Miguel Caldentey
PAILEBOT
1916

REVUE DE PRESSE

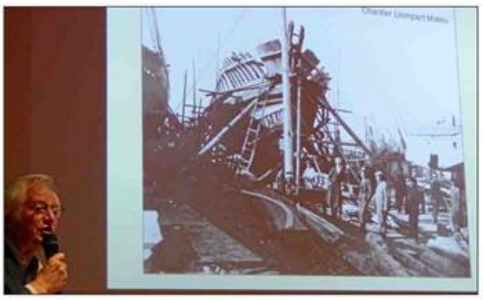
Projet de sauvegarde et de valorisation de la goélette Miguel Caldentey

Sélection d'articles récents

ARGELÈS-SUR-MER

PATRIMOINE MARITIME. Ce navire historique est sauvé après 10 ans de travaux et de mobilisation.

Le Miguel Caldentey : la goélette « classée » bientôt remise à flot



Bernard Rieu a présenté l'histoire du pailebot Miguel Caldentey, qui a commencé en 1913 sur un chantier à Palma de Majorque. Un siècle plus tard, alors que la goélette est en train de sombrer dans l'oubli à Canet, elle est en passe d'être sauvée. Dix ans de travaux à Mandirac pour lui redonner forme (ci-contre) et espérer un avenir à nouveau fonctionnel.
Ci-dessous lors de la signature de la charte scellant les institutions, partenaires et établissements, dans une approche éducative originale. *Photos Vé. P.*

C'était un fameux deux mats, qui, il y a dix ans gisait dans l'arrière-port de Canet dans un état de destruction avancée. Pourtant, le pailebot Miguel Caldentey, construit en 1913 à Palma de Majorque et baptisé du nom de son propriétaire, était classé monument historique depuis 1988. Il n'en fallait pas plus, pour que des passionnés remuent ciel, terre et mer, en 2006, pour sauver de la disparition ce joyau de la navigation. D'autant que durant la guerre de 14-18, ce type de navire qui n'était alimenté que par sa voilure, échappait totalement au repérage des sous-marins allemands. Des loyaux services, qui se sont ensuite transformés durant près d'un demi-siècle, par les transports de céréales, de bois et d'agrumes entre les ports de Majorque, Valence, Barcelone, Marseille, Sète et bien sûr Port-Vendres. Le pari de remise à flot de cette épave était audacieux, risqué même. Malgré tout, elle est achetée pour un euro symbolique par la ville de Port-Vendres, qui s'est ensuite associée à Argelès pour créer un Syndicat intercommunal à vocation unique (Sivu). En 2008, s'engage alors une restauration inédite sur le littoral, menée au sein d'un chantier d'insertion professionnelle dans l'Aude, à Mandirac, au bord du canal de la Robine. Dix ans plus tard, tous les acteurs se félicitent du résultat, car l'opération, hautement fédératrice est exemplaire, tant sur le plan patrimonial, social, économique et écologique. Il faut aussi ajouter les aspects éducatifs et scientifiques innovants, à travers des partenariats impliquant notamment les lycées d'Argelès, Prades, Céret, Canet et Villelongue-dels-Monts, divers campus d'Occitanie et centre de formations professionnelles. C'est cette charte unissant ces 12 partenaires privilégiés, qui a été signée jeudi dernier au lycée Bourquin, en présence de nombreux acteurs impliqués.

Phases 2 et 3

Cette chaîne de solidarité s'allonge, puisqu'actuellement la phase 2, à savoir l'armement et l'exploitation, est enclenchée. Le Miguel Caldentey sera pour cela, mis à l'eau et amené à Gruissan en début d'année 2019, avant de rejoindre son port d'attache portvendrais.
S'enclenchera alors la troisième phase concernant son exploitation et sa valorisation. L'idée consiste à permettre à ce navire de « gagner son pain », en transportant en période estivale des passagers, et en étant utilisé comme transporteur de fret le reste de l'année. Ce qui serait une première en France, si les affaires maritimes acceptaient de lui accorder la double homologation.

