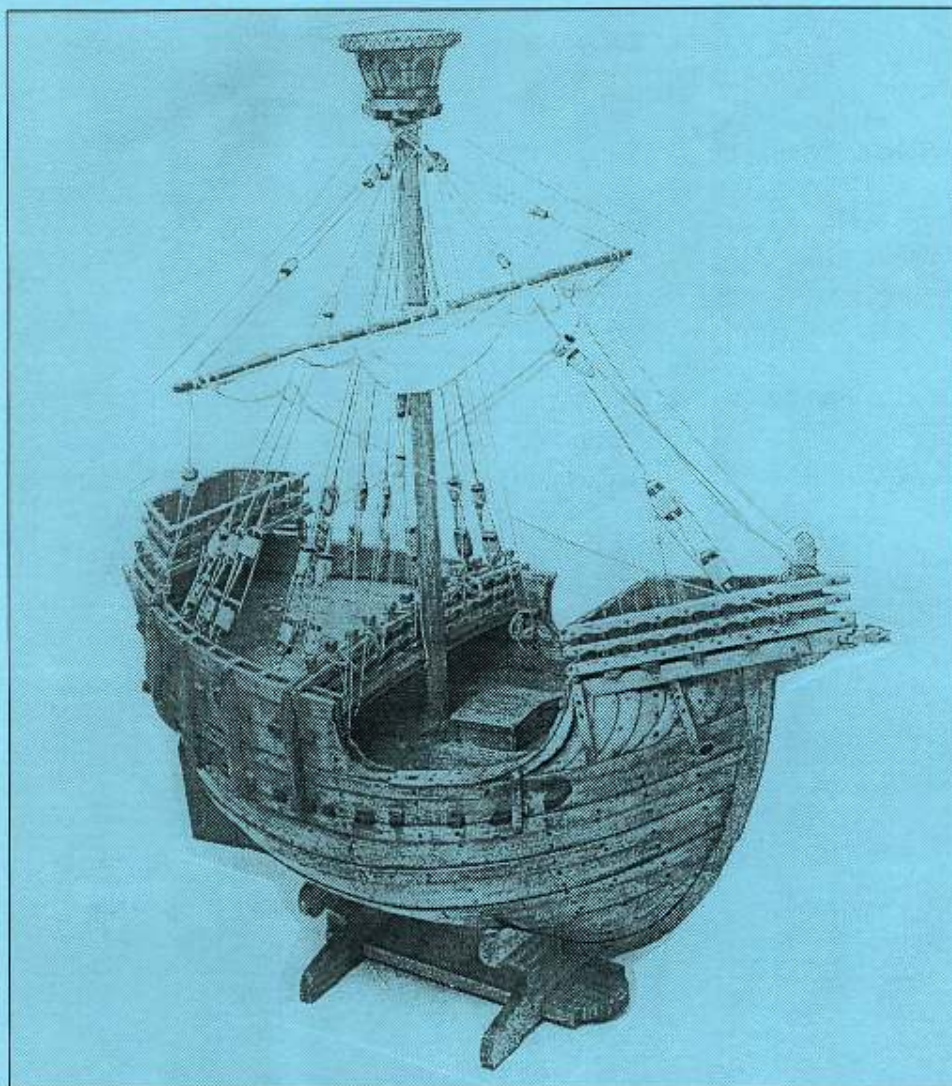


ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



## SUMARI

### EDITORIAL, 51

### MODELISME, 52

El modelista en acció  
Isidre Oliveres i Parera  
Motonàutica a escala  
Camil Busquets i Vilanova

### ETNOGRAFIA, 57

Huracà, 1724  
Pau Ribé i Quimasó

### INVESTIGACIÓ, 59

Breu resum històric de les Juntes Locals i de  
Districte amb Estacions de Bots Salvavides  
de la «Sociedad Española de Salvamento»  
a Catalunya  
Antonio Rodríguez i Fernández

### MARINA DE GUERRA, 66

La flota Rusa torna al Mediterrani  
Albert Campanera i Rovira  
Exercici Route Survey Barcelona  
Albert Campanera i Rovira

### NOTICIARI, 68

La Mar i el Cinema  
Joan Capdevila i Nogués  
Jornada de Portes Obertes al Museu Marítim  
Albert Campanera i Rovira

### BIBLIOGRAFIA, 71

Portada: Rèplica de la Coca de Mataró, exposada al Museu  
Marítim de Barcelona, realitzada per Xavier Pastor  
Quijada.

Contraportada: Vista 3/4 per l'amura d'estribord de la  
Coca de Mataró



Direcció:

Albert Campanera i Rovira

Consell de Redacció:

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

Disseny Gràfic:

Eulàlia Massana i Molera

Producció i impressió:

Can Còpies, c/. Còrsega, 81-83 08029-Barcelona

Edita:

Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona

Assessorament lingüístic:

Consorti per a la Normalització Lingüística

Centre de Normalització Lingüística de Barcelona - Sant Martí

c/. del Clot, 228, 1r 08027 Barcelona

ISSN 1135-4143

Administració:

AAMMB, Museu Marítim, Av. Drassanes, s/n, 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.

Una vegada més SIRGA arriba a les vostres mans com un fruit madur, producte de l'esforç d'un petit grup de persones, moltes vegades incompreses, que lluiten per portar endavant les il·lusions per les quals es van associar sota l'ombra del Museu Marítim de Barcelona.

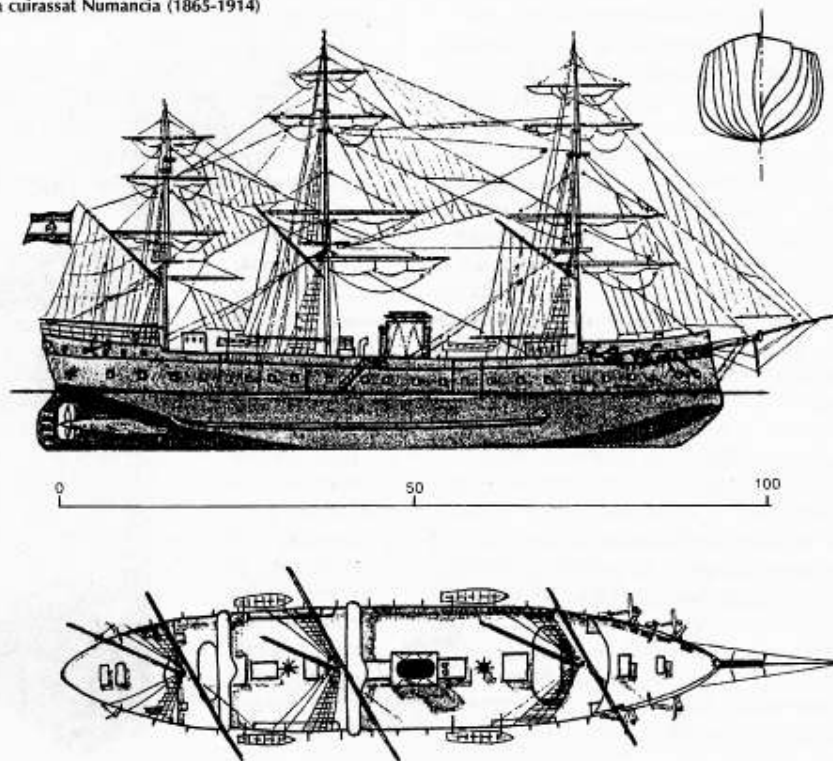
Per tant, ha arribat el moment just de sortejar temps tempestuosos, en què la majoria de socis deixin de ser objectes passius i col·laborin en la mesura de les seves forces en algunes de les tasques que desenvolupa el Museu, en concret ens referim a les assistencials, ja que al llarg de l'any en curs la presència de socis en alguns dels actes organitzats pel Museu ha estat pràcticament simbòlic. També és just reconèixer que la selecció temàtica d'aquests esmentats actes no era excessivament adient per a nosaltres, però pensem que moltes vegades la presència física de les persones és una de les poques tasques

enriquidores que podem oferir.

D'altra banda, volem agrair anticipadament a tots els modelistes la seva bona disposició a col·laborar en l'organització conjuntament amb «Barcelona fes-te a la mar» de l'exposició monogràfica dedicada a la polacra goleta *Maria Assumpta*, on sense dubte, la qualitat dels nostres socis quedarà a gran alçada.

Per últim, és bo anar pensant que d'aquí a dos anys es commemora el primer centenari de la guerra hispanonordamericana per Cuba. És intenció de la direcció de SIRGA i del grup de treball *Marina de Guerra* publicar els plànols de quatre dels vaixells espanyols enfonsats al Carib, com a inici de la contribució de la nostra Associació als actes i exposicions que tindran lloc a Barcelona, per donar als nostres artesans temps suficient per a la construcció de les naus.

Fragata cuirassat Numancia (1865-1914)



## El modelista en acció

Isidre Oliveres i Parera

Es diu de l'escultor Miquel Àngel que alguna vegada a l'esculpir un dels seus esclaus va emprendre la feina sense haver modelat abans l'estàtua amb fang desvastava directament la pedra i hi improvisava en ella el seu pensament. En aquest cas més que en altres ell donaria la raó a la irònica definició de l'escultura en la seva tècnica, que consisteix a treure-li al bloc de pedra el que li sobra.

