

SINGE

Revista A.A.M.M.B.

Nº 1 - ANY 1994

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

Presentació, **4**

Editorial, **5**

«Una visita col·lectiva al Museo Naval de Madrid», **6**
Isidre Oliveras i Parera

«Les embarcacions tradicionals com a vehicle de cultura», **9**
Vicente García-Delgado i Sancho

«En Miquel Corbetó i els seus bots automòbils per a la 'Sociedad Española de Salvamento de Náufragos'», **14**
Antonio Rodríguez Fernández

«Els maquetistes: artistes o artesans», **18**
Joan Vallhonrat

«Una visita atípica a Barcelona: el destructor romanès *MARASTI 111*», **19**
Albert Campanera i Rovira

Noticiari, **21**
Projecte de continguts museogràfics

Bibliografia, **22**



Direcció:

Albert Campanera i Rovira.

Consell de Redacció:

Junta de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona.

Disseny gràfic:

Albert Campanera i Rovira.

Producció i impressió:

Ramon Ruiz Bruy.

Autoedició:

Laura Alfonso.

Edita:

Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona.

Dipòsit legal:

B-43.531-94.

Administració:

A.A.M.M.B., Museu Marítim, Av. Drassanes, s/num., 08001 Barcelona

SIRGA no es responsabilitza de l'opinió que expressen els articles signats.

Prohibida la reproducció total o parcial de qualsevol mena, sense l'autorització prèvia de l'Associació.

PRESENTACIÓ

Aquests treballs que segueixen a continuació són l'inici d'un projecte de divulgació de la nostra cultura nàutica tradicional, així com de la nostra història marítima des de diferents àmbits: la Marina de Guerra, l'Arqueologia, el Modelisme, l'Etnografia, entre d'altres. Això pot ésser una realitat si tots col·laborem altruísticament des d'ara mateix, ja sigui amb la recerca individual o amb un equip de persones; des de la simple contribució com a associat o simpatitzant, i, per què no, donant-nos pistes de fons documentals, de fotografies, de col·leccions, de la donació o prestació d'objectes per a exposicions, dintre de la nova etapa del Museu Marítim de Barcelona.

Volem obrir una petita finestra per tal de satisfer les nostres esperances, co-

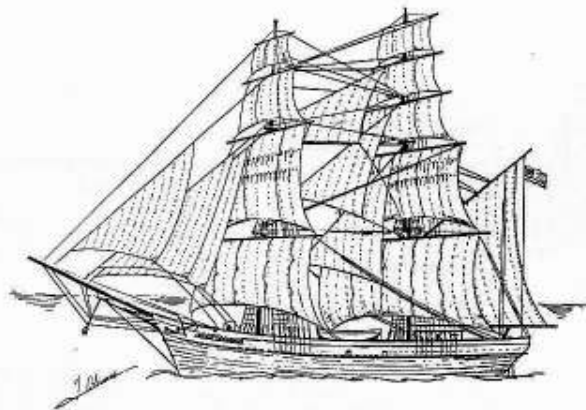
municar-nos les nostres inquietuds i fer-vos partíceps tal com diem a l'editorial que, encara que no ho sembli, ens movem de mica en mica.

De ports per arribar n'hi ha molts; no més cal escollir el rumb i posar la vela. La durada del viatge depèn de la nau que escollim, de la tripulació amb ganes de treballar i del temps que trobarem, sortejant els esculls que segurament sorgiran al llarg de la nostra singladura.

Per això us convidem a pujar a la nostra nau, i volem partir sense tardar: qui arribi tard que sàpiga que recalarem en molts ports de les nostres inquietuds.

VICENTE GARCÍA DELGADO

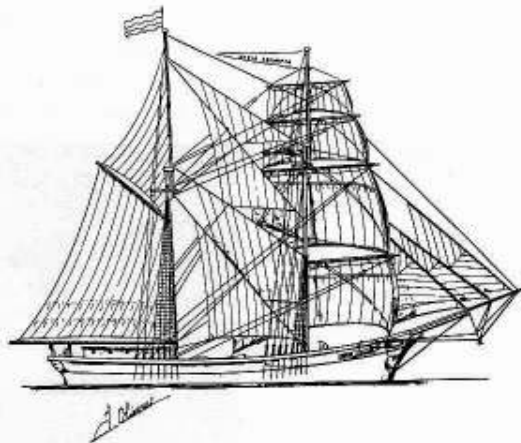
President de l'A.A.M.M. de Barcelona



Tal com es va fer públic en la declaració d'intencions de la nova junta, primerament amb el BUTLLETÍ i ara amb la revista SIRGA, pretenem, com el seu nom assenyala, arrossegar totes aquelles coses de caràcter nàutic que sota direcció puguin ser interessants per a una associació com la nostra, en uns moments que encara es pot permetre el luxe de ser romàntica, donat que només per l'esforç personal d'uns pocs i la butxaca de tots és possible marinar aquesta peculiar embarcació contra els vents de la crítica i incomprensió, la majoria de vegades injusta per manca d'informació, ja que malauradament la fan els que no fan res. Conseqüentment i animats amb il·lusió i empena, posem sota el vostre coneixement que esperem col·laboracions de tota mena, que podran ser

adreçades i comentades al despatx que la direcció del Museu posarà properament a la nostra disposició dins de l'edifici de las Reials Drassanes, bressol d'interessants feines, al mateix temps que ens permetrà incrementar la sintonia amb la direcció i empleats del Museu.

També voldríem assenyalar en un altre ordre de coses les tasques que, de manera especial, han estat desenvolupant els diversos grups de treball aquests últims mesos, especialment profitosos per al de Marina de Guerra, amb múltiples visites de vaixells al Port de Barcelona, i Arqueologia, amb l'assistència a les Primeres Jornades de Vela Llatina, i els modelistes amb les seves habituals trobades informatives, exemples vivents de fe i bona voluntat en el futur de l'Associació.