En attendant 2022

Un projet atypique qui à ce jour, a coûté en charges indirectes 2,8 millions d'euros et en charges directes 600 000 €, quasiment financées par les partenaires, les villes de Port-Vendres et d'Argelès ne contribuant qu'à hauteur de 5 000 € chacune par an à travers le Sivu. Mais il reste encore beaucoup à faire : moteurs, safran, timonerie, transferts des fluides, mouillage, navigation, sécurité, gréements…
Toujours est-il que la renaissance de cette goélette, est liée à une belle aventure humaine, conjuguée à une approche éducative originale. La remise en état du Miguel Caldentey s'inscrit dans un avenir original et une démarche de développement durable. Mais pour cela, il faudra être patient, la concrétisation est prévue, au mieux, pour 2022.

Véronique Parayre

RESTAURATION

Les meilleurs charpentiers de France au chevet du Miguel Caldentey

Cette goélette de 1916, en restauration depuis 2008 sur le chantier de charpenterie de marine du Parc naturel régional, reçoit cette semaine la visite d'experts du chantier du Guip, basé à Brest. Ils vont reproduire certaines pièces du navire, dans le respect des techniques d'antan.

Yann Pajot et Yann Mauffret hier, sur le chantier de restauration du Miguel Caldentey. Photos Christophe Barreau

Pour les habitués de la route de Tournebelle, il fait un peu partie du paysage. Douze années, en effet, que le Miguel Caldentey est au centre des attentions du chantier de charpenterie de marine du Parc naturel régional de la Narbonnaise. Une restauration de longue haleine mais qui touche au but : fin 2019, la goélette sera enfin remise à l'eau et rejoindra Port-Vendres. Une dernière ligne droite néanmoins délicate qu'il convient de négocier au mieux… et les responsables du chantier n'ont pas hésité à faire appel aux meilleurs. Depuis hier, quatre membres du Guip de Brest s'activent en effet sur le site de Tournebelle. Ce chantier de marine professionnel breton fait figure de référence nationale, et son rayonnement s'étend bien au-delà. De véritables spécialistes, présents sur place pour entamer un pur travail d'orfèvre. *« Nous sommes en repérage, afin d'effectuer des relevés et prendre des mesures pour réaliser à Brest certaines pièces du navire »*, explique Yann Mauffret, le responsable du Guip. Point de gros œuvre : on parle ici des étapes les plus techniques de la restauration, impliquant un savoir-faire très ciblé.

« Nous allons principalement réaliser le gouvernail, ainsi que la pièce traversant la coque afin d'imposer à l'hélice la rotation du moteur », détaille Yann Mauffret. Aucun doute, l'homme et son équipe savent bien de quoi ils parlent. Pour autant, ils confient volontiers marcher sur des œufs. *« Nous ne sommes pas totalement sereins, car l'objectif est de respecter les procédés de conception en cours au début du siècle dernier. De plus, dans le cas présent, ces techniques sont caractéristiques de la côte méditerranéenne et s'avèrent très différentes de ce que nous avons l'habitude de côtoyer sur des chantiers en Atlantique. »* Pour le Guip, il s'agit ainsi de s'approprier de nouvelles méthodes, répondant à des besoins et des nécessités propres à leur époque. *« Cette manière de procéder est très ancienne, archaïque, mais déploie beaucoup d'intelligence*, poursuit l'expert. *Le bois coûtait cher, et l'enjeu consistait à en économiser au maximum »*. Il y avait donc du génie à l'œuvre derrière cette goélette… conçue en 1916 en l'espace de seulement six mois.

Les Bretons, pour leur part, se donnent jusqu'à cet été pour réaliser leurs pièces. Ils reviendront ensuite sur place, afin de les disposer et de les « ajuster » eux-mêmes. *« Nous nous apprivoisons, car nous fonctionnons de la même façon »*, indique Yann Pajot, à la tête du chantier de marine narbonnais. *« On marche à l'authenticité ! »* Ce n'est pas Miguel Caldentey qui dirait le contraire.

Lionel Ormières

« Respecter les procédés de conception en cours au début du siècle dernier »

Le chantier bat son plein sur le pont du navire.

HISTOIRE

La vie de ce navire ne fut pas un long fleuve tranquille !

Lorsqu'il est arrivé en 2007 sur le chantier de charpenterie marine de Tournebelle, le Miguel Caldentey n'avait pas vraiment fière allure. Deux ans plus tôt, abandonné à l'arrière du port de Canet, le navire avait fini par couler. C'eut été un bien triste épilogue pour cette goélette classée aux Monuments historiques en 1988 et qui connut, en vérité, une existence plurielle.