Però aquesta és una genial raresa, i el més corrent és haver modelat l'obra amb fang i tenir-la a la vista a més de ben ficada en el magí.

Modelar amb fang, la tècnica, és completament al contrari de la pedra, ja que en comptes de treure-li allò que li sobra, es van afegint boletes de fang fins a arribar a la perfecció de l'obra.

Llavors, mitjançant un aparell anomenat puntòmetre, es van traient punts de l'obra feta de fang de tot allò que es vol reproduir exactament al bloc de pedra.

Els modelistes o maquetistes, quan volem reproduir un mascaró, sia el lleó rampant, sia la figura d'una bonica dona o l'escultura d'un home, que adorna la proa d'un vaixell, tenim l'avantatge que més o menys —no sempre— l'obra ja està creada en el plànol i a la seva escala. Però també tenim el gran desavantatge que l'hem de modelar 20, 30, 50 o 100 vegades més petita de la seva mida natural, i ho hem de fer traient tot allò que li sobra del bloc de fusta tal com fan els escultors amb la pedra, amb el desavantatge de en aquest cas, allò que es diu "poca terra vol molts diners", que un copet d'eina mal donat i ja t'has menjat el nas de la figura.

Un escultor que em visità, mentre remenava pel taller parlant i mirant les petites escultures que tinc per allí exposades, em digué: "Jo, acostumat a treballar peces grans, em faria por fer una escultura tan petita en talla de fusta".

Haureu observat que abans d'emprendre les coses pròpies de la tècnica, he dedicat aquí uns breus capítols per reflexionar una mica sobre el

que, no essent tècnica, es necessita immediatament.

Jo voldria que l'amable lector tingués present una cosa: que aquestes línies pretenen ser una conversa amb aquell que pensa fer en un moment donat l'escultura d'un mascaró o decoració d'una popa. És possible que aquest desig meu d'ensenyar sempre tot el poc que sé als meus companys us sorprengui, però és que penso en aquells que voldrien fer-se les seves escultures i que mai els ha arribat el benefici de l'ensenyament d'aquest tipus.

A tots els desheretats de tota instrucció escultòrica dedico principalment el consell que podran deduir de l'atenta lectura d'aquest escrit.

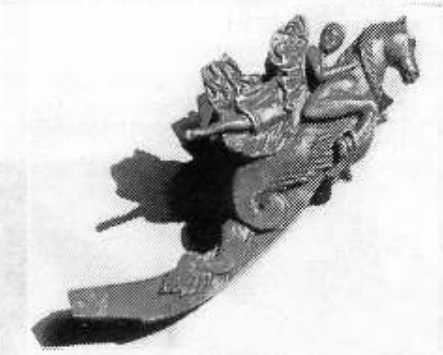
Com ja he dit més amunt, avui ens ocuparem de les petites talles de mascarons i d'altres escultures dels vaixells del segle XVI, XVII i XVIII. Crec que ningú em negarà que aquest és un vertader problema per a la gran majoria de maquetistes que volen emprendre una obra d'aquesta importància. Doncs bé, provarem de solucionar aquesta mancança al menys per sortir del pas de forma acceptable.

He dit anteriorment que tot escultor se serveix del puntòmetre, però, en el nostre cas amb una talla de mida reduïda, l'estri és del tot impossible. Doncs bé, el que jo faig, i em dóna bons resultats, és substituir el puntòmetre per altres punts que consisteixen a dibuixar en un bloc de boix de les mides corresponents del mascaró en qüestió completament de perfil, i a l'altra cara del bloc de fusta el dibuix de front o d'esquena que representa el mateix. Podeu veure la fotografia adjunta, ja que val més una imatge que mil paraules.

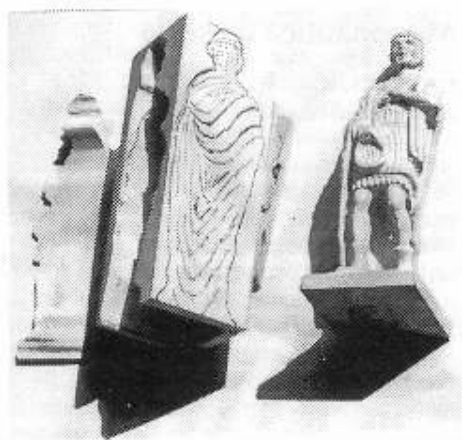


Cal però, tenir cura de dibuixar l'alçada de les extremitats, del cap i dels peus completament perpendiculars l'una de l'altra. Una vegada dibuixat el bloc de front i de perfil el serrarem amb serreta de pèl mecànica per no perdre la perpendicular del tall —serrat a mà segur que deformariem la figura.

Una vegada hem tallat per la cara del perfil —seguint perfectament el dibuix i sense tallar-li el nas—, enganxarem les dues peces sobrants amb unes gotes de cola blanca. Així tindrem una altra vegada el bloc de fusta preparat per tallar la figura de cara o d'esquena, i acabada la serrada pels dos costats, desenganxarem tots els trossos sobrants, i ja tindrem la figura preparada per acabar d'esculturar-la. Heus aquí que sense adonar-nos tenim tots els punts que volem, ja que de cap forma ens podem perdre.



El dibuix del mascaró el podeu copiar del plànol, si és que el porta, amb paper de calcar. Si en el plànol no hi és el podeu calcar de qualsevol llibre de mascarons. I si no trobeu el que busqueu, dibuixeu-lo vosaltres. I si no en sabeu, feu-vos-el dibuixar per algun amic que en sàpiga. I llavors, un cop dibuixat, el passeu amb paper carbó al bloc de boix.



Una vegada està tallada la figura veureu que solament matant la rebava l'escultura es va formant, a partir d'aquí dependrà de vosaltres que l'escultura us quedi mig bé o bé del tot. Però el que sí us asseguro és que, l'escultura el qüestió, estarà ben proporcionada i ben equilibrada.

Tinc alguns companys que mai s'havien arribat a imaginar la possibilitat de modelar res figuratiu i ni pensar-hi! però una vegada assessorats i ben animats, han modelat belles escultures que són el seu orgull i els han omplert de joia.

Doncs bé amics, desitjo que aquest article us animi a fer els mascarons dels vostres models. Penseu que hom no sap del que és capaç de fer fins que no ho ha provat; quasi sempre un mateix queda sorprès de com de bé ho ha fet. Així és que animeu-vos a fer mascarons i el que es presenti: aquest és el meu desig.

Si algun dia algú em digués: "gràcies al teu article aquest mascaró és fet meu" us asseguro que em sentiria sobradament recompensat.



## Mononàutica a escala

Camil Busquets i Vilanova

Amb motiu de l'actual rebull que s'està sentint entorn a l'especialitat radiocontrolada de l'anomenat modelisme naval navegable, pot ser un bon moment per a conèixer la seva evolució.

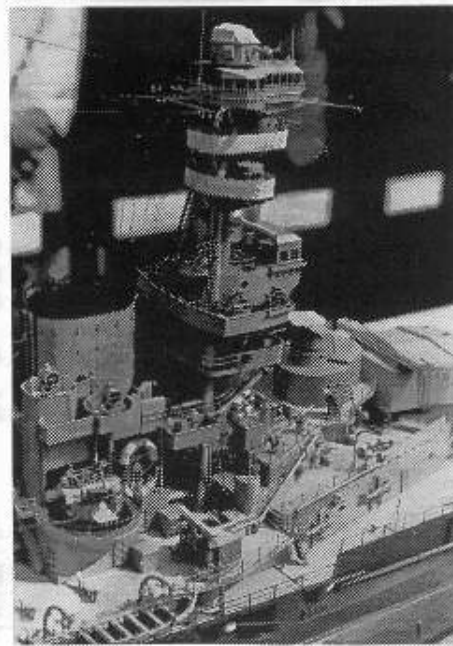
Amb la constitució de NAVIGA (Federació Mundial de Modelisme Naval i Modelisme Naval Esportiu) en els primers anys dels 50, pot considerar-se que va començar l'època en què el modelisme naval de tot tipus, estàtic o navegable, més aviat poc reglamentat fins llavors, va haver d'adaptar-se a un conjunt de normes i reglaments.

Les diverses categories que contemplava NAVIGA en els seus reglaments pertanyien als dos grups capdals que fins aquell moment havien estat no només juntes si no també barrejades: models estàtics i navegables. Curiosament es va donar preponderància alfabètica a unes especialitats dinàmiques —o seria més apropiat dir-ne cinètiques?— que amb el temps van quedar totalment oblidades; eren les A i B que es navegaven amb prototipus absolutament funcionals —i sovint completament estranyíssims i bastant estrafolaris— que giraven al voltant d'una columna central a la qual estaven subjectes per dos cables. La C o de models estàtics segueix plenament en vigor. La D acollia una altra especialitat que també ja és història: els balandres de "veleta" o timó captiu. La E era exclusivament per a motor elèctric i navegació en línia recta; fins no fa gaire temps era molt practicada en els països de l'est europeu. Però aviat, amb l'arribada dels equips per a radiocomandament, va començar el seu regnat indiscutible la categoria F o radiocontrolada que, sota diverses sigles de subcategories, abarcava tot aquest *mundillo*.

