

PARLEM DE CUINA

L'alimentació a la postguerra espanyola (1939-1950) (II)

Tal i com vaig iniciar la setmana passada, seguim amb l'estudi de la societat i l'alimentació, durant un dels períodes més durs de la societat espanyola al segle XX. Després de la guerra, la recessió econòmica va fer estralls en un país dividit i fet malbé, d'on més 300.000 persones, d'un total de 26 milions, havien pres el camí de l'exili i quasi el mateix nombre de persones omplia les presons del govern, i per últim més de la meitat de la població havia perdut algú conegut durant la guerra.

Amb aquesta imatge de la societat cap als 40 no és difícil imaginar que les penúries, les malalties i la fam eren companyes de viatge dels espanyols.

A l'estiu del 39 es va implantar el racionament dels aliments a la població, però també es va implantar amb aquests mesura, la impossibilitat de tenir una correcta nutrició, ja que els aliments predominants eren les llegums, pa, patates, pastes de sopes, carn de condony, xocolata, farina i oli principalment. Això feia que l'aport de certs nutrients com les vitamines, minerals, o els greixos fossin insuficients.

El pa que fins a les hores havia estat l'aliment base de les famílies espanyoles, es va convertir en un objecte de luxe, ja que en els millors dels casos els afortunats de tenir cartilles de tercera categoria podien obtenir fins a 200 grams de pa. No cal dir que el mercat negre de productes d'alimentació era per algunes famílies l'únic sustent, tant pels compradors com pels que es podien permetre vendre alguna cosa.

Aquí, a Sóller, era molt habitual que les famílies dels soldats o mariners venguessin productes d'estraperlo, ja que ells tenien més fàcil accés a certs productes. La resta de població s'havia de conformar amb fruits secs, alguns productes salats i tot allò que podien rapinyar dels seus horts. Li vaig demanar a la meva padrina que m'expliqués alguna cosa sobre l'alimentació d'aquesta època i va ser clara i concisa: molta fam.

A tot això, se li havia d'afegir que el subministrament del racionament era tan irregular e imprevisible que a vegades, i durant llarg temps, es privava a la població d'algun producte bàsic.



He trobat una ressenya periodística que descriu ben bé la situació d'aquells anys:

"Madres y hermanas, esposas e hijas en una paciente, sufrida, dolorosa y desalentadora tarea de hogar y de familia. Llegaron a confeccionar tortillas sin huevo, guisos sin carne, fritos sin aceite, dulces sin azúcar, café con trigo tostado; hicieron pucheros con huesos, cocidos sin semilla ni patatas, embutidos de pescado".

Claudio Grondona, diario Sur de Málaga 1970

Ja per acabar la sessió histórico-gastronòmica d'avui una curiositat: l'estraperlo deu el seu nom al la unió dels llinatge de dos grans estafadors: David Strauss, que es dedicava als jocs d'atzar a la costa Francesa i el seu soci Perlowitz, ambdós inventors d'una ruleta elèctrica amb la que plomaven a tothom, mitjançant trampes i estafes.

Foren expulsats de Niza, on tenien la seu, i recalaren a Espanya a mitjan del 1933, a Barcelona on aconseguiren permís per a posar la seva ruleta a sitges. Més tard aconseguiren permís per a muntar "paradeta" a San Sebastià, on sols tres hores després d'obrir el local la policia els hi fa tancar. Mesos més tard recalen a Formentor, on els hi arriba una altra prohibició. A la fotografia que acompanya aquest article podeu veure una imatge d'un dels menjadors "de auxilio social", cap a l'any 1940.