Beaucoup de découpes !

Construite en 1916 à Palma de Majorque, celle qui porte le nom de son armateur d'origine transportait alors des oranges (jusqu'à 90 tonnes) [illegible] conseils municipaux… jusqu'à ce coup de mer de 1990 qui la dégradera et marquera le début de sa retraite forcée.

INDEPENDANT-2020-04-20

GRUISSAN

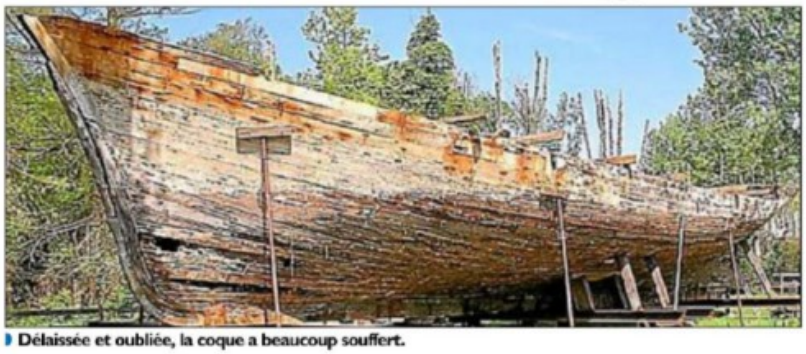
PATRIMOINE. Cette rubrique, en trois étapes, retrace le parcours hors du commun de la goélette centenaire « Miguel Caldentey ». Deuxième escale.

C'est l'histoire d'un bateau : grandeur, décadence et agonie

Après une vingtaine d'années de service, le « Miguel Caldentey » est équipé de deux moteurs Kelvin d'occasion : 66 chevaux chacun, hélice à 3 pales, réservoirs de 1 500 litres de carburant et 200 litres d'huile.

En 1944, pour faire face à la concurrence, on y installe un système performant destiné à charger et décharger la marchandise, un palan construit par les ateliers Giralt et équipé d'un moteur semi-diesel de 8 CV à 800 tours par minute, un bras de 8,23 m et une capacité de charge normale d'une tonne. Enfin, en 1958, la goélette est pourvue d'un équipement de communication par radio alimenté par deux batteries embarquées.

Entre sa première mise à l'eau en août 1916 et l'arrêt de son activité commerciale, vingt-deux « patrons », capitaines responsables du bateau et de sa patente de navigation, se sont succédé. En 1972, elle effectue sa dernière traversée entre Eivissa et Barcelone avec 110 tonnes d'amandes.



Délaissée et oubliée, la coque a beaucoup souffert.

Dès 1973, Robert Bataille remarque le bateau dans le fond du port de Palma. Rachetée par la Sunstar Balear S.A, la goélette est rebaptisée « Llevantina » et convoyée à Port-Vendres puis à Canet-en-Roussillon. Le projet de son exploitation pour des croisières ayant échoué, elle est rachetée en 1975 par la municipalité pour la transformer en musée. Des difficultés administratives entravent ce second projet. En 1984, le Yatch Club de Canet en devient propriétaire, la rebaptise « Principat de Catalunya » et l'utilise comme « Club House ».

Obtenue en février 1988, sa classification en monument historique doit assurer sa pérennité. Mais deux tempêtes hivernales violentes, en 1990 et 1994, entraînent de fortes dégradations. À l'automne 1999, malgré l'intervention du ministère de la culture, la goélette, rafistolée par quelques réparations de fortune et fatiguée par des années d'agonie, coule dans le port de Canet.

Asséchée et renflouée, elle est mise à sec dans les ateliers Bernadou et des réparations d'urgence sont réalisées sur sa coque. Mais elle est déplacée et amarrée dans le fond du port pour libérer sa place à quai et, en novembre 2002, elle coule à nouveau et s'enfonce dans la vase.

➤ *Retrouvez la suite et fin de cette rubrique, réalisée avec le précieux concours d'Hervé Grauby, écrivain toulousain amoureux inconditionnel du littoral languedocien, dans une prochaine édition.*

L'INDEPENDANT
DIMANCHE
19 AVRIL 2020

GRUISSAN

PATRIMOINE. Cette rubrique, en trois étapes, retrace le parcours hors du commun de la goélette centenaire « Miguel Caldentey ». Première escale.