En un primer moment les maniobres radiocontrolades resultaven complicades i fins i tot insegures, perquè en aquells temps els equips de ràdio estaven, malgrat els indubtables encerts que havien aconseguit, encara en un barbotejant i poc fiable estat. Els equips superregeneratius sempre van resultar una mica insegurs i

temperamentals, pel que no deixava de ser una temeritat notable confiar-los el comandament d'un model de gran valor. Aquest tipus d'equips només permetien un comandament únic, encara que l'enginy dels modelistes permetés efectuar diferents i espectaculars comandaments gràcies a l'ús de varis escaps o "servos" muntats en cascada (les dues posicions seriades del primer manaven sobre uns altres dos i així successivament) el sistema obligava a disposar d'una ment "molt ben moblada", ja que només a base d'impulsos "curts", "llargs", o una barreja seqüencial determinada d'uns i altres, maniobrar un buc resultava una mica caòtic i no permetia el més mínim descuit... ja que aquest sempre ocasionava una col·lisió que podia ser greu. Perquè convé no oblidar que aquells muntatges en cascada sempre deixaven una esletxa lliure i imponderable que no permetia maniobres completament fiables i sempre, més tard o més d'hora, acabaven produint-se accidents i topades.

Detall de l'arboradura i pont del cuirassat britànic Royal Oak (1914-1939)



De qualsevol manera tots els navegables radiocontrolats aviat necessitaren un bon nombre de subdivisions, ja que tant el seu nombre com l'especialitat es multiplicaren. Finalment es reglamentaren sis subcategories diferents: F-1 (velocitat pura sobre circuit triangular); F-2 (models a escala), F-3 (recorregut de precisió anomenat "arbre de Nadal" a causa de la seva forma); F-4 (punxada de pilota); F-5 (balandres a vela); F-6 (maniobres d'equips) i F-7 (maniobres individuals especials).

Amb l'aparició dels equips superheterodins, també anomenats "de tons", es van aconseguir dues coses que fins aquell moment semblaven impossibles: primera, les ràdios responien de manera segura als comandaments, sense excessives interferències ni problemes; segona, es podia disposar de diversos comandaments que podien accionar-se de manera diferenciada. És evident que encara s'estava molt lluny de la perfecció que van oferir els digitals proporcionals —total simultaneïtat i identificació de comandaments amb coneixement de posició de "servo" i quantitat de moviment utilitzat— i no parlem dels PMC (Pulse Code Modulation o modulació del codi d'impulsos) actuals totalment digitalitzats, però la fiabilitat del sistema era més que suficient com per començar a pensar

seriosament en competicions o alguna cosa que s'hi assemblés.

En la F-2 es contempla la competició d'un model radiocontrolat sota dos criteris diferents: per una part es puntua la seva qualitat de realització segons aspectes purament estàtics; per una altra cada model navega per un circuit de vàries portes que ha de recórrer seqüencialment per obtenir una puntuació. Ambdues puntuacions —anomenades "estàtica" i "dinàmica" respectivament— se sumen i aquesta suma proporciona el valor que és anotat a la taula general. En conseqüència és possible que un model molt ben construït i molt mal pilotat quedi classificat per darrere d'un altre no tan ben construït i millor pilotat. O al revés.

Però la categoria F-2 només permet la participació a concursos a aquells que es construeixen completament el seu model —cas inclòs— amb les seves mans. I això, en moments com ara en què la proliferació de caixes de muntatge comercials de navegables ha estat tan considerable, comporta certa quantitat de problemes, ja que hi ha un bon nombre de modelistes que voldrien concursar però no ho poden fer perquè el seu model no s'ajusta a les dràstiques normes F-2. Com a conseqüència sembla que es va desenvolupar la denominació



Magnífica reproducció navegable del creuer «Karlsruhe» (1927-1940). Cal advertir la qualitat de la construcció.

F-4 (en el seu moment únicament una competició d'habilitat consistent en fer petar una fila de 10 globus sobre l'aigua amb un punxó col·locat a la proa de la llanxa) readaptant-la per a models navegables construïts a partir de caixes de muntatge.

Mentre la UIM (Union Internationale Motonautique), Federació Mundial de Motonàutica, que ja havia integrat en el seu si les competicions de llanxes radiocontrolades —cosa que va produir les primeres friccions entre els pilots d'ambdues organitzacions— va considerar que es podria tornar a fer el mateix amb els models navegables —encara que anomenant-los reproduccions per defugir dels aspectes poc esportius de la paraula model— redactant uns reglaments per a aquella especialitat navegable sota el nom genèric de Motonàutica a escala.

Com és evident amb això ens hem introduït en un món que ja existia abans i de la mateixa manera com ja s'ha explicat, va succeir amb els pilots de llanxes —i com va passar quan la IYRU/Federació Espanyola de Vela també va prendre sota la seva autoritat la vela radiocontrolada— poden sorgir algunes picabaralles entre modelistes —membres o partidaris de NAVIGA/Federació Espanyola de Modelisme Naval— i motonautistes —afiliats a UIM/FEM/FCM/Federació Mundial/Espanyola/Catalana de Motonàutica—, especialment a Catalunya a conseqüència de les pròpies i diverses problemàtiques internes motivades per les atípiques i inefables maneres de ser, actuar i veure les coses de l'actual cúpula directiva de la Federació Catalana, adequada i notòriament manifestes a causa del cúmul de repetits i persistents problemes de tota mena sorgits amb els seus propis afiliats.

Però no sembla lògic ficar-nos en política ni avançar esdeveniments; al cap i a la fi la institució roman i les persones passen. O el que és el mateix, allò que és un problema avui pot no ser-ho demà. En aquest aspecte la veïna nació gal·la, tot i els seus tòpics tics centralistes, ha sabut resoldre magistralment aquest tipus de problemes. La mateixa federació francesa de

modelisme/MINIFLOTTE, que pertany a NAVIGADES de fa molt temps, es va afiliar a les corresponents federacions gal·les de motonàutica i vela va ésser l'única interlocutora vàlida en aquestes disciplines. Però França encara no s'ha constituït com a "estat de les autonomies".

Cenyim-nos, però, al que ens interessa, és a dir, als reglaments i normes que regeixen les competicions de navegables. Els de la UIM/FEM tenen present quatre criteris diferents, dels quals dos són similars a la reglamentació de NAVIGA tot i que amb algunes diferències en matisos puntuals.

El primer criteri observa la qualitat de construcció, però imposa penalitzacions a qui presenta repetidament una mateixa reproducció a un concurs, alhora que s'estableix una fórmula d'handicap per a equiparar els graus de dificultat de construcció entre cascos de construcció pròpia, de kit, de plàstic o completament acabats. A més també es contempla una segona puntuació en què es valoren les qualitats mecàniques i de projecte i construcció de les diferents parts de propulsió/control/comandament. La tercera puntuació correspon a una navegació sobre el circuit, encara que és un circuit una mica diferent ja que està adaptat a les mesures d'una piscina olímpica per a multiplicar i afavorir la celebració de competicions. Per últim hi ha una quarta puntuació en què es valora el realisme de la navegació així com la pròpia velocitat a escala.

Publicar els reglaments en qüestió quedaria totalment fora de les possibilitats d'aquesta revista. És per això que us adreçem, per a qui desitgi obtenir-los, a les corresponents federacions.

Federación Española de Modelismo Naval  
Pl. d'Oscá, 5 interior  
08014 Barcelona  
Tel./Fax: (93) 421 77 38

Federación Española de Motonáutica  
Av. d'América, 33, 4t B  
28002 Madrid  
Tel.: (91) 415 37 69  
Fax: (91) 519 04 69



## Huracà 1724

Pau Ribé i Quimasó

El propassat 12 d'abril, la fundació «La Caixa» inaugura al Museu de la Ciència una exposició amb el nom de l'encapçalament d'aquest article, relacionada amb un treball de recuperació arqueològica naval molt interessant.

Es tracta de la recerca i descobriment del derelict del galió espanyol Nuestra Señora de Guadalupe, i la recuperació de molts objectes, monedes i altres troballes d'aquest i d'un altre també espanyol anomenat Conde de Tolosa, esfonsats ambdós la nit del 24 al 25 d'agost de 1724, enfront de les costes de la badia de Samaná, actualment a la República Dominicana, antiga illa de la Española, a causa d'un fort huracà dels molts que flagel·laven aquells indrets del mar Carib i que els va empènyer contra la costa i els penya-segats del litoral d'aquesta illa.