Bona setmana i ens trobam d'aquí a set dies. parlemdecuina@hotmail.com

Juan A. Fernández



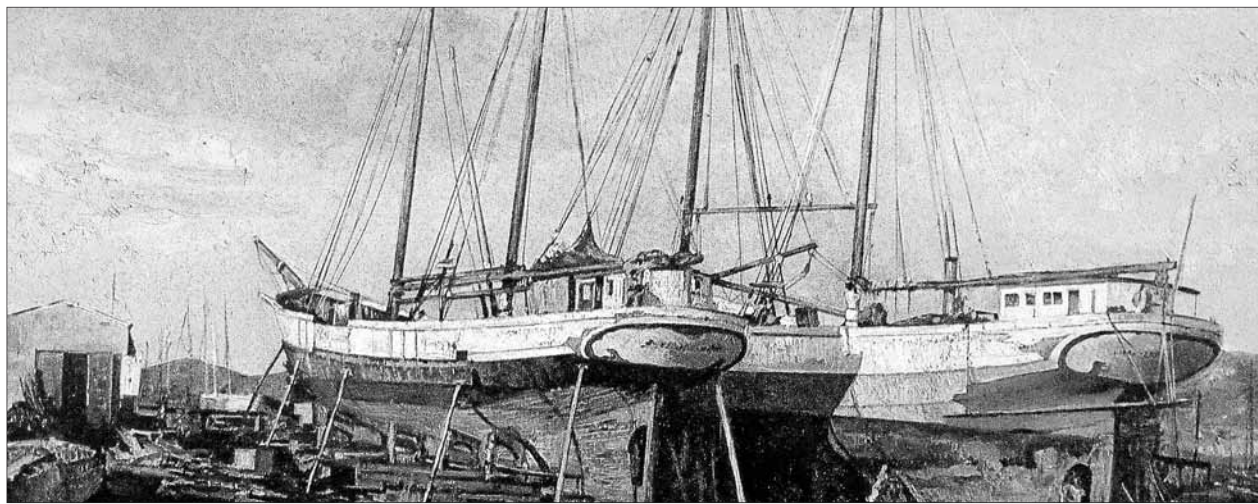
COL-LABORACIÓ

Han passat alguns anys des de que a les pàgines d'aquest setmanari, a diferents articles, comentàvem la situació en que es trobava un dels darrers velers de Sóller, el Miquel Caldenty, després d'haver passat cinc anys ens arriben bones notícies, de que ha estat retirat de les aigües del port, de Canet, per procedir a la seva restauració, el que ens congratula pensar que aquest històric veler no passarà a engreixar la llarga llista dels desapareguts en el segle XIX i XX. Els cas és que el Miquel Caldenty, fou rebutjat pels tècnics de les nostres illes, avaluant la impossibilitat de la seva recuperació, el que no va succeir amb els francesos, aprofitant l'oportunitat que se'ls presentava en recuperar el pailebot, projecte del qual fou posat en mans de Louis Nivet, Tinent Batle de l'Ajuntament de port Vendres, juntament amb l'executor de la restauració el mestre d'Axia Yaan Pajot, que conta amb la col·laboració d'un taller d'inserció laboral per joves amb problemes socials, i prenent part del mateix, el Sindicat Mixte per a la restauració del Miquel Caldenty.

Una mica d'història.

A l'any 1913, el comerciant de Cap de Pera Miquel Caldenty Guinart. Va encarregar als acreditats drassanes Llompert, de la ciutat de Palma, un pailebot que ostentaria

El Caldenty, rumb a la seva recuperació



el mateix nom del seu propietari i el 16 d'agost de 1916 it res anys més tard va tocar les aigües de les Balears, l'acte

nostra illa, essent destinat al transport dels productes de Sóller, als ports de Barcelona, València, Alicante, Cette,

Barcelona.

El Caldenty fou un dels darrers construïts en la nostra illa, essent destinat al transport dels productes de Sóller, als ports de Barcelona, València, Alicante, Cette, Marsella, Palamos i altres molts.

A l'abril de l'any 1973, després de cinquanta set anys de navegació abandona el transport de cabotatge i és venut a D. Roberto Bataille, destinat-lo a finals de 1975, al xarter nàutic rebatejat amb el nom de "Levantina" novament és venut essent adquirit per l'Ajuntament de Canet de Rosselló, que li dona el nom de "Principat de Catalunya" de nou és venut passant anys més tard al Club Nàutic de Canet que l'amarra al port, essent destinat a sala menjador i

de la seva benedicció fou duit a terme per Juan el Rdo. José Miralles Sbert, actuant de padrins Juan Caldenty i la Srta. Bienvenida Moll i l'assistència del comandant de marina D. Martín Costa i Llobera, la portada del Miquel C. Eren les següents: eslora 29 metres entre línies, la màniga 7,60 metres, i 2,30 de puntal, i arboladura de dos màstils i 123 tones i un motor de 40 hp. Com el pailebot Roberto i Nuevo Corazón que foren els primers en dur el motor auxiliar, en certa ocasió el pailebot Roberto, amb vent favorable i navegació de vapor, va arribar a agafar el vapor el Gallo, en la seva travessia del port de Sóller a

reunions cosa la qual no tenia res a veure en la dilatada història de navegant, a l'any 1994 al 2001 a causa d'uns temporals i sofrint uns considerables desperfectes i semi enfonsat fou abandonat a la seva sort, perdent la seva arboradura part de la coberta i amures, l'interès despertat en el 2008, han fet que persones i entitats estiguin interessades en la recuperació d'aquest Pailebot i altres, que tingueren un paper tant important en la història marítima de Sóller i les nostres illes.

F. Asensi i Jou