C'est l'histoire d'un bateau : à l'époque de la navigation à voile

Maquette d'une goélette majorquine.

Goélette de transport toutes voiles dehors en pleine mer.

Élaborée avec le précieux concours d'Hervé Grauby, écrivain toulousain amoureux inconditionnel du littoral languedocien, cette rubrique en trois escales retrace la vie plus que centenaire d'une goélette que beaucoup d'entre nous connaissent sans vraiment savoir qui elle est.

Sur le bord du canal de la Robine, entre l'écluse de Mandirac et la voie ferrée, là où la route étroite prend avec traîtrise un tournant à angle droit, oui, là, vous la voyez ? Résidents ou touristes, vous l'avez tous vue, n'est-ce pas ? Au moins une fois. Et vous vous êtes demandé qui pouvait avoir le courage et la folie de bricoler cette épave éventrée, quasiment décortiquée, dans un tel état que nul de sensé n'en aurait donné trois sous. Et bien, elle n'est plus là ! Envolée !

Elle s'est sauvée, juste avant que les mesures de confinement ne l'empêchent de sortir de ses cales. Mais avant de savoir ce qu'elle est devenue et où (et surtout comment) elle a bien pu se réfugier, essayons de la connaître un peu.

Tout a commencé le 18 juin 1913, lorsque Don Miguel Caldentey Ginard, minotier à Capdepera, aux Baléares, obtient un brevet de navigation du roi Alphonse XIII. Il commande la construction d'une goélette de type « pallebot » au chantier naval de Don Sebastian Llompart Mateu à Palma de Majoeque.

Construite en pin selon la tradition, le « Principal de Catalunya » aura une longueur totale de 24,62 mètres de la poupe à la proue et une largeur hors tout de 6,55 mètres. En charge, son déplacement sera de 186 tonnes et son gréement constitué de deux mâts pour une voilure de 417 m². Le 2 août 1916, il est baptisé du nom de « Miguel Caldentey ». Lancée le 15 août, la goélette est affectée au transport de marchandises vers l'Amérique du Sud. Elle parvient à échapper aux attaques maritimes allemandes qui détruisirent plus d'une centaine de bâtiments malgré la neutralité politique de l'Espagne dans le premier conflit mondial.

Mais déjà la navigation à voiles est menacée par la rude concurrence des bateaux à vapeur et la fière goélette doit se contenter de caboter entre Barcelone, Sète, Marseille et Port-Vendres où elle transporte agrumes, amandes et farine.

➤ Retrouvez la suite de cette rubrique dans une prochaine édition.

L'INDEPENDANT
DIMANCHE
31 MAI 2020

NARBONNAIS

La goélette Miguel Caldentey est partie rejoindre son port d'attache

Interrompue par le confinement, l'opération de retour de la goélette Miguel Caldentey se poursuit. Le navire a franchi hier la dernière étape de son retour vers les eaux catalanes : son transfert maritime de Gruissan à Port-Vendres.

Le départ du chantier de Mandirac a été donné le mardi 17 mars dernier. La goélette a été grutée une première fois afin d'être déposée délicatement sur deux boudins flottants lui permettant de remonter le Canal de la Robine. Un deuxième grutage lui a fait traverser le canal et rejoindre un convoi exceptionnel par camion, prêt à l'acheminer par la route au port de Gruissan. Mise à l'eau, la goélette est restée en sécurité amarrée à la zone technique du port durant toute la durée du confinement. Lesté de 6 tonnes de billes de plomb mélangées à du mortier, le Miguel Caldentey a quitté Gruissan hier matin vers 8 heures. Elle a été tractée par la vedette de la SNSM de Port-Vendres et accompagnée par le chalutier port-vendrais le Maria-José Gabriel. Accompagnée par une flottille de barques catalanes impatientes d'accueillir cette grande dame, son arrivée dans son port d'attache était attendue à partir de 16 heures en fonction des conditions météorologiques.

La restauration de la goélette a commencé en 2008 à Mandirac, au sein d'un chantier d'insertion porté par le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise et financé par l'Europe, la Dirrecte, le conseil départemental de l'Aude et le Grand Narbonne. Cette aventure se construit jour après jour grâce à l'engagement de nombreux partenaires techniques et financiers, et ce programme ne pourrait être mené à son terme sans l'engagement de la Drac Occitanie, de la région Occitanie, du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, du PNR, des villes de Gruissan, Port-Vendres et Argelès-sur-Mer et des Voies Navigables de France.