Visita Col·lectiva al Museo Naval de Madrid

Isidre Oliveras i Parera

Dos quarts de set del matí. Trobada de tots els components de l'expedició a l'aeroport de Barcelona. Set persones, per ordre d'edat: Vicenç Vilar, Ramon Vila, Isidre Oliveras, Jaume Sanahuja, Lluís Rovira, Jacint Rossell i Toni Rodríguez. Feia temps que se'n parlava, i finalment el 22 de juny d'enguany, a un quart de vuit del matí, l'avió empenia el vol en direcció a Madrid. El motiu: anar a veure les renovacions que s'han fet al Museo Naval de la capital d'Espanya.

Era un dia clar i lluent, el sol ja començava a picar, però no amb el rigor de juliol. El viatge d'anada va ser normal: bon aterratge i bona combinació d'autobusos per anar a Madrid. Final de trajecte: una estació subterrània sota la plaça Colón, i d'allí fins al Cuartel General de la Armada (Museo Naval) uns 800 metres pel Paseo del Prado, tot xino-xano fins a la porta d'entrada. Però la porta no s'obrirà fins a les onze. Què farem? Doncs un bon entrepà.

Història

Diu la història que el rei estableix a la població de San Carlos un museu de Marina que, a més d'una biblioteca general, reuneixi totes les ciències naturals que calen per a la total instrucció de l'Armada.

Que per a la seva execució ha determinat Sa Majestat que destinin de la tresoreria de Cadis cent mil rals per a aquest menester, i signa l'escrit Don Antonio Blades, que l'any 1792 era al capdavant del despatx de Marina de la Secretaria de l'estat. Però la idea va quedar en suspens, i no floriria fins al cap de temps, després

de llargs anys de propostes i contrapropostes, informes i obstacles de tota mena.

Finalment sembla que a finals de 1843, essent ministre de Marina Don Joaquín de Frías i sota el regnat d'Isabel II, es varen inaugurar uns primers locals del Museo, una instal·lació provisional i modesta, en una de les sales de la Dirección General de la Armada, i que molt aviat el Museo va traslladar-se a la casa anomenada del Platero. L'any 1850, el Museo passà a una part del Palacio de los Ministerios, fins que l'any 1930 va allotjar-se a l'edifici del Ministerio de la Marina, actualment Cuartel General de la Armada, al carrer de Montalbán. Finalment, l'any 1980 s'amplia el Museo i la seva entrada es fa pel Paseo del Prado.

Seguretat

Doncs bé, tal com dèiem abans d'aquesta breu història del Museo Naval de Madrid, la colla ens vam plantar davant la porta esperant que obrissin: màquines de retratar, flash, bosses. En entrar, els soldats, com correspon a una caserna, ens varen requisar tot el material fotogràfic, amb la corresponent protesta per part nostra. Passada la primera enrabiada, vàrem pensar en la recomanació que dúiem escrita i signada per Elvira Mata, cap de conservació del Museu de Barcelona. Aquesta recomanació anava adreçada al director del Museo de Madrid, almirall de l'Armada. Vam anar cap a la secretaria, i amb la carta de presentació se'ns van obrir totes les portes. A partir d'aquell



moment, en varen tornar el material fotogràfic i ens van posar, per a nosaltres sols, una guia jove i molt bonica que anava explicant de memòria quadres, estàtues i maquetes.

Tots els components de l'excursió i l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona manifestem a través de la revista el nostre agraïment per totes les atencions rebudes de la nostra conservadora i que Déu ens la conservi molts anys Elvira Mata.

El museu i dependències ocupa una superfície d'uns 2.300m², i en l'actualitat només se'n poden visitar uns 1.900, que ja estan perfectament i acurada acabats. Han pintat les parets d'un to rosat, hi ha una bona il·luminació indirecta, moqueta, les peces del museu estan col·locades en ordre i amb bon sentit. Si em demaneu que faci una crítica constructiva, diria que potser no disposen de prou espai, ja que en una visita posterior de treball vaig tenir accés a tot el material guardat i em va fer la impressió que no hi cabria.

Distribució del Museu

Entrant per la porta del Paseo del Prado i pujant al primer pis per una escala doble de marbre, arribem al vestíbul. Aquesta dependència està situada entre les sales del museu i els despatxos del director, subdirector, secretaria, sala d'investigació, biblioteca i fusteria. També hi ha la botiga, on venen plànols i llibres de nàutica, dos bancs per a seure i entremig la roda de govern de la corbeta *Nautilus*, vaixell escola de Guardamarines. També hi trobem tres maquetes de vaixells.

Mirant el taulell de vendes, a la dreta trobarem la sala 1 segons el meu criteri, encara no hi ha plànol-guia del museu. Aquesta sala està dedicada totalment a la reialesa. Així que hi entrem, i començant per l'esquerra, a la paret hi ha un quadre de Maria Cristina Reina Regente de 180x300cm, una escultura de bronze de dimensions naturals del rei Alfonso XIII original de Lorenzo Collant Valera, un altre

quadre de la reina regent de 250x150, i una placa de 45x20 que diu així: «El día 20 de Abril de 1994, SS.MM. los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía se dignaron visitar este Museo.». A la paret del davant hi ha un retrat d'Alfonso XII, de Melero, del 1844, que fa 110x140, i un altre quadre de la reina Isabel II, per Germán Hernández Amores, del 1847. A la dreta, una vitrina-armari de l'època amb vaixel·la de porcellana de la *Fábrica de Pasajes*, decorada amb vaixells dels segles XVIII i XIX, emprada en la segona inauguració del Museu l'any 1853, amb l'assistència de la reina i del govern. Darrere nostre, un bust de Don Juan de Borbón Conde de Barcelona, i a la paret els retrats del rei Alfonso XII i consort.

A la sala 2, entrant a l'esquerra, hi ha una vitrina i a l'interior una maqueta en enramada d'una carraca veneciana, i a l'altra paret un gran quadre del descobriment d'Amèrica; al peu, una embarcació normanda del segle X; a la paret del davant un oli de Fernando el Catòlic, a la mateixa paret però a la dreta, un oli d'Isabel la Catòlica. A la paret que queda a la dreta en entrar, 6 aquarel·les de diferents vaixells del Monleón i, també entrant a la dreta, una reproducció de la *Coca de Mataró*.