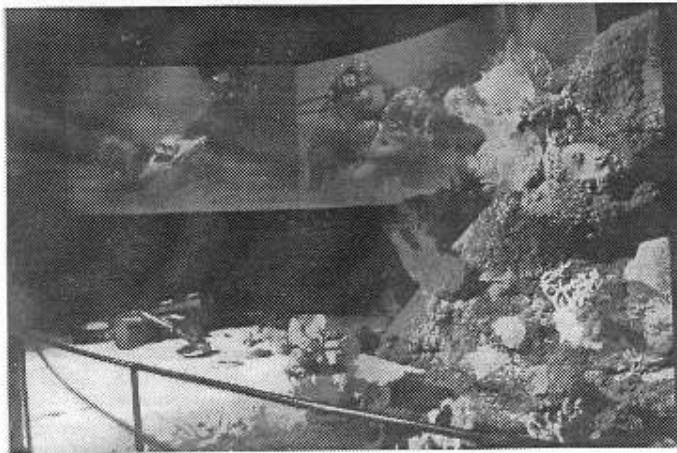
Aquesta exposició gira a l'entorn dels nombrosos naufragis succeïts en aquest mar (prop de 400), i se centra de manera especial en el recuperat Nuestra Señora de Guadalupe. També fa referència a un altre succeït 83 anys abans per aquells indrets, el Nuestra Señora de la Concepción. D'aquest últim hi ha un model reduït a escala 1/20, acabat totalment per la banda de

babord i amb enramada per la d'estribord. L'existència d'aquesta maqueta donà lloc que durant el col·loqui de la conferència que es portà a terme el propassat 24 d'abril a la sala d'actes de l'esmentat museu, els senyors Isidre Olivelles i Toni Rodríguez dels Amics del Museu Marítim de Barcelona, fessin una sèrie de preguntes al conferenciant senyor Cruz Apestegui director de l'equip d'arqueòlegs que actuaren en la recerca del galió Nuestra Señora de Guadalupe i especialista en construccions navals dels segles *xvi* al *xviii*, que donà la impressió de no estar gaire segur de les seves respostes.

Els galions Nuestra Señora de Guadalupe i Conde de Tolosa pertanyien a l'anomenada Flota del Azogue, que es dedicava a transportar l'argent viu (mercuri) des de les mines d'Almadén (Espanya) a Mèxic i Perú on el regne d'Espanya hi tenia les de plata i or, i aquest material era necessari per a l'extracció i reciclatge d'aquests metalls tan preuats.

Aquesta exposició, que pertany a la línia dels museus moderns, més aviat adreçades als alumnes de les escoles i al públic en general i que resulta molt distreta, s'ha de reconèixer que va molt bé per formar culturalment, però als estudiosos en la matèria no acostuma a aportar-los cap coneixement nou.

L'exposició aprofita totes les tècniques modernes per il·lustrar als visitants d'una manera molt agradable el fet del descobriment i la recuperació de les restes d'aquest naufragi,



Detall d'un dels aspectes més interessants de l'esmentada exposició. Fotografia gentilesa del Museu de la Ciència de Barcelona.

Detall d'un altre aspecte de l'exposició. Fotografia gentilesa del Museu de la Ciència de Barcelona.



amb tota mena d'escenes aconseguides molt encertadament, si bé com deia abans adreçades a un públic molt generalitzat, fins a l'extrem que algunes d'aquestes arriben tot i la seva tècnica, a pecar d'infantils, tot el contrari dels diorames de fabans i el després, molt bons.

L'apartat dels objectes recuperats (uns 300) està molt ben exposat, si bé alguna retolació fa difícil mantenir una concentració en l'objecte, ja que aquesta és un enorme cartell que obliga a desplaçar-te de la vitrina per saber què és. Al meu modest entendre hauria estat més encertat incloure aquesta llista al fullet que et donen en entrar.

Com és costum del Museu de la Ciència en totes les seves exposicions, aquesta també tenia un cicle de conferències; aquí sí que hi tenien tema els estudiosos. Aquestes varen tenir lloc els dies 24 d'abril i 9 i 12 de maig proppassats. De la primera ja n'he parlat anteriorment, encara que les paraules del director del centre en cloure l'acte per agrair als assistents la seva presència i les (textualment) "sàvies preguntes d'alguns d'aquests", em va fer la impressió que tenien un deix una mica irònic.

La segona conferència, tot el tema va estar centrat en l'estudi del galió Nuestra Señora de Guadalupe, també en l'aixecament dels plànols i altres detalls de les seves restes, que serviren per establir un bon historial d'aquesta recuperació. Tot això va anar acompanyat d'un passi de

diapositives molt il·lustrador. Féu la conferència el senyor Manuel Izaguirre, cap del Patrimoni Històric i Artístic del Museu de la Diputació Floral de Guipúscoa, amb molta sobre els coneixements d'aquell tema. Com en la xerrada anterior, els senyors Campanera, Oliveres i Rodríguez varen entrar en el col·loqui fent algunes preguntes de caràcter tècnic, en especial els dos últims, vers la construcció del buc del galió en qüestió, foren contestades pel senyor Cruz Apestegui conductor de la conferència anterior. Aquesta vegada les seves respostes foren molt documentades i convincents.

La dissertació de la tercera i última conferència d'aquest primer cicle va discórrer a càrrec del ja esmentat senyor Cruz Apestegui, per cert amb molta tècnica i coneixements de la construcció naval dels segles XVI al XVIII. Va tractar de la manera que ell i el seu equip d'investigadors varen preparar els estudis historicoarqueològics per dur a terme la construcció del model del galió en qüestió. Les seves explicacions anaren acompanyades per un passi de diapositives molt il·lustratiu.

Acabat el col·loqui, s'anuncià per al propinent mes d'octubre un nou cicle de xerrades, però sense concretar-ne dies.

Sha de reconèixer que la fundació «La Caixa» ha fet una gran despesa a muntar una exposició una mica difícil de dur a terme, però ha valgut la pena l'esforç i és digne de visitar-la. Felicitats!

## Breu resum històric de les Juntas Locals de Districte amb estacions de bots salvavides de la «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos» a Catalunya

Antoni Rodríguez i Fernández

Durant l'activitat desenvolupada a Catalunya, va haver 16 estacions de bots salvavides, de les quals, aproximadament 35 bots es van dedicar al salvament, quasi un 30% del global de la societat al llarg de la seva història. De les seves juntes locals hi va haver algunes de districte com la de Barcelona i Tarragona a les quals es van supeditar altres de locals. A la gran majoria d'aquestes va haver bots mixtos (de rem i vela), llevat dels bots automòbils de les estacions de l'Ametlla, Barcelona, Tarragona i Tortosa, que van sortir del desenvolupament dels bots salvavides construïts pel nostre constructor naval, **Miquel Corbetó**.

Dels primers bots salvavides comprats a Anglaterra pel govern, aproximadament uns tretze, entre els anys 1861-1865, van arribar a gaudir del seu servei a Catalunya, quasi cinc anys després de la data de constitució de la societat, les estacions de salvament de Barcelona i Tarragona, ja que aquests bots eren a les juntes d'obres dels ports més importants i també Palamós i Roses, aquesta l'any 1887.

La Llei de Ports de 7 de maig de 1880 va resoldre que tot el material existent a la Península destinat al Salvament de Náufragos fos entregat pel Ministeri de Foment al Ministeri de Marina. Per completar aquesta Llei en tot els seus punts el Ministeri de Marina va encarregar la redacció d'un reglament, previ informe dels tres departaments (Cadis, Cartagena i Ferrol). Encara no s'havia fet càrrec del material i ja va haver el desig que passés directament a mans de la SESN.

Ja l'any 1882 la Junta Local de Barcelona va fer les gestions necessàries per utilitzar el material de salvament existent i que anava a càrrec de la «Jefatura de Obras Pùblicas». El bot que hi havia a Barcelona, en poder de la Junta d'Obres del port, va passar a la Societat segons Reial Ordre 9 de juny de 1884 expedida pel Ministeri de Marina.

S'havia de presentar a les Corts la proposició de Llei demanant que la SESN fos declarada d'utilitat pública, la que va ser la Llei del 13 de gener de 1887, i per tant la concessió lliure de la introducció de tot el material i beneficis, entre els quals va sol·licitar subvencions en metàl·lic i la construcció anual de bots salvavides per compte de l'estat, fins que s'haguessin donat totes les estacions establertes al litoral espanyol. Es volia aconseguir les mateixes franquícies, drets

i auxilis que els estats europeus concedien a les seves respectives societats de salvament.

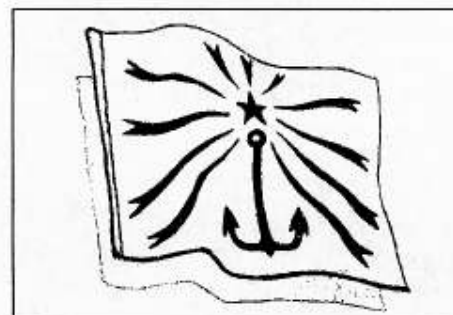
L'any 1853, abans que aquests primers bots, el govern va haver de comprar el primer bot salvavides insubmergible anglès que, construït per Mr. James Beeching, precursor d'aquest projecte de bots salvavides, va anar a Sant Sebastià, després dels esdeveniments ocorreguts l'any 1850. Aquest bot, que tant per forma com per construcció va ser quasi dels mateixos que anys després va comprar el govern a Anglaterra, va portar un sistema de flotabilitat amb compartiments d'aire als laterals de banda a banda, a sotacoberta de la banyera o vaso, i un de central, el doble d'aquests, amb funció de llastra, en fer-se omplir d'aigua per uns tubs a coberta en el moment de fer el salvament, a part del sistema de desguàs automàtic. Aquest bot salvavides Beeching va ser dels petits (7,95E/2M/1P), en relació als comprats després a Anglaterra que van ser de dimensions més estandarditzades (aprox. 10-11E/2M/1P).