A Port-Vendres, la dernière phase de travaux sera confiée à un nouveau chantier d'insertion. Un espace dédié à la valorisation du navire présentant son histoire commerciale et son projet d'exploitation sera installé sur le quai. Trois années de travaux minimum attendent ici la goélette avant qu'elle puisse naviguer de nouveau sur la Méditerranée. Bateau école et ambassadeur du patrimoine maritime régional, sa future gestion présentera un modèle économique durable unique en France à ce jour : une exploitation mixte à la voile, de plaisance en été et de fret de produits locaux en hiver.

Germain Cauffopé

La goélette dans toute sa splendeur retrouvée, hier matin au sortir du port de Gruissan.

Photos Christophe Barreau

La vedette SNSM de Port-Vendres assurait le tractage.

Yann Pajot, l'un des maîtres d'œuvre de cette restauration.

PORT-VENDRES

TRADITION. La dernière tranche des travaux confiée à un chantier d'insertion.

La goélette des fanas de la mer

Opération réussie. Depuis des années Yann Pajot et son équipe travaillent d'arrache-pied à la renaissance de la goélette classée monument historique. Ce samedi 30 mai, tous les acteurs de cette belle histoire orchestrée par le SIVU Miguel Caldentey, présidé par Jean-Pierre Ballester, ont vu leurs efforts récompensés.

Accompagné par la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer), le pailebot a retrouvé avec grâce et élégance son port d'attache.

Le sous-préfet de Céret, le représentant de la Région Occitanie, le vice-président du conseil départemental et tous les maires de la Côte Vermeille ou leurs représentants étaient présents, à l'invitation de Grégory Marty, maire de Port-Vendres.

Le départ du chantier de Mandirac avait été donné le 17 mars dernier pour un périple audacieux par le canal de la Robine puis par la route pour rejoindre le port de Gruissan où la goélette est restée en sécurité durant toute la durée du confinement.

Au petit matin de ce 30 mai, le Caldentey a rejoint la Grande bleue où l'attendait toute une flottille de barques catalanes.

À Port-Vendres la dernière phase des travaux sera confiée à un nouveau chantier d'insertion avant de lancer la goélette dans son ultime aventure. *« Bateau école et ambassadeur du patrimoine maritime régional, sa future gestion présentera un modèle économique durable unique en France à ce jour : une exploitation mixte à la voile, de plaisance en été et de fret de produits locaux en hiver »*, a expliqué les membres du SIVU saluant l'engagement des nombreux partenaires techniques et financiers qui ont permis l'aboutissement de cette belle action patrimoniale maritime qui associe un projet social et solidaire.

Multi partenariats

« C'est aujourd'hui l'aboutissement d'un travail porté à Port-Vendres par 4 équipes municipales successives, en partenariat avec la ville d'Argelès-sur-Mer et soutenu par la Drac Occitanie, la Région Occitanie, le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée sans oublier tous les partenaires techniques, les bénévoles et les amoureux de la mer », a conclu Grégory Marty.

Les officiels et l'équipage de la SNSM.

La goélette Miguel Caldentey à l'entrée du port.

La Semaine du Roussillon

« Tous ensemble, unis pour les entreprises touristiques, les commerces de proximité, l'artisanat : près de 80 millions d'€ pour l'emploi. »
Carole Delga - Présidente de la Région
Demandez le fonds

La goélette Miguel Caldentey - D.R.

Samedi 30 mai : retour de la goélette Miguel Caldentey à Port-Vendres

Sebastià Vilanou i Poncet 29 mai 2020 A la une, Sortie de la semaine
Laisser un commentaire

Facebook Twitter Google + LinkedIn

Annonces Google
Signaler cette annonce
Pourquoi cette annonce ?

Interrompue par le confinement imposé par la crise sanitaire, l'opération de retour de la goélette Miguel Caldentey se poursuit. Le navire s'apprête à franchir la dernière étape de son long retour vers les eaux catalanes : son transfert maritime de Gruissan à Port-Vendres. Classée Monument Historique, le Miguel Caldentey entrera dans son port d'attache le samedi 30 mai à partir de 16h.