La sala 3 és molt grossa i les parets són plenes de quadres que no descriurem per no cansar. Tan sols comentar que n'hi ha un de molt gran que representa la batalla de Lepanto, i al seu peu una vitrina que conté una espasa gran, que ells anomenen «montante», regal del Papa a Don Juan de Austria, considerada la peça més important entre les armes blanques. També hi trobem exposat el galió flamenc regalat a Felipe II, i entre els nombrosos quadres no podia faltar el de Juan de Austria.

Hi ha moltes més sales que no descriuré no pas per falta de detall, sinó per no avorrir-vos. Tan sols dir que hi ha exposats, a més de la *Santa Maria*, una maqueta preciosa en enramada, el xabec de Barceló, un magnífic model en enramada del navili *Rayo*, un altre navili de 74 canons, el *Velasco*, un navili de 68 canons de 1782, la fragata *Diana*, de 34 canons, el

Real Carlos, de 34 canons, un model de navili francès de 64 canons, un preciós vaixell, el *San Antonio*, de 112 canons, el *San Justo*, de 74 canons, un gran model de drassana: el *San Juan Nepomuceno*, i una fragata de 28 canons. També hi ha exposats diferents models d'ívorí més petits, sala dels descobriments i molts altres estris de navegació. Cal destacar una sala dedicada a BALLESTILLAS, quadrants, quintants, astrolabis, cronòmetres, brúixoles, ampolletes i moltes coses més.

Aquells a qui agrada de veure els models contemporanis i de principis del nostre segle val més que de moment no hi vagin, ja que tots els models corresponents no estan exposats i quedarien decebutos. Les obres de restauració aviat estaran acabades i esperem trobar els models a l'abast de tothom.

El Museu tanca a dos quarts de dues, i tots plegats vàrem caminar fins a la plaça Colón per agafar l'autobús de retorn a l'aeroport. Però a l'estació mateix hi ha un restaurant, on vam poder fer un petit refrigeri i la fotografia de rigor del grup.

Vista del carrer Bailén, amb l'església de l'Almudena i "la casa del Platero", seu del primitiu Museu Naval a Madrid (litografia de mitjans del segle XIX).

L'aventura

Després, i sense pressa, cap a l'aeroport falta gent. A l'hora d'embarcar i anar a la porta corresponent per pujar a l'avió, hi havia una cua molt llarga. Ens va fer l'efecte que a l'avió no hi cabríem tots. Nosaltres set érem cap a l'extrem de la cua, i en arribar cap a la meitat, vam sentir crits i raons. Jo vaig anar a veure què passava. El problema era que, inexplicablement, un nombrós grup de turistes de Cancun, que ja feia hores que esperava a l'aeroport, s'havia introduït al nostre avió, i els del pont aeri no hi cabíem. En un moment de distracció de l'hostessa, quatre del nostre grup van entrar a l'avió, però els altres tres van quedar-se a terra. Llavors vàrem demanar per baixar de l'avió i agafar-ne un altre, però el comandant va dir que no, que qui havia de baixar era el grup de Cancun. Tot plegat, per solucionar aquest embolic, el viatge va endarrerir-se una hora. Nosaltres teníem temps de sobra i no ens venia d'aquí. Finalment l'avió aixecà el vol i tots set membres vam arribar a Barcelona sense més complicacions.



Les embarcacions tradicionals com a vehicle de cultura

Vicente García-Delgado i Sancho

Les embarcacions tradicionals que s'utilitzaven al llarg dels segles XIX i XX tenen una tipologia variada quant al cabotatge i a la pesca.

A través d'aquestes embarcacions, podem conèixer tota una trama social i econòmica, i també els seus costums, les tècniques emprades, els sistemes de pesca, la producció i les seves mancances.

Els oficis que giraven entorn d'aquest món marítim són igualment interessants.

La gastronomia, les vestimentes, els costums, el folklore, l'hàbitat i altres trets que constitueixen les nostres arrels són una part de nosaltres i, per tant, cal conèixer-los i difondre'ls.

Algunes dades per reflexionar

Les barques de pesca tenien tanta importància, que, elles soles, implicaven l'ocupació del 88% de les tripulacions marines de la nostra flota.

Tanmateix, és l'altre 12% qui ha escrit la «història oficial» i n'ha remarcat les qualitats, els actes heroics i les formes de vida de l'època. És hora que sapiguem i coneguem tota la trama social i popular que impregna la gent que vivia de cara a la mar. Alhora, hem de conscienciar els de terra endins i els qui dirigeixen la política sobre la importància de tot aquest ric patrimoni i també sobre la gravetat d'algunes lleis, que, en alguns casos, han estat nefastes, perquè, majoritàriament, han

imperat els aspectes purament econòmics sobre tots els altres.

A tall d'exemple, tenim la llei aprovada per a la renovació i la «protecció» de la flota pesquera 147/61, que obliga al desballestament d'un 60% del tonatge que hom tenia pensat de construir.

Això fou la causa que en gairebé una dècada desaparegués el 50% de les nostres embarcacions menors.

Posteriorment, es fixaren primes, que anaven des de les dues mil fins a les vuit mil pessetes per tona de desballestament, segons si les embarcacions tenien una antiguitat major o menor de vint-i-cinc anys i d'acord amb el tonatge total.

El resultat fou que es desballestaren 93.974 tones corresponents a 4.258 embarcacions de menys de 35 tones cadascuna.

Com a coronament del que acabem d'exposar, en el període 1984-86 foren promulgades lleis i decrets que establien que la tona construïda equivalia a una tona de desballestament, la qual cosa implicà dos fets: d'una banda que les embarcacions més antigues valien més per llurs papers que no pas per elles mateixes, i això n'impedia la compra per part de persones interessades en el patrimoni, a causa dels preus especulatius. I de l'altra banda, que els qui les apreciaven, pel fet de ser-ne part (els pescadors), havien de destruir-les si volien conservar llur mitjà de vida i ésser competitiu.

Amb el temps, hom ha anat regulant la construcció d'embarcacions menors de 9 m. d'eslora i s'ha promogut la utilització d'altres materials que no fossin els bucs de fusta, la qual cosa ha comportat la desaparició de vells oficis, fortament arrelats a la cultura popular. De tot plegat podem deduir que qui hauria d'ésser un dels principals promotors de la conservació del nostre patrimoni marítim i que hauria de difondre'l, és qui crea les lleis

i estableix els mitjans per a la seva ràpida desaparició.