El tipus de bots salvavides mixt construït per la gran majoria d'estacions de la societat, va ser l'**Autoredreçable de Peake**, una variant del sistema insubmergible, o gran estabilitat d'en Beeching. Aquest sistema de bot salvavides va ser anomenar Beeching-Peake i utilitzat per a la gran majoria dels bots salvavides pels constructors navals de casa nostra.

Després dels primers bots comprats a Anglaterra, a les cases **Forrets et Son** i **Woolfe et Son** constructors navals del RNLI, va arribar el moment dels nostres constructors navals: el primer va ser Emili Bosch i Jordà, de Sant Feliu de Guíxols, que va construir per a la Junta local de Cadaqués el bot-llanxa «Miguel de Aguirre», l'any 1885. Aquest primer salvavides va donar uns resultats extraordinaris quant al salvament, i la central va demanar aquest projecte per a les futures llanxes salvavides, però després de construir el «Diego Méndez» per a Port de a Selva l'any 1887, seguint el model anglès, va desaparèixer de Sant Feliu de Guíxols.

A partir d'aquí va entrar en escena Miquel Cardona, que va començar a construir des de l'any 1889 els nostres bots salvavides, amb l'«Esteban Ancil» de Vilanova i la Geltrú, amb ell va treballar Miquel Corbetó com a associat. Miquel

Emblema de la «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos»



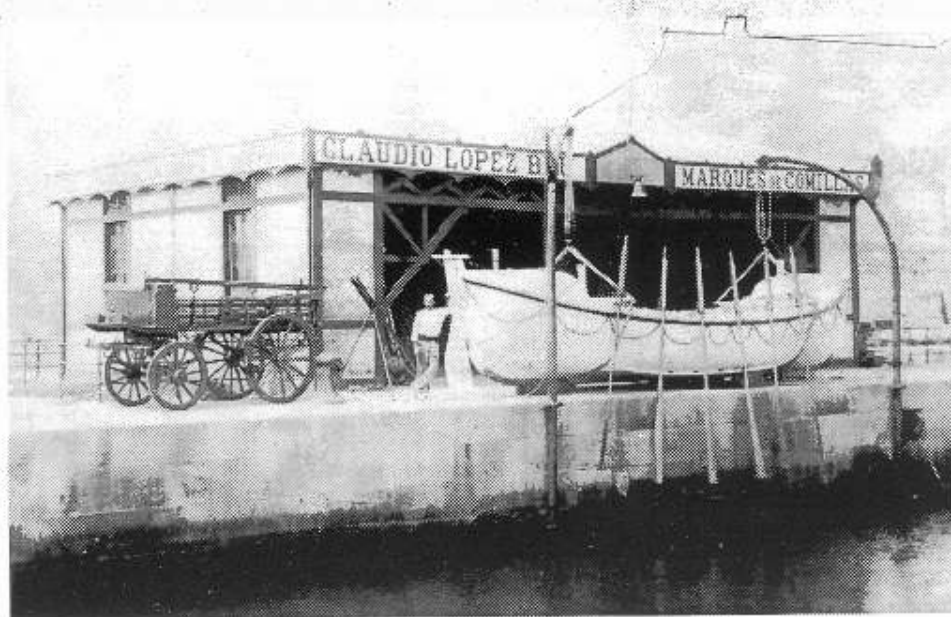
Cardona va ser en un principi el constructor naval en qui la societat va posar els seus ulls. A ell se li van encarregar tots els bots salvavides a partir de l'any 1888. No es va pronunciar quan se li va demanar construir el «Miguel de Bohera», que per subhasta el va construir Burell i Cia. per a Sant Feliu de Guíxols, l'any 1897. Junt amb Miquel Corbetó va treballar al barri de la Barceloneta, passeig Nacional 66, construint els salvavides autoredegablets fins que va morir. Corbetó va continuar aquesta tasca a l'any 1904 amb la vídua de Cardona construint d'altres bots com l'«Heròica Rosario» i el «González Hontoria», fins que va començar la seva singladura en solitari l'any 1910, construint amb tota una sèrie de característiques constructives pròpies el tipus de **BOT MIXT CORBETÓ**, començant la sèrie a Catalunya amb l'«Eduardo Ibarra», i també fent el desenvolupament dels bots automòbils de la societat.

Si l'ànima de la societat va ser Catalunya el seu motor va ser la Junta Local i de Districte de Barcelona, que al llarg de la seva activitat va tenir cinc casetes de salvament, tres bots salvavides (un mixt anglès, dos automòbils i un altre mixt propietat de la central) i tres llançacaps. A més va comptar amb el suport de la societat marítima de l'època al costat de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, la

Corporació de Pràctics, la Societat de Remolcadors de Barcelona i la Companyia Transatlàntica per a la realització d'un bon servei de salvament. La Junta de Barcelona va agafar molt de protagonisme gràcies a l'impetuositat dels membres de la seva directiva, sobretot Ricart Giralt, quant a la gestió per construir noves juntes locals al litoral català: Mataró, Sant Pol i Caldes d'Estrac i ajudar a l'adquisició de material de salvament, bot salvavides i llançacaps, per a Sant Feliu de Guíxols i Tarragona i també per a la resta de les juntes locals de l'Estat espanyol. Una altra persona important en la constitució de noves juntes locals al litoral Català va ser August Giménez Loira, durant el temps que va ser comandant de marina de Palamós va portar a terme la creació de les juntes locals de Port de la Selva, Cadaqués, Roses, l'Escala i Sant Feliu de Guíxols a les darreries del segle passat.

Una de les primeres juntes i la més efímera va ser la de Sant Carles de la Ràpita, que en un principi pertanyia a la Junta de Vinaròs, però que cap a l'any 1882 es va separar per formar junta local independent per fer servei de salvament a les seves platges i així va repartir els fons i un dels dos bots salvavides construïts allà, el «Lobo», que després va anar a Sevilla una vegada dissolta l'any 1887-

**Estació de salvament de la Junta de Districte de Barcelona (amb la seva caseta, construïda l'any 1892, el bot salvavides «Martín Ferreiro» i el llançacaps amb el seu carretó) ubicada a l'extrem del dic de Ponent. Foto publicada a: Boletín SESN desembre de 1899; Lenadro de Alesson: España Marítima, 1901; fotografia al Museu Municipal d'El Masnou.**



1888. Ja al nostre segle es van constituir les juntes de Sitges l'any 1906. Gràcies a les gestions de la Junta de Vilanova i la Geltrú i com a última Junta Local, la de l'Ametlla de Mar l'any 1917 per la cofraria de pescadors de Sant Pere gràcies a les gestions de la Junta Local de Tortosa.

Des de l'inici de la societat fins a la segona dècada del segle *xx* es van construir totes aquestes juntes locals i de districte a Catalunya amb estació de bot salvavides i també les juntes locals amb estació de llançacaps i/o boies d'andarivell, que van ser les de Blanes, Sant Pol de Mar, Caldetes, Cambrils, Badalona i Lloret de Mar. A part d'aquestes juntes hi havia altres localitats que col·laboraven amb el salvament de naufrags mitjançant l'ajuda de socis subscriptors, com el cas de Palafrugell i Begur, que van donar suport la Junta Local de Palamós o la Junta de Port de la Selva, que l'any 1886 va tenir la intenció d'esdevenir districte creant noves Juntes locals a Llançà, Culera i Portbou, poblacions associades amb Port de la Selva des d'un principi i que contribuïen amb subscripcions. Aquest projecte no es va assolir. Una altra localitat que va practicar el salvament de naufrags va ser El Masnou: hi ha documentat el Casino d'El Masnou com a soci fundador de la Junta de Barcelona, potser amb l'empenta d'un dels membres de la seva Junta Directiva, Joan Maristany i Millet.

L'any 1915 els consellers de la central, Julio Merás i Francisco Gorostidi, van visitar les juntes catalanes, a excepció de Tortosa. El material es va trobar en perfecte estat de conservació i disposat a prestar servei eficaç i pràctic. El litoral de Catalunya es trobava ben organitzat pel que fa al salvament de naufrags i pel número d'estacions i material podia competir amb altres regions de l'estranger.

A partir de la dècada dels anys trenta va començar la devaluació de la societat. Des de l'any 1930 al 1932 no es va construir cap bot salvavides i amb la reducció a la meitat de la subvenció del govern de la república, aquest últim any la societat va dedicar-se al manteniment del material. L'última notícia que tenim de Corbetó, sobre la construcció dels seus bots salvavides, és de l'any 1933 (a part d'una altra a l'any 1936) al carenar el bot mixt (de rem i de vela) que havia prestat servei a l'Escala, el «Germán de Castro», al que li va posar un motor Bolinder's de 8-10 HP per anar a prestar servei aquell any a l'estació de Javea.