Le départ du chantier de Mandirac a été donné le mardi 17 mars dernier. La goélette a été grutée une première fois afin d'être déposée délicatement sur deux boudins flottants lui permettant de remonter le Canal de la Robine. Un deuxième grutage lui a fait traverser le canal et rejoindre un convoi exceptionnel par camion prêt à l'acheminer par la route au port de Gruissan. Mise à l'eau, la goélette est restée en sécurité amarrée à la zone technique du port durant toute la durée du confinement. Lesté de 6 tonnes de billes de plomb mélangées à du mortier, le Miguel Caldentey quittera Gruissan **samedi 30 mai 2020** au petit matin tracté par la vedette de la SNSM de Port-Vendres et accompagné par le chalutier port-vendrais le Maria-José

arrivée dans son port d'attache est attendue **à partir de 16h00** en fonction des conditions météorologiques.

La restauration de la goélette a commencé en 2008 à Mandirac, au sein d'un chantier d'insertion porté par le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée et financé par l'Europe, la DIRRECTE, le Conseil Départemental de l'Aude et l'Agglomération du Grand Narbonne.

A Port-Vendres, la dernière phase de travaux sera confiée à un nouveau chantier d'insertion. Un espace dédié à la valorisation du navire présentant son histoire commerciale et son projet d'exploitation sera installé sur le quai. Trois années de travaux minimum attendent ici la goélette avant qu'elle puisse naviguer de nouveau sur la Méditerranée. Bateau école et ambassadeur du patrimoine maritime régional, sa future gestion présentera un modèle économique durable unique en France à ce jour : une exploitation mixte à la voile, de plaisance en été et de fret de produits locaux en hiver.

Le SIVU Miguel Caldentey composé des communes de Port-Vendres et d'Argelès-sur-Mer porte ce grand projet patrimonial au cœur d'une dynamique sociale, pédagogique, économique et écologique.

Cette aventure se construit jour après jour grâce à l'engagement de nombreux partenaires techniques et financiers. Ce programme ne pourrait être mené à son terme sans l'engagement de la DRAC Occitanie, de la Région Occitanie, du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales, du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, des villes de Port-Vendres et d'Argelès-sur-Mer, des Voies Navigables de France et de la ville de Gruissan.

Voile et patrimoine : de l'Aude aux Pyrénées-Orientales, découvrez la nouvelle vie de la goélette Miguel Caldentey

La célèbre goélette Miguel Caldentey est en restauration depuis des années dans la région. A Gruissan, dans l'Aude et désormais à Port-Vendres, dans les Pyrénées-Orientales. / © F. Savineau / FTV.

PARTAGES
Partager
Twitter
Envoyer

Plus de cent ans après sa première mise à l'eau et une histoire mouvementée, la goélette Miguel Caldentey s'apprête à débuter sa nouvelle vie. Le bateau, classé monument historique, a rejoint Port-Vendres, dans les Pyrénées-Orientales pour une seconde phase de restauration. Découverte.

Par Olivia Boisson
Publié le 01/06/2020 à 11:37

C'est un petit évènement qui s'est déroulé autour de la goélette Miguel Caldentey. **A 114 ans, ce bateau classé monument historique a quitté le port de Gruissan, dans l'Aude, pour rejoindre son nouveau port d'attache à Port-Vendres, dans les Pyrénées-Orientales**.

Une longue histoire

Baptisée Miguel Caldentey, le nom de son premier propriétaire, la goélette catalane, autrement appelée "*pailebot*", a été **mise à l'eau pour la première fois en 1916 et assurait le transport des agrumes, des céréales et des bois sur les côtes méditerranéennes**.

Après de longues années de service, la goélette fut classée monument historique, avant d'essuyer des tempêtes puis un abandon progressif qui durera trois décennies. C'est en 2005 que sera entrepris un projet de récupération de sauvegarde de ce monument. D'ailleurs, **c'est à Port-Vendres que s'achèvera la restauration de la célèbre goélette catalane**.

Nos journalistes ont rencontré Yann Pajot, un charpentier de marine. Depuis 11 ans, il répare les blessures du Miguel Caldentey et le voit partir, avec le sourire.