Per això cal dictar i desenvolupar una sèrie de lleis que regulin els nous usos d'aquestes embarcacions, perquè siguin protegides com cal, sense sotmetre's a unes lleis burocràtiques, que poden ser adequades per una qüestió de competitivitat en el mercat econòmic actual, però que són els cucs del nostre patrimoni marítim més tradicional. *Cal rompre aquest anell sense sortida.*

El fet que la nostra marina de pesca sigui la «ventafocs» d'aquesta «història oficial» fa que els pocs investigadors existents al nostre país la releguin a l'ostracisme i, per tant, al desconeixement i a l'oblit de part de la societat actual, i que aquest abandonament hagi de ser compensat pels investigadors afeccionats.

Situació actual des d'una posició optimista

Actualment, hi ha a Europa un moviment de recuperació del patrimoni marítim; podem veure que països tan propers a nosaltres com França, Itàlia i Anglaterra duen a terme projectes amb futur.

Ho palesa la publicació de revistes especialitzades, com ara «Chasse-Marée», que ha promogut un moviment, amb la reunió de «Douarnenez» i la creació d'un museu viu, amb embarcacions tradicionals; i la campanya d'un vaixell a cada port, que ha aconseguit que en cada indret volgut es puguin tornar a veure pals d'embarcacions que havien desaparegut de les seves costes, però no de la ment de la gent.

La reunió de Brest-92, que va atraure més de 2.500 embarcacions tradicionals de tota mena i condició, de l'Atlàntic, de la Medi-

Les antigues drassanes formen part dels oficis mig oblidats. Fotografia de l'Arxiu del Museu Marítim de Barcelona.



terrània, del Pacífic i del Mar Roig, ens ha de fer pensar que s'ha aconseguit un brou de cultiu ideal perquè, amb l'ajut d'exposicions, de la formació de mestres d'aixa, d'escoles de vela, de la creació d'especialistes en el patrimoni i, evidentment, d'un moviment turístic i alhora cultural (que ha donat vida a una regió, ha aconseguit aturar l'emigració de la seva gent cap a d'altres indrets i ha recuperat un patrimoni desaparegut) es compleixen els objectius desitjats, amb la qual cosa s'ha donat una veritable lliçó a persones i a institucions, que només entenen la Història d'una manera acadèmica i tradicional i que obliden que el patrimoni no només ha d'arribar als museus i a les biblioteques, sinó que també ha d'arribar a la gent i, sobretot, a les seves arrels més pregoneres.

A la Mediterrània s'han iniciat els passos necessaris per racionalitzar aquest moviment.

Així, per exemple, veiem les expectatives que s'han generat a partir de la revista «*Le Capián*», i que té interès a contactar amb altres moviments, associacions, institucions i persones interessades en aquesta qüestió.

A Barcarès s'està formant un Port-Museu amb una extensió de 4.000 m², que conté un centre de restauració, un laboratori per a tractament dels materials, una veleria i unes 70-80 embarcacions que donen idea de la seva pluralitat, ja sigui amb embarcacions llacunars, marítimes o bé procedents d'altres països o regions, tals com: la costa africana, Malta, Ligúria, Catalanes, etc.

També s'estan fent les «trobades» d'embarcacions de vela llatina i d'alt d'Amics del Museu, la qual ha d'agrupar els diferents vessants del nostre patrimoni i, alhora, aconseguir un intercanvi cultural i participatiu entre tots els que tinguin una mica de sensibilitat per aquest tema.



El Consorci de les Drassanes, constituït per l'Ajuntament, el Port i la Diputació, dona una llum d'esperança amb el seu nou projecte museuàfic amb un caire més participatiu i amb més varietat de materials, com podeu veure en les seves exposicions: «El mar en la pintura espanyola», amb la participació del Ministeri de Cultura (CNE), i els «Ports Espanyols en la història» (CEHOPU i CEDEX).

«Barcelona, fes-te a la mar», ha creat, dins el seu ampli ventall d'objectius, una Escola de Mestres d'Aixa i una altra de Modelisme, a més d'una escola que estudia el nostre patrimoni.

L'Escola del Patrimoni duu a terme projectes i estudis per tal d'apropar els infants i la gent de Barcelona a la mar i al patrimoni que encara existeix.

L'Escola de Modelisme, construeix diverses embarcacions a escala per tal de poder-les mostrar en exposicions, perquè en molts casos ja han desaparegut, i així poden fer que els alumnes aprenguin les tècniques i particularitat de l'ofici, a més de fer exposicions itinerants pels pobles de la costa catalana.

L'escola de Mestres d'aixa ha recuperat mitja dotzena de embarcacions tradicionals.

El Port Olímpic, amb les seves noves instal·lacions com a promotores, ha de donar a conèixer el mar a la ciutat de Barcelona, amb les embarcacions actuals i les més tradicionals.

Els Ajuntaments de l'Escala, de Sitges, el Masnou i Badalona, entre d'altres, contribueixen amb la difusió del seu patrimoni documental, fotogràfic i de les seves investigacions etnològiques amb la gent gran o les seves col·leccions procedents de diferents àmbits.

La Generalitat de Catalunya promou la recerca del seu patrimoni cultural i etnològic per mitjà de beques, exposicions, festes populars i una bona política d'apropament en-

tre investigadors amateurs o professionals interessats en aquestes qüestions.

Altres pobles i ciutats de la costa catalana tornen a mirar llurs arrels i promouen regates de rem o de vela, i, alhora, recuperen les antigues embarcacions. En són un exemple Cadaqués, Sant Feliu de Guíxols, Calella de Palafrugell, Lloret de Mar, Badalona, Vilanova i Calafell, entre d'altres indrets.

La transmissió oral pot ésser enregistrada i la recuperació d'antigues fotografies i pel·lícules familiars són un objectiu interessant, igual com les eines i les arts de pesca velles, documents i altres objectes de la vida quotidiana.

La nostra Associació pot tenir-hi una participació activa dintre d'aquest àmbit; la donació de la Campana de l'embarcació «Juny»,

Donació de la campana de l'embarcació «Juny», de D. Román Sánchez, per part de la seva vídua, la Sra. Carmen Gil, al Museu Marítim de Barcelona; la rep el President de la nostra Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona. (Any 1992).

