000 kilòmetres de Barcelona, convé destacar diferents fets com l'amistat i els orígens lloretencs de Josep Durall (1872) i Just Marlès (1881), la proximitat de les seves dues empreses i la de la *Companyia General de Carbons*, propietària del buc, als voltants del carrer Ample, fets que sens dubte van facilitar la seva compra, aparellat de nou com a bricbarca *Joaquín Pujol*.

La revista *Catalunya Marítima* a la seva edició del 10 de febrer de 1920 fa un resum gairebé perfecte del que succeí amb el majestuós veler *Joaquín Pujol*:

*“La matrícula de Barcelona compta amb un altre gran veler, el bricbarca Joaquín Pujol, que pertany a la important casa Hija de Joaquín Pujol, dedicada a la importació de pells per adobar. A conseqüència de la guerra, que motivà la puja extraordinària de nòlits, la casa Durall-Pujol adquireix alguns velers. Amb aquest, junt amb Josefa Mateu i l'Antonia Pujol, són tres que li naveguen per compte seu.*

<sup>13</sup> Registre Mercantil i de Béns Mobles de Barcelona. Full 299. Bergantí *Antonia Pujol*.

<sup>14</sup> Registre Mercantil i de Béns Mobles de Barcelona. Full 637. Corbeta *Joaquín Pujol*.



*El Joaquín Pujol és un vaixell construït a l'any 1874. Les planxes són de ferro i és dels vaixells més resistents que s'han fet, puix en aquella època era la principal preocupació del constructors el posar-los planxes molt més gruixudes del que ho són avui els d'acer. El nom d'aquest vaixell era Lochee i pertanyia a Anglaterra, fent transport a les colònies. En ocasió d'un viatge a Cadis al 1915 amb carregament de carbó, es va quedar en aquell port, convertit en desmantellat pontó de carbó.*

*En plena guerra va ser adquirit per la casa Durall Pujol pagant-ne 900.000 pessetes. S'encomanaren les aparellacions a les drassanes de la Constructora Naval a Matagorda, Cadis, i els canvis soferts són de tal importància que l'han convertit en un veler excel·lent. El cost de les aparellacions és elevadíssim. Els treballs de la transformació han estat fets sota la inspecció del Lloyd's Register, el qual l'ha classificat amb la màxima 100 A 1. El Joaquín Pujol està realitzant el primer viatge a Buenos Aires i arribarà al nostre port amb un important carregament de pells. Les característiques són 1.715 tones brutes; 1.613 netes i 3.000 tones de pes mort.*

*Felicitem el nostre amic Just Marlès, inspector de la casa, per l'èxit obtingut en aquesta operació que li acredita els seus coneixements naviliers."*

Tot i trobar-nos ja en els començaments del segle xx la navegació a vela no estava exempta de perills, com ho demostren la primera i segona travessia transoceànica del *Joaquín Pujol*: a la tornada del primer viatge, al març de

1920 a l'Argentina, quan es trobava a 400 milles de la costa espanyola va morir a bord el seu capità, de Premià de Mar, Josep Rosell Cisa, de 35 anys<sup>15</sup>.

En el seu segon viatge, també a l'Argentina, el 4 d'agost de 1920, es va embarcar per fer les últimes pràctiques com alumne per ser oficial, Joan Espinàs Font, a qui el seu oncle Floro Font, capità del vapor *Trini*, en carta des de Sevilla li diu: "Menos mal que ya tienes seguro embarque en la Fragata Joaquín Pujol porque no creo que mi amigo Marlès se retraiga de su palabra".

En aquest viatge, carregat amb 2.400 tones de ciment en barrils, al mes de setembre, el *Joaquín Pujol* es trobava a l'alçada dels tròpics i durant nou dies patí un fort temporal, recollit amb tot detall al quadern de navegació de Joan Espinàs Font, que va inutilitzar els pals major i trinquet arribant només amb part del de messana i amb grans dificultats a Buenos Aires el 19 d'octubre, després de 77 dies de navegació<sup>16</sup>.

El *Joaquín Pujol* va continuar navegant fins el 1929 quan, després d'una travessia des de Buenos Aires i carregat de fruita, va emprendre el seu últim viatge a Gènova per ser desballestat<sup>17</sup>.

Els lloretencs Josep Durall de Llobet i Just Marlès i Vilarrodona van ser personatges emprenedors, la trajectòria dels quals, a començaments del segle xx bé podria enllaçar amb aquells cognoms, citats per Frederic Rahola, de catalans il·lustres dels segles XVIII i XIX.



El *Joaquín Pujol*, ancorat i preparat per a navegar.  
Procedència: fons família Durall Serra.

<sup>15</sup> *La Marina Mercante*, 19-06-1920. Núm. 5 i 6.

<sup>16</sup> <https://viurenavegant.info>. Diari de navegació de Joan Espinàs i Font.

<sup>17</sup> *La Vanguardia*, 20-11-1929. Pàg. 27.