> « Je rends les clefs ! »

12/13
Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées
19/20
Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées
ÉDITIONS LOCALES
Pays Catalan,Edicion Occitana, Pays Gardois, Quercy-Rouergue, Tarn

LES PLUS CHAUDS

Réouverture du Pas de la Case : les gendarmes ariégeois recommandent d'échelonner les déplacements

Dans le Tarn-et-Garonne, le personnel d'un Ehpad dénonce des faits de harcèlement, le directeur répond

Toulouse : prudence après la découverte de plusieurs espèces de tortues dangereuses sur les bords du canal du Midi

"*C'est glorifiant. Le bateau repart dans soin port d'attache, c'est un aboutissement.*"

Le bateau, classé monument historique, a été restauré à l'identique, selon le professionnel, "*avec les mêmes matériaux, les mêmes quincailleries*".

Un transfert délicat

Pour le moment, la goélette n'a ni voile, ni moteur. Pour aller du port de Gruissan à celui de Port-Vendres, elle doit être tractée et la SNSM se charge de cette mission. Une mission délicate quand on sait que le bateau fait 30 mètres de long.

Entre Gruissan, dans l'Aude et Port-Vendres, dans les Pyrénées-Orientales, la traversée aura duré près de 6 heures. / 30 mai 2020. / © F. Savineau / FTV

"*Nous sommes habitués à avoir de belles unités, mais là, c'est particulier*", confie Marc Cassou, le président de la SNSM de Port-Vendres. Malgré une mer agitée et du vent, la traversée s'est déroulée sans le moindre accroc.

Place à la deuxième phase de la restauration

Après six heures de traversée, la goélette arrive à Port-Vendres, où un nouveau chantier l'attend. "***Aujourd'hui, il n'y a que la coque. Il va falloir l'équiper de ses mâts, de ses voiles, de ses moteurs pour qu'il puisse naviguer en toute autonomie***" affirme Samuel Villevieille, chargé de mission maritime au conseil départemental des Pyrénées-Orientales. La restauration aura lieu grâce, une fois de plus, à un chantier d'insertion.

D'ici quelques années, **la goélette devrait retrouver sa vocation première : le fret de produits régionaux à travers la Méditerranée.** Une nouvelle vie attend le Miguel Caldentey, plus de cent ans après sa naissance…

ULTIMA HORA miercoles 3 de junio 2020

Regreso. A mediados del mes de marzo de este año, una vez finalizada la fase de la rehabilitación realizada en los astilleros, el 'Miguel Caldentey' fue transportado por carretera y posteriormente lanzado a un canal. Ahora, el casco ha llegado finalmente a Port Vendres, uno de sus principales destinos históricos, aunque a lo largo de su vida naval también transportó mercancías desde Mallorca a otros muchos puertos catalanes y franceses.

Recta final para recuperar el 'Miguel Caldentey' tras once años de trabajos

LI. G.

El pailebot mallorquín 'Miguel Caldentey' que durante años estuvo completamente abandonado en una marina del sur de Francia y que hace más de una década -gracias a la iniciativa conjunta de varios municipios del departamento de los Pirineos orientales- empezó a ser rehabilitado, ha llegado estos días al puerto de la ciudad de Port Vendres donde va a ser armado para que pueda volver a navegar. El 'Miguel Caldentey', construido en Palma en el año 1916, fue uno de los barcos que durante más años realizó la ruta comercial entre el Port de Sóller y Port Vendres transportando naranjas y también, en ocasiones, emigrantes sollerics.

▶ **HISTORIA**

El barco se construyó en Palma en 1916 y durante años realizó la ruta entre Sóller y Port Vendres

Fue retirado del servicio en los años 70 y adquirido en Francia. Después de años sin noticias del viejo casco, en 2004 se publicaron en el semanario *Sóller* varios reportajes denunciado su abandono.

En aquel momento el Consell de Mallorca llegó a plantearse solicitar su adquisición y regreso a Mallorca. Incluso se habló de instalarlo definitivamente en el Port de Sóller como atractivo turístico. Finalmente la iniciativa gubernamental francesa y el apoyo y trabajo de una asociación de historia y arquitectura naval ha permitido la recuperación. En 2017, con motivo del hermanamiento entre las ciudades de Sóller y Port Vendres se planeó que el barco regresara a Sóller en su viaje inaugural. Esta posibilidad todavía existe pero por el momento el buque debe de ser completamente armado lo que podrá hacerse ahora una vez el casco ya ha sido renovado. La Asociación França a la Vall de Sóller mantiene los contactos con el proyecto.