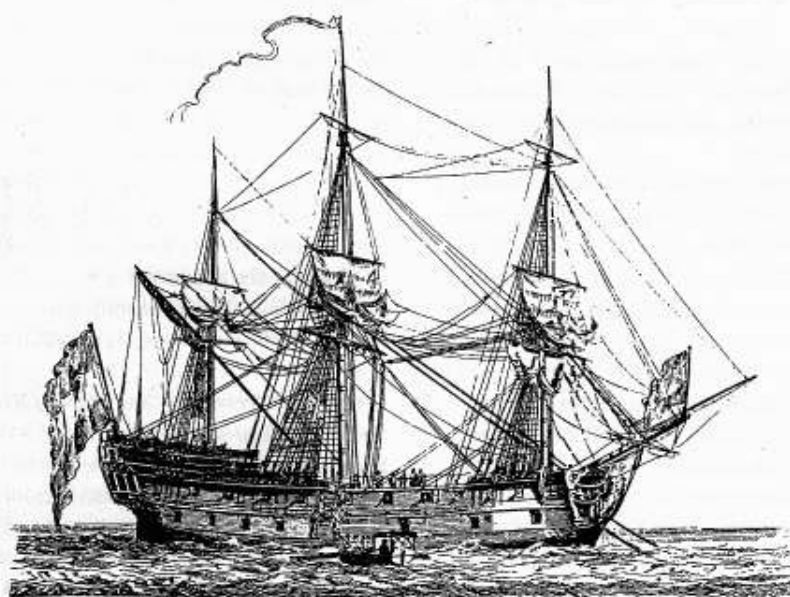


de D. Román Sánchez, per part de la seva vídua, la Sra. Carmen Gil, al Museu Marítim de Barcelona a través de la nostra Associació l'any 1992, n'és un bon exemple.

Amb tot això hauréem aconseguit que el nostre patrimoni sigui un *patrimoni viu*, si la comunitat, a través dels diferents traçats històrics i dels materials que tenim, en pot gaudir. Assolir que els estaments i les companyies navilieres no es deprenguin de la documen-

tació existent, bàsica per a comprendre i estudiar el món econòmic i burocràtic de la nostra marina i que s'estableixin els canals necessaris perquè pugui ésser consultada, seria un somni, ateses les perspectives actuals.

Si aconseguim totes aquestes fites, convertirem el camí de l'oblit en una via important de comunicació amb Europa, ja que parlem un mateix idioma, la ben anomenada «cultura popular».



A

Oostindisch Compagnie Schip.

4

Miquel Corbetó i els seus bots automòbils per a la «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos»

Antonio Rodríguez Fernández

Com a constructor naval de la S.E.S.N., Corbetó va construir des de l'any 1888 fins a l'any 1930, bots salvavides per a totes les estacions de salvament d'Espanya, llevat d'algunes excepcions. Va construir bots mixtes, de rem i vela, del tipus *Beaching-Peake* anglès, amb idèntics materials i de semblants condicions marines, d'autoredreçament i desguàs automàtic, i bots automòbils (autobots, *canot-auto*, *moto-bote*) i va convertir aquests dos tipus de bots salvavides (mixt i a motor), els seus desenvolupaments constructius.

Ja l'any 1916 la Drassana de Miquel Corbetó, al barri de la Barceloneta, va arribar a construir gairebé quaranta bots, la majoria mixtes, per a la societat, i tots els construïts a Catalunya, llevats els primers fets pràcticament tots en les darreries del segle passat pels constructors navals Emili Bosch, Miquel Cardona, amb qui va treballar Corbetó, i després amb la vídua de Cardona i Corbetó, i la Drassana de Burell i Cia.

En Miquel Corbetó va ser recompensat pel Consell Superior de la S.E.S.N. amb la medalla d'or de Cooperació, la més alta recompensa de la Societat, i se li va atorgar el diploma de Soci Honorari. Això va ser per perfeccionar les embarcacions mixtes dedicades al salvament de nàufrags, agafant la idea del

tipus *Beaching-Peake*, i fent-ne un desenvolupament quant a característiques constructives; així es va obtenir bot salvavides tipus Corbetó. Un exemplar d'aquest va ser construït per a l'Estació de València, el «Arias de Miranda», posteriorment anomenat «Patron Beltran» en memòria del seu patró. Aquest bot va demostrar en circumstàncies extremament difícils les seves condicions de perfecte auto-redreçament i desguàs automàtic, i salvà de la mort els tripulants, que en aquest tipus de bot anaven trincats. Corbetó va arribar a tal grau de perfeccionament, que els bots estrangers no van poder competir amb aquest tipus de bot salvavides mixt.

Va continuar el seu afany de perfeccionament en el desenvolupament dels bots a motor construïts per a la Societat, després de construir a les Drassanes Cardona i Corbetó l'any 1906 el bot salvavides a motor «Reina Victoria». Aquest bot va ser el primer bot a motor, fins i tot anterior als construïts per a la *Royal National Life-Boat Institution* (R.N.L.I.), encara que va sofrir les deficiències de ser un primer projecte. Fora dels seus projectes va construir a l'any 1907, a les drassanes Viuda de Cardona i Corbetó, segons la idea d'en Ricart Giralt, el bot mixte «Martín Ferreiro», que va prestar servei a Barcelona. Aquest bot va passar a ser automòbil a finals de l'any 1913 amb la incorporació d'un motor Roberts 30 HP, instal·lat per la casa W.P. Ricart (Esl. 12 / Man. 2,25 / P. 0,70).

El segon projecte fou l'any 1915. Quan la Societat va fixar-se en els bots a motor de les Societats anglesa, francesa, alemanya i holandesa, van demanar a Corbetó l'estudi d'un bot a motor nou. Els plànols d'aquest van ser examinats pel Marqués de los Álamos Guadalete, enginyer naval, i la Comissió Executiva va emetre l'informe favorable sobre la reforma del nou bot automòbil. D'aquest projecte va sorgir el bot automòbil «Marqués



Bot automòbil «Conde de Guadalhorce» de Fornells, avui anomenat «Neptuno» a Cala Galdana.

de Comillas», tenia 11,5 m d'eslora, 2,5 m de mànega i 1,05 m de puntal, amb un calat d'uns 0,6 m; portava desguassos automàtics, departaments estancs i les condicions d'estabilitat i insubmergibilitat, amb una zapata de ferro, el feien insosobrable. Armava 10 remes per a l'atracament a un vaixell naufragat i a més portava velam complet com a auxiliar en cas d'inutilitzar-se el motor Hispano-Suïza de 30 H.P. Tot i això, encara es construïren també bots a motor del tipus de salvavides mixtes, com va ser el cas del bot automòbil «Arias de Miranda».