Abans de la Guerra Civil algunes de les juntes es van dissoldre. Aquest va ser el cas de la Junta Local de l'Escala, que l'any 1933 va deixar el seu bot salvavides mixt el «Germán de Castro» i l'any 1934 es va enderrocar la seva caseta de salvament. Amb data anterior es van dissoldre les juntes locals de Sant Carles de la Ràpita (1887-1888), Blanes (1896), Roses (aprox. 1896) i Mataró (1901). En el transcurs de la Guerra Civil moltes de les estacions de salvament de les juntes de la societat van ser destruïdes, tant les seves casetes com el seu material i van ser inutilitzats i desapareguts una sèrie de bots salvavides utilitzats pels dirigents republicans en la seva fugida a França.

Quina va ser la situació de les nostres juntes i el seu

material de salvament una vegada acabada la Guerra Civil l'any 1939?

—**Ametlla de Mar:** mort el president, senyor Llambich, a mans dels republicans. El bot, custodiat pel Pòsit de Pescadors, es va pensar no restaurar-lo o declarar-lo inútil fins a tornar a reorganitzar la junta local, que malauradament no es va aconseguir.

—**Barcelona:** durant el domini republicà la Societat de Barcelona va patir molt. Tot el seu material de salvament i anxius van ser destrossats i alguns dels membres de la seva directiva van ser perseguits, empresonats i els seus domicilis saquejats. Al final es va reunir tota la junta, després de les penalitats i els empresonaments que van patir alguns dels seus membres, amb la intenció de construir una nova junta.

—**Cadaqués:** l'estació de salvament es va trobar en perfecte estat, com també el seu material de salvament i el bot salvavides.

—**Calafell:** només van quedar dos vocals de la directiva, ja que la resta de membres va desaparèixer, morts uns i d'altres absents. El bot i la resta de material es van trobar custodiats en bon estat i al final es va constituir una nova junta directiva.

—**Caldetes:** l'estació de salvament va estar tancada ja que va ser destruïda durant el domini republicà. Es va formar una nova junta directiva.

—**Palamós:** destruïda la caseta, el material estava custodiat per l'Ajudantia de Marina i el bot, amb lleugeres avaries, en bon estat.

—**Port de la Selva:** per la dominació republicana la junta local va quedar dissolta i la caseta destrossada pel bombardeig de l'aviació nacional. El bot i la caseta de salvament no es van poder restaurar en aquell moment per manca de fons de la central, ja que encara no s'havien rebut les subvencions de l'estat. La intenció va ser de formar una nova junta i restaurar el bot.

—**Sant Feliu de Guíxols:** es van instal·lar els republicans a la caseta del bot i la junta va quedar sense membres ni socis, ja que va ser assassinat el vicepresident Ricardo Castelló i va morir d'accident el patró del bot Sr. Francisco Figueras. La caseta va quedar en estat deplorable i el bot, que encara es conservava, va ser difícil de poder treure'l de la caseta de salvament. Es va procedir a la reorganització amb una nova junta directiva i la comprovació de l'estat del bot salvavides.

—**Sitges:** tant la caseta com el bot salvavides es van trobar en bon estat, ja que es van reparar només acabada la guerra i es va reorganitzar la nova junta directiva.

—**Tarragona:** destruïda l'estació de salvament i el seu material, l'auto-bot «Nuestra Señora del Carmen» l'havien utilitzat els republicans per a la fugida a França. Es va procedir a la reorganització de la seva junta local.

—**Torredembarra:** la caseta de salvament, el material i el bot van necessitar una forta reparació pel seu mal estat. Alguns veïns del poble van constituir una nova junta provisional i van cursar circulars per admetre socis amb la intenció de realitzar recaptació per activar el salvament.



Bot Mixt «Heròica Rosario» de la Junta Local de Vilanova i la Geltrú. Foto donada per Francesc Roigs i Tusquet. Museu Curiositats Marines.

—**Vilanova i la Geltrú:** la majoria de la directiva i els socis van desaparèixer de la localitat i es van esperar les normes a seguir, segons la central, per a la reorganització de la nova junta. Al final, la caseta i el bot van ser reparats i es va disposar dels efectius que hi havia.

Des de l'any 1937 a l'any 1941 els butlletins de la SESN no es van publicar, però gràcies a l'**International Hydrographic Bureau** publicat a Mònaco l'any 1940 tenim el llistat de les estacions de la SESN i, en relació a Catalunya, les estacions de: **Ametlla** amb un bot automòbil («Arias de Miranda», que pel seu mal estat de conservació es va vendre en subhasta l'any 1940), **Barcelona** un bot automòbil («Martín Ferreiro»), **Cadaqués** un bot mixt («Miguel Aguirre»), **Calafell** un bot mixt («Francisco Gorostidi»), **Palamós** un Bot Mixt («González Hontoria»), **Port de la Selva** un bot mixt («Ricart Giralt»), **Sitges** un bot mixt («Eduardo Ibarra»), **Sant Feliu de Guíxols** un bot mixt («Miguel de Bohera»), **Tarragona** un bot mixt (el «Blanquita»), **Torredembarra** un bot mixt («Manuela Artimes») i **Vilanova i la Geltrú** dos bots mixtos («Victor Rojas») i «Heròica Rosario», que de fet es van conservar quasi en la seva totalitat ja que acabada la guerra civil a totes les estacions de salvament d'Espanya van quedar 12 bots en bon estat, 13 que precisaven gran carena i 18 completament destruïts o desapareguts. D'aquests 18, 7 eren bots automòbils, la majoria construïts per Corbetó, i

dels desapareguts molts d'ells els van fer servir els republicans per fugir i van quedar abandonats en punts de les costes espanyola i francesa on la mar els va fer malbé.

A la dècada dels anys 40 va continuar la gran davallada de la Societat i ja no es va poder aixecar. La SESN no es va preparar per poder afrontar la constant elevació dels preus. Només es dedicava al manteniment de les embarcacions mitjançant la carena d'aquestes i, com a casos específics, el canvi necessari de motor d'alguna embarcació, encara que era una cosa molt costosa ja que l'any 1952 el preu que demanaven les cases constructores eren d'unes 100.000 ptes., tres vegades més del que costava un bot automòbil dels construïts per Corbetó els anys 1925 al 1930.

A la dècada dels anys 50 encara trobem a Catalunya una sèrie d'estacions de salvament amb cert moviment portat a terme per les juntes directives de Barcelona, Cadaqués, Calafell, Caldetes, Palamós, Port de la Selva, Tarragona i Vilanova i la Geltrú.

A l'any 1965 encara trobem a Catalunya una sèrie d'estacions de salvament, de les quals la gran majoria conservava el seu bot salvavides. Aquestes van ser les juntes de: **Calafell** (el «Francisco Gorostidi», avui es conserva una rèplica constructiva), **Palamós** (el «González Hontoria», que es trobava en bon estat), **Port de la Selva** (el «Ricart Giralt II», inutilitzat), **Sant Feliu de Guíxols** (el «Miguel de Bohera», avui es conserva a Sant Feliu),

## LES PRIMERES DIRECTIVES DE LES JUNTES LOCALS I DE DISTRICTE DE LA S.E.S.N. A CATALUNYA

directives/anys	president efectiu	vicepresident efectiu	secretari	tresorer	vocals
Ametlla de Mar (1917)	Francesc Pujol Valls				José Ferrer, Teresa Figueras, Llorenç Ferrer, Antoni Jardiell
Berlès (1882)	Juan Martínez Blanes	Felipe Nicolás (Josep Antoni Otero)	José Otero	Serfido Abregó	Miguel de Palencia, José Otero Ferré, Víctor de Romero, José José i Rosa María Ferrer, José de Mesa, José Ayuso, Francisco Miralles
Bellver (1812)	José Domínguez		Expósito Baró	José Tejada	
Briançó (1887)	José María de Pons i Pujol	Pere Serra	Francisc Ruix		José María de Pons, Benigno Baró, José M. Orens, Miguel Querol
Cadacús (1884)	Quirico Ribera		José de Mardell i Oviñana	Quirico Fort i Boga	José María Ribera i Barres, Juli Sosa Torrens
Cadaqués (1906)	Antoni de Sureda	Pere Montornès	José Soler	José Pujol i Fort	José Almirall i Riera, José Tizabierna i Pujol, José Valls i Orens, Pau Quirich Orellana, José Valls i Boga
Caldes d'Estrac (1902)	Domingo Oros		José Ferrer		
(1912)	Agustí Vilà		Ferran Vebert	José Oros Solà	
Castelló (1920)	José Valls		Ramon Jofresa		
L'Espolla (1887)	Francisco Més Dorca		Francisco Clotera Masera	José Pascual	José Pascual, José Illa, Ramon Jofresa, Pascual Pascual
Molins (1882)	Francisco Més Curbera	José Moxa i Fontanals	Lorenzo Andorra Novell	José Expósito Vila	Cristina Pérez Duda de Guzmán, Bernardino Querol, Melchor Cambi i López, Clotilde Bori i Jardi, Antonio Sosa i Oros, José Barba i Rigau, Enric Calabuig i Ribera, José Barba i Ribera, José Barba i Ribera, Francisco Querol i Barba, Josep Sosa i Ribera, Francisco Ferrer i Domènec, Josep Antoni Oros, Enric Mardell i Verdera
Palafrugell (1884)	Enric Més Curbera	Marc Roger Aymerich	Salvador Rosal Joró	José Arcega Ribera	Ramon Més Curbera, José March Collet, August Pujol Oros
Port de la Selva (1885)	Bernardí Alfrach Aloy		Salvador Rosal Joró		José Carrer, José Pujol, José Ribera
Roses (1886)	Francisco Més Curbera		Mé de la Guardia i Clotera		Francisco Ribera, José Ribera
3. Celles de la Ripella (1883)	Miguel Querol	Santiago Muel		Ramon Martí	Enric Ribera, José Ribera
8. Felis de Cadobos (1887)	José Cusani Ayoer	Francisco Roger	Francisco Roger	José Ribera	Enric Ribera, José Ribera
5. Pal de Mar (1882)	José Andueza	Cosme Calabuig i Novell	José Calabuig i Orens		José Oros, Francesc Tizabierna, Sebastià Andueza, Teodoro Solé, Agustí Calabuig, José Ribera, José Ribera, José Oros, José Llorens
Silgü (1886)	Pedro Font i Fajó	José Rosa Llorens	Francisco Torra Bruc	Ortobal Paredes Torra	José Marqués Ferrer, Bernardino Querol i Orens, Victoriano Més i Pons
Taradegós (1886)	Comandant de Marina	Antoni Més Bruc	José Font i Fajó	José Vinyes i Oros	Miguel Bori i Valls, Joaquín Querol i Llorens, José Pons i Ribera, José Domingo Clar, Carabell Bori i Ribera
Torreblanca (1884)	José Quirico Pons	Miguel Nieto	Ramon Oros i Més		José Martí Ferrer, José Més Ribera, Agustí Més, Miquel Meléndez, Antoni Torra, Sebastià Sosa, Quirico Bori
(1895)	Bernardí Llorens	Vicenç Fort	Ramon Oros i Més		
Torres (des 1912)	José Oros	Pau Bruc	Arturo Joró	Trinidad Gallart	Enric Més Ribera, Juli Arnaldich
(1914)	José del Rosendo i Desplá	José Juan de Figueras	Enric Salvatà Bruc		José Antoni Montaner, José Verdera, Antoni Oros, Rafael Argente, President de la Societat de Pesca de la Selva de St. Pere
Vilanova i la Geltrú (1889)	Més Bernardí	Enric Llorens	Pedro Puigdemont	José Més	José de Torres, Antoni de Sureda, Francesc Ferrer, C. Puigdemont, F. Rogera

Aquest quadre relaciona els càrrecs que a la pràctica van realitzar les funcions d'organització del salvament de naufragats, exceptuant els càrrecs honorífics de president, vicepresident i vocal natiu, encaminats als botlers, bisbes, governadors civils i autoritats de la marina d'aquestes localitats.

A part d'això hi va haver el càrrec, excepcionalment, de comptador, que a Barcelona va ser ocupat pel Miquel Talaballà i per Antoni Valls i Ribera a Mataró.

De membres de les directives només marquem la de Llorens, que de fet n'hi ha poca informació donada l'importància del seu servei. En relació a la Junta de Torroja hem posat els membres que fins l'any 1913 hi havia i els de la nova organització a l'any 1914, encara que aquesta junta ja s'havia constituït abans del 1880 al 1881, però que va desaparèixer aquest any, i en relació a la Junta de Caldes hem posat els membres que hi havia fins al 1913, i els que van continuar a partir d'aquesta data. I a Vilanova i la Geltrú la Comissió gestora de la futura Junta local.

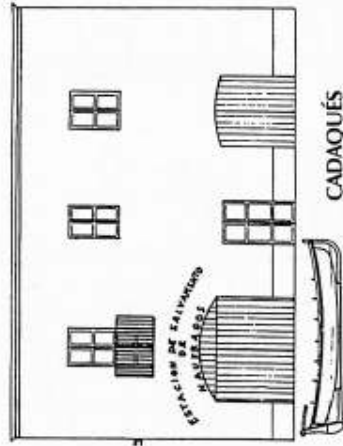
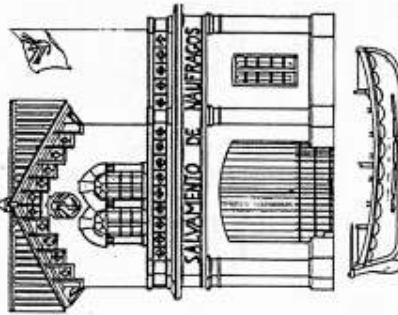
JUNTES LOCALS GIRONINES DE LA SESN

Reconstrucció de les façanes de les casetes de salvament i els seus bots salvavides amb documentació de la Societat

**SANT FELIU DE GUÍXOLS**

Caseta de salvament (1890)

Bot «Miguel de Bohera» (1897-avui)



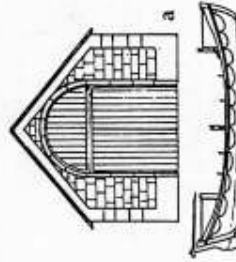
**CADAQUÉS**

Caseta des de cap d'any de 1885

Bot «Miguel de Aguirre» (1885)

**PORT DE LA SEVA**

Caseta de Salvament (a) 1887; b) 1944)

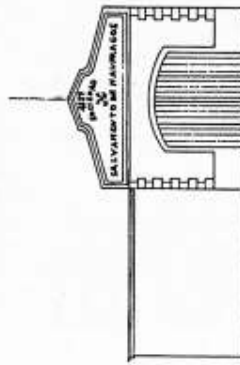


**Bot «Ricart Giralt i II»**

Tipus CORBETO igual que

el «Cermán de Castro» de L'Escala

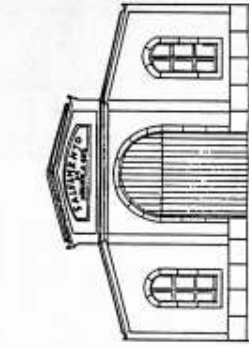
i el «Conzález Hontoria» de Palamós



**ROSES**

Caseta de salvament (1887)

Bot anglès «Mercedes» (1887)



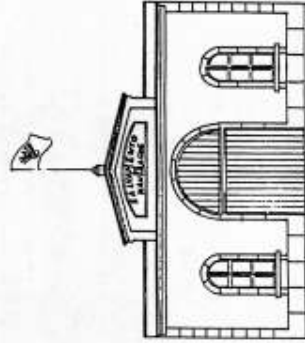
**PALAMÓS**

Caseta de salvament (1884-1885)

Bot anglès «Victoria» (1884-1885)



Bot salvavides tipus anglès



**L'ESCALA**

Caseta de salvament (1889)

Bot «German de Castro» (1926)



**Tarragona** (el llaut «Blanquita», que es trobava en bon estat) i **Vilanova i la Geltrú** (el «Victor Rojas», que avui es conserva a Vilanova i la Geltrú i l'«Heròica Rosario», que es va desballestar aproximadament l'any 1969). La resta de juntes locals a Catalunya: Barcelona, Cadaqués i Sitges, que encara continuaven l'any 1965 havien deixat de tenir bots salvavides desballestats. En el cas de Cadaqués el «Miguel Aguirre» l'any 1958 i entre el 1964-1965 l'«Eduardo Ibarra» de Sitges.

Les últimes dades cronològiques pel que fa a la documentació sobre les juntes, encara que als ports importants i a moltes localitats hi havia col·laboració amb la «Creu Roja del Mar» fins l'any 1976, en que em mou són per a la Província de Tarragona: Sant Carles de la Ràpita 1987-1888; Tortosa 1923; Ametlla 1939; Cambrils 1913; Tarragona 1963; Torredembarra 1969; Calafell 1970; Vilanova i la Geltrú 1970. Per a les comarques de Barcelona; Sitges 1961; Barcelona 1973; Badalona 1913; Blanes 1897; Mataró 1901; Caldes d'Estrac 1972, avui la Creu Roja del Mar; Sant Pol de Mar 1917; Blanes 1896. Per a les comarques de Girona: Lloret de Mar 1932; Sant Feliu de Guíxols 1965; Palamós 1961; L'Escala 1933, Roses 1898; Cadaqués 1959 i Port de la Selva. Encara que moltes d'aquestes juntes van continuar a la dècada dels anys seixanta, el seu servei va restar com a nominal.

Amb la idea de reactivar el servei de salvament de naufragés la Societat va posar els seus ulls en la Junta de Barcelona i amb la seva continuada intenció d'adquirir un nou bot salvavides modern l'any 1967, amb motiu de la I Setmana Naval de Barcelona, la Junta va instal·lar un estand i el bot salvavides «Francisco Gorostidi» de Calafell per recaptar fons per obtenir un nou Bot Salvavides.

Malauradament, els resultats econòmics no van ser satisfactoris. Encara continuava viva la idea de reorganitzar el servei de salvament i el 21 de setembre de 1968 es va inaugurar la nova caseta de la SESN a Caldes d'Estrac, l'estació Federico Nicolau de la Junta Local de Caldetes. Aquesta junta amb la manca d'un bot salvavides feia servir les embarcacions dels seus socis.