El tercer projecte va ser l'any 1925 quan Corbetó va culminar el seu treball sobre els bots automòbils.

I com a model de Drassana, el model de Caseta i el bot automòbil construït per a la Drassana de Corbetó i, obsequiat a la S.E.S.N. l'any 1929. Va ser instal·lat al pavelló desti-

nat a la marina en l'exposició iberoamericana de Sevilla i, després a l'exposició de les indústries del mar que es van celebrar a Sant Sebastià. Avui dia es conserva al Museu Naval de Madrid i, gràcies al permís donat per la Direcció, es va poder aixecar el plànol d'aquest bot que Corbetó va nomenar el «Martín Ferreiro», en memòria del fundador de la Societat l'any 1880.

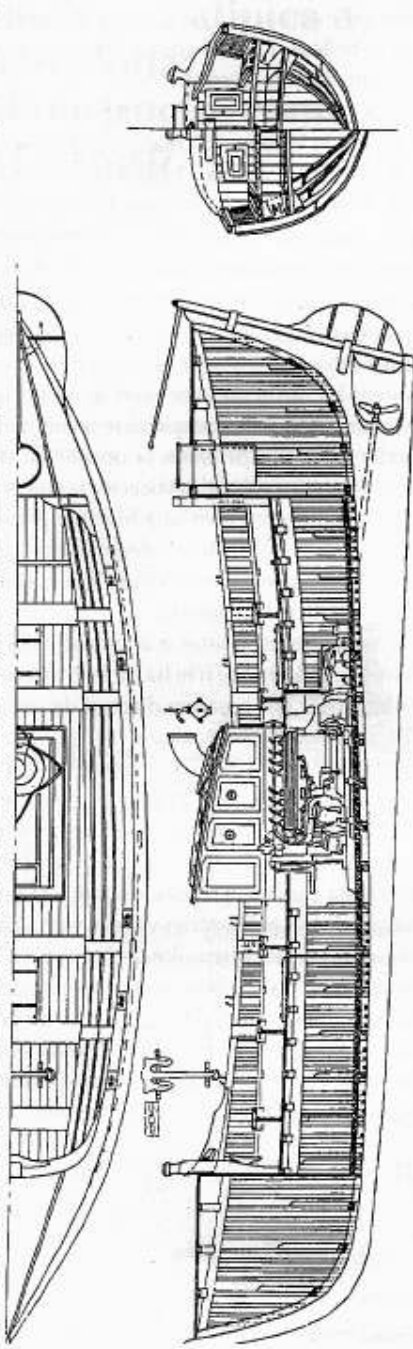
Esperem que amb la publicació d'aquest escrit, a forma de resum, es pugui contribuir a la salvaguarda del nostre patrimoni marítim i, alhora, poder anar a la recerca d'altres possibles bots salvavides que fins avui dia es conservin. Aquest article està dedicat a la memòria de Miquel Corbetó, que va consagrar la seva vida (quaranta-dos anys) a la construcció de bots salvavides per a la Societat Española de Salvamento de Náufragos.

La relació dels bots automòbils construïts per Corbeto per a la societat va ser la següent:

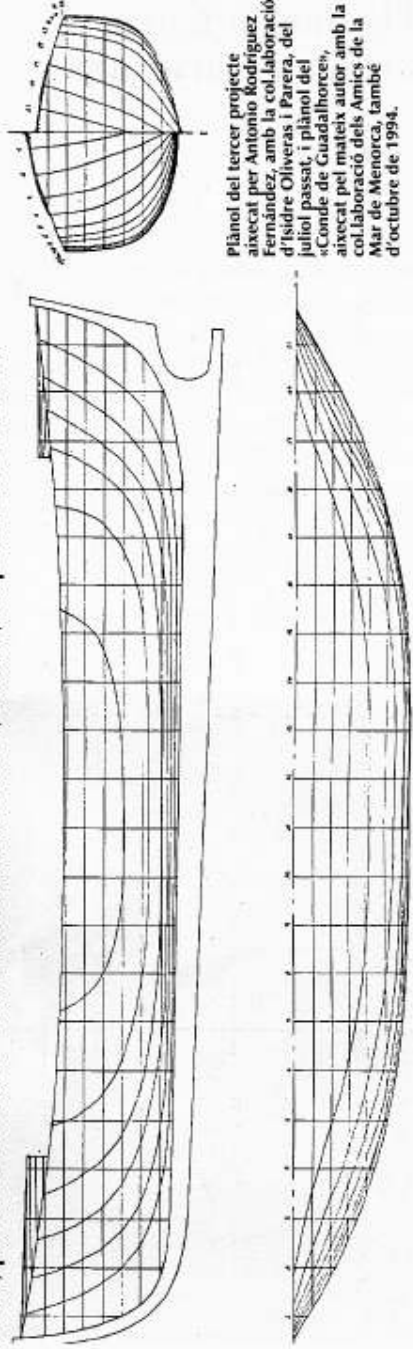
PROJECTE	NOM	ESTACIO	ANY	DIMENSIONS R M P	MOTOR	H. P.
1	Reina Victòria	Portugalete	1906	10	Volverine	8 H.P.
		Cadix	1907			
		Tortosa	1908-1913	10	Volverine	8 H.P.
2	Marques de Comilles	Melilla	1915	11'50/2'50/1'05	Hispano-Suiza	30/40 H.P.
	Arias de Miranda	Cartagena	1916-22	10'40/2'30/1'10	Robert	30/40 H.P.
		Ametlla de Mar	1922	10'40/2'30/1'10	Hispano-Suiza	
3	Almirante Marques de Magaz	Larache	1925	11 /2'40/1'50	Bosch i Diumenjó	25 H.P.
	General Marques de Estella	Donia	1926	11 /2'40/1'50	Bosch i Diumenjó	25 H.P.
	Antonio Domine	Algeciras	1926	11 /2'40/1'50	Yeregui	24 H.P.
		Ceuta	1928			
	Sir William Hillary	Malaga	1927	dimensions aprox (1)	Yeregui	24 H.P. Aprox
	N ^a Sra. del Carmen	Tarragona	1927	dimensions aprox 1'.	Yeregui	24 H.P. Aprox
	Emile Robin	Vinaroz	1927		Yeregui	24 H.P. Aprox
	Marques Hinojares	Valencia	f 1928	dimensions	Yeregui	24 H.P. Aprox
		Aviles	1929			
	General Madariaga	Valencia	f 1929-30	12'80/3'40/1'35	2 Yeregui	28 H.P.
	Principe de Asturias	Gijon	1930	12'50/3'25/1'30	Peugeot-Diesel	30/40
	Jose Marin	S. Esteban de Pravia	1930	12'50/3'25/1'30	Peugeot-Diesel	30/40
	Emperatriz Zita	Lequeito	1930	11 /2'80/1'20	Hispano-Suiza	30/40
	Conde de Guadalhorce	Maó	1930	11 /2'60/1'20	Kerwath	35 H.P