Amb la manca de subvencions econòmiques adients i d'una solució a aquest problema la Societat no va poder modernitzar el seu material segons les necessitats de l'època i després de treballar amb la «Creu Roja del Mar», els anys 1971-1976, va ser aquesta qui va continuar el servei de salvament de naufragés gràcies a l'impetuositat de la Subsecretaria de la Marina Mercant.

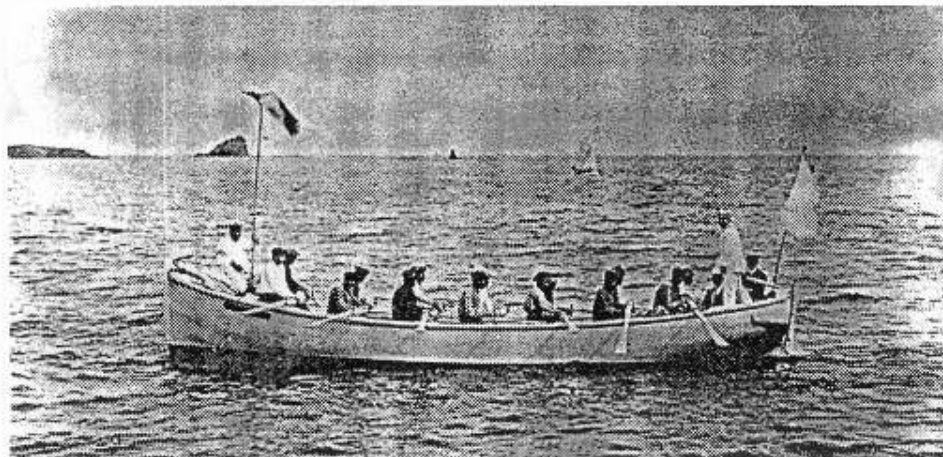
Catalunya va escriure una pàgina lluent quant a la història del salvament de naufragés. Va comptar amb un total de 22 estacions de salvament ben organitzades i preparades per al salvament. Això va ser consignat com a llum de glòria als annals dels Butlletins de la «Sociedad Española de Salvamento de Naufragos». Només falta recuperar aquesta part del nostre patrimoni marítim mitjançant la publicació de l'estudi monogràfic acurat de les seves juntes locals i de districte a Catalunya, de la qual cosa he trobat material suficient per poder realitzar-ho i dels quals ja està en curs en relació a Barcelona, L'Escala i Roses.

Aquest article està dedicat a la memòria de tothom que va contribuir al servei de salvament de naufragés.

#### DOMINE SALVANOS PERIMUS

ESTIMARÀS A DÉU PER SOBRE DE TOTES LES  
COSES I AL PRÒXIM COM A TU MATEIX

Pràctiques amb el bot «Miguel de Aguirre», Cadaqués 1919.



## La flota russa torna al Mediterrani

Albert Campanera i Rovira

Després del buit produït per la desaparició de la URSS, va arribar al port de Tartús (Síria), en visita oficial, una agrupació aeronaval russa, encapçalada pel gran portaavions «Admiral Kuznetsov», insígnia de l'almirall Igor V. Kasatonov, segon cap de la Marina de Guerra de la CEI, i el destructor llançamíssils «Besstrashniy» entre altres unitats.

L'esdeveniment en si és molt important perquè demostra que, malgrat els seus problemes interns, Rússia continua projectant-se al Mediterrani com una gran potència.

D'altra banda, necessita mantenir el seu prestigi de cara al món àrab, cosa que explica la lecció del port.

Pel que fa al portaavions, es mereix una breu descripció, ja que els vaivens polítics canviaren el seu nom en dues ocasions. Nascut amb el nom de Tbilisi, capital de Geòrgia, la defecció d'aquesta república va obligar la seva substitució pel de «Leonid Brezhnev»; però al seu torn el desmantellament de l'estat soviètic, inicià novament el canvi, recorrent a l'eclíptic nom d'«Admiral Kuznetsov», prestigiós mariner que

lluità a Espanya amb la flota republicana, i que conduí a la soviètica a la victòria a la SGM.

Codificat tipus 1143.5, l'«Admiral Kuznetsov» és la nau de guerra russa més gran de tots els temps, i el primer a operar amb una rampa «sky-jump», i el segon amb pista obliqua.

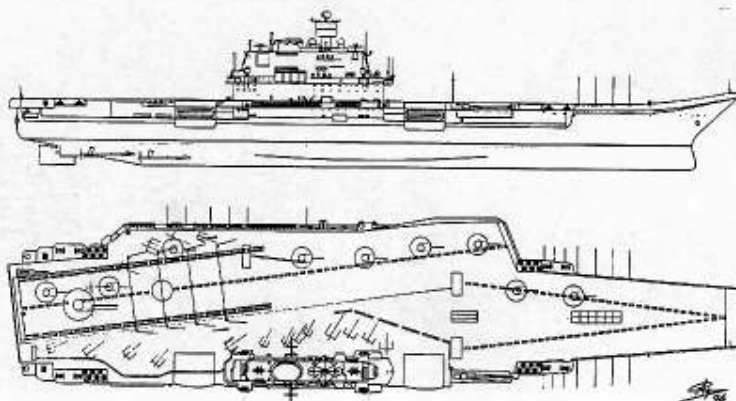
El seu desplaçament és de 67.500 tones (apc), amb unes dimensions de 304,5x70x10,5 m. i està propulsat per 8 calderes i 4 turbines que li proporcionen 200.000 cv de potència. La velocitat és de 30 nusos i la seva tripulació es calcula en 1.700 homes.

El vector aeri està format bàsicament per reactors Suhkoi tipus 25 i 27 (Frogfoot i Flanker) i helicòpters Kamov tipus 27 i 29 (Helix i Helix AEW) en un nombre aproximat de 24 i 17 respectivament, la resta de l'equipament està en consonància amb la seva mesura.

Construït a les drassanes sur de Nicolayev (Ucraïna), va entrar en servei el 1991, i l'havia de seguir el 1994 el «Variag», ex «Riga», però actualment el 80% de les seves obres es troben interrompudes i s'ha especulat la seva venda a l'Índia o a la Xina.

Resumint, pot dir-se que l'«Almirall Kuznetsov» no és un portaavions pur, ja que no té catapultes, però les seves dimensions el converteixen conjuntament amb els seus coetanis estatunidencs de les classes «Nimitz», «Kitty Hawk», «Enterprise» i «Forestal», en un dels vaixells de guerra més importants del món actual.

Almirall Kuznetsov



## Exercici «Route Survey Barcelona»

Albert Campanera i Rovira

Procedent de Palma de Mallorca, on dies enrera la 1a Flotilla de caçamines, que comanda el CC Rafael Martín de la Escalera Mandillo, havia efectuat una demostració de guerra contra-mines davant SM el rei Joan Carles I; van arribar a Barcelona per a una estada d'uns quants dies els caçamines oceànics (MHO) «Gualdamedina» M 42, «Guadalquivir» M 43 i «Guadiana» M 44 per a desenvolupar l'anomenat exercici.

Aquestes maniobres, contemplades dins del pla General d'Ensinistrament, consistiren en la posada al dia de les cartes magnètiques dels canals d'accés al port de Barcelona, mitjançant el seu escombrament, amb l'ajut de mini-submarins.

Per una altra part, el fet d'haver arribat Barcelona l'any 1995, a la categoria de primer port mediterrani pel volum de mercaderies manipulades, prop de 22 milions de tones, obliga a una constant actualització de les cartes, donat l'abocament de residus i objectes metàl·lics en el seu fons. En aquesta ocasió s'han recuperat des de neveres fins a màquines de cosir, passant per rentadores i contenidors.

La neteja va ésser facilitada en gran manera per la fiabilitat del sónar tipus VDS (SQQ14) utilitzat per a la detecció i classificació que munten

«Gualdamedina» M 42



«Guadalquivir» M 43

els caçamines de la sèrie 40; vaixells àmpliament superats, però que gràcies a l'equipament, encara poden desenvolupar una interessant tasca, sobretot amb l'ajut dels ROV (Remote Operating Vehicle) Pluto.

Aquests artefactes de fabricació italiana, operatius a l'Armada des de 1989, són en realitat minisubmarins equipats amb TV, sónar i pinces, units umbilicalment al vaixell nodrissa a través d'un cable de 6 mm de diàmetre i 500 m. de longitud, la qual pot quadruplicar-se, mitjançant el nou cable de fibra òptica i de 3 mm. de diàmetre.

Amb això s'evita el carregós treball de verificació que antigament havien de fer els equips de bussos, i s'eliminen per tant, riscos i fatigues.

Fotos de l'autor.

«Guadiana» M 44



## La mar i el cinema

Joan Capdevila i Nogués

Gairebé en la cimera d'una commemoració centenària, rememorem la nit del 28 de desembre de 1895 i la penombra d'un saló del parisenc Cafè dels Caputxins, on els germans August i Lluís Lumière exhibien públicament el resultat dels seus descobriments, davant d'una encuriosida concurrència que experimentaria sensacions inèdites, promogudes per l'espectacle