(1) Als primers bots del tercer projecte.

Plànois de forma i construcció del III Projecte de Bots Automòbils, dissenyats i construïts per en MIQUEL CORBETO (1925-1930)



A dalt, plànol de construcció del model III de drassana "MARTIN FERREIRO"
 A baix, plànol de formes de "CONDE de GUADALHORCE" (Fornells, "Neptuno-Cala Galdana")



plànol del tercer projecte aixecat per Antonio Rodríguez Fernández, amb la col·laboració d'Isidre Oliveras i Parera, del juliol passat, i plànol del «Conde de Guadalhorce», aixecat pel mateix autor amb la col·laboració dels Amics de la Mar de Menorca, també d'octubre de 1994.

Els maquetistes; artistes o artesans?

Joan Vallhonrat

Un conegut arquitecte barceloní ha pontificat no fa gaire que les maquetes no són art. Suposem que les inclou despectivament en la categoria d'artesanía.

Jo pregunto si s'ha fixat bé en la quantitat d'artesanía que hi ha en qualsevol de les arts considerades majors, incloent-hi l'arquitectura. Generalitzant també molt i recorrent a expressions pomposament acadèmiques, entenem per art no tan sols la producció de bellesa (un concepte extremadament elàstic), sinó també l'activitat creadora humana que es proposa despertar amb les seves obres una



emoció estètica, és a dir, percepció sensible de la bellesa. La qual cosa continua essent extremadament elàstica.

És cert que les maquetes no permeten deixar anar la imaginació creativa, en un sentit estricte de la paraula i exigeixen un extremat rigor i fidelitat a l'original. Però preguntem a qualsevol maquetista si no necessita imaginació per a construir les seves peces i us mirarà de fit a fit i el més probable és que ni tan sols no es prengui la molèstia de contestar. Imaginar, inventar i bastant més.

Mirem-ho des d'un altre punt de vista: La contemplació de les maquetes té un immens poder evocador. Si tenen la possibilitat de commoure a través de l'evocació, ja comencem a entreveure com una frivolitat aquell criteri que li vol negar la categoria d'art. En tot cas, una generalització molt superficial i una figureta exhibicionista.

Els maquetistes: artistes o artesans? Hi deu haver de tot. Ara bé: n'hi ha molts d'artistes. En una cosa ens posarem d'acord de seguida: les maquetes són cultura.

Quant al fet que les maquetes despertin o no emocions de certa categoria, potser en part depèn de l'espectador-receptor. En el pitjor dels casos, una sensibilitat gruixuda és una mala consellera. Aleshores tant li fa una fragata de tres pals amb les veles al vent, com el cos inquietant i tremolós de la Niòbida.

I també, no ho oblidem, una certa cultureta naval i marinera, més enllà del «Diez cañones por banda, viento en popa i a toda vela» que, per cert, per a un bergantí, és una pèssima manera de navegar.

Fragata 'Flora', de 34 cañones.

Una visita atípica a Barcelona: El destructor romanès *Marasesti*.

Albert Campanera i Rovira.

La visita de vaixells moderns continua essent, conjuntament amb la fotografia dels mateixos, una de les principals tasques del Grup de Treball de Marina de Guerra.

Per tot això, va despertar una gran expectació l'arribada del destructor-llançacoets romanès *Marasesti*, ex *Muntenia*, donat que es el més important i gros dissenyat i construït en aquest indret, un país llatí i socialista, a la vora de la Mar Negra.



Pel que fa al vaixell, es tracta d'una nau amaçcotada i compacta, de coberta correguda, proa llançada i popa de mirall, on es barregen materials russos i romanesos, especialment en l'electrònica i l'armament, una combinació estranya i difícil, fins ara només emprada per la marina de l'Índia. Ordenada la seva construcció, possiblement per raons de prestigi, a les drassanes de

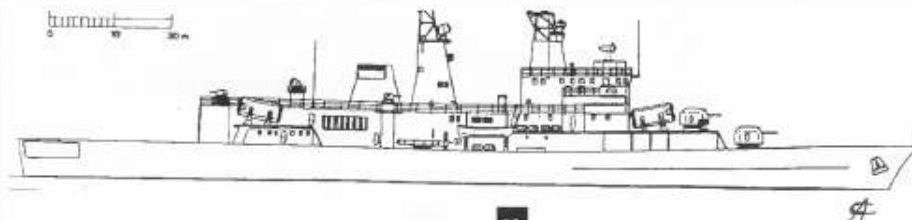
Mangalia, durant la dictadura de Ceaucescu entre 1979 i 1985, els esdeveniments que van seguir, per tots prou coneguts, van alterar sensiblement el projecte, i es va passar de les 4.500 tones originals a les 5.790 oficials; tot i que personalment crec, després de la visita, que ultrapassa les 6.000 tones.

Sobre unes dimensions de 144,6 m. d'eslora, 14,8 de mànega i 7 de calat, destaca el conjunt propulsor, en origen de tipus CODAD, és a dir dièsel i turbines de gas soviètiques, substituït per un CODOD (dièsel i dièsel) compost per 4 motors fabricats sota llicència alemanya MTU, que mouen, a través de dos reductors de relació estimada 1:2,8, 4 hèlices tripala, 2 d'elles de pas reversible i les altres 2 fixes, amb 2 timons.

La potència declarada és de 32.000 H.P., però pel tonatge estimat dubto molt que arribi a obtenir la velocitat oficial de 27 nusos.

La dotació esta formada per uns 270 homes, dels quals 27 són oficials (la majoria granadets), amb certs compartiments climatitzats, però malgrat això hi feia calor. Igualment s'observava en els acabaments un excés de fusta i ceràmica, en detriment de l'alumini, plàstic i acer inoxidable, conjunt que recordava molt un mercant.

Pel que fa a l'armament i l'electrònica, no

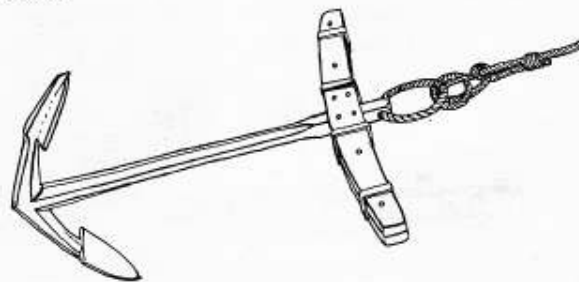




Camilo Busquets i Vilanova

cal descriure'l ja que és ben conegut en tractar-se de l'estàndard en vaixells soviètics (ara russos): no aporta cap novetat, exceptuant l'embarcament a bord d'un helicòpter *Alouette III*, fruit encara de l'antiga influència militar francesa dins les forces armades d'aquest país llatí oriental. Sí que tal vegada sigui interessant destacar la voluntat que existeix de millorar-lo amb equipaments occidentals quan disposin d'una millor perspectiva econòmica, ja que la situació actual també els comporta una forta davallada pel que fa a les despeses en instrucció.

Per resumir: una visita summament interessant a bord d'un vaixell que fins fa poc era considerat misteriós pels experts, i que després de veure'l, evidencia el que tots sospitàvem: l'acaparadora superioritat tecnològica occidental, i, encara que en conjunt es veia bonic i net, la senzillesa del seu disseny així com les solucions aportades posaven en evidència que qualsevol Marina ha de projectar-se cap a l'exterior si no vol quedar endarrerida.



Projecte museogràfic de continguts

Resum de la reunió amb la direcció del MMB.

- Es realitzarà un encàrrec per al disseny i estudi dels nous espais de l'edifici de les Drassanes.
- Els pressupostos de 1995 estan pendents d'aprovació.
- Això implica canviar el fons i la forma amb nous objectius amb exposicions permanents, sales bàsiques i d'altres de complementàries que expliquin en profunditat o que donin una visió general i que permetin diversos recorreguts, fluxos i nivells de lectura.
- Els criteris de lectura no seran de tipus historicista sobre la Catalunya Universal.

— El Projecte Pedagògic està aprovat i ja s'aplica:

- *Visites a vaixells (Cia. Transmediterrànea)*
- *Taller de la Galera*
- *Taller de navegació (Astronomia)*
- *Guies professionals per a infants sords o invidents*
- *Visites específiques (edifici, descobriment d'Amèrica)*

— Projecte Museogràfic

- Àmbits:
 - Història Medieval
 - Navegació de vapor
 - Marina dels segles XVIII i XIX

— Exposició permanent:

- *Blocs temàtics: (ja siguin cronològics o d'altres tipus)*

- *El mar com a frontera*
 - Períodes d'expansió
 - Relació de l'home amb el mar i les sensacions que provoca
- *El mar com a camí*
 - Ciències nàutiques
 - Marina catalana, rutes, territoris, etc.
 - El medi natural avui
 - Navegació esportiva, plaer, patrimoni, etc.

— Àrees complementàries:

- *Navegació en èpoques antigues*
- *La Galera*
- *La pesca tradicional*
- *Construcció, descobriments i avenços de cada àmbit, des del punt de vista de col·lecció*
- *Navegació esportiva*
- *Col·leccions del museu: filatèlia, numismàtica*
- *Pintura, ceràmica, etc.*

El passat 24 d'octubre, va tenir lloc la presentació del número 2 de la revista «Drassana». L'esdeveniment va comptar amb la presència de representants del Consorci i d'altres autoritats. SIRGA s'alegra de la sortida d'aquest segon número i desitja a la revista germana una felicitat en aquesta nova etapa.

Properament es prepara una nova exposició monogràfica sobre la Indústria de la Navegació, dins el programa «Remenar el Fons», que tan bona acollida ha tingut entre els visitants en general.

BIBLIOGRAFIA

Amb aquesta secció l'A.A.M.M.B. posarà en coneixement de tots els associats les últimes novetats adquirides per la Biblioteca del Museu.

També fem referència a d'altres llibres que recomanem de llegir per enriquir els coneixements navals en relació a l'afició i la tasca dels diferents Grups de Treball.

Modelisme:

P. C. Coker, *Building Warship Models*; CokerCraft, P.O. Box 124, Charleston, S.C. 29402, EE.UU. (ISBN: 0-914432-01-X)

Encyclopédie Navale des Modèles Réduits.
Recomanat a tot modelista novell o experimentat.

Marina de guerra:

Juan Luis Coello Lillo, *Buques de la Armada Española. La ayuda americana y el Programa de Modernización*; Aldaba Ediciones, S. A.; C. Anzuola, 2; 28002 Madrid (ISBN: 84-86629-54-3)

John Jordan, *Warship 1994*, Conway Maritime Press; John St., London WC1 N2 AT, Gran Bretanya (ISBN: 0-85177-630-2)

Busquets, Camil; Campanera, Albert, y Coello, Juan Luis. *Los portaaviones españoles*; Aldaba Ediciones. Madrid, 1994, 176 pàgines.

La junta directiva us desitja

FELIÇ NADAL

i MILLOR ANY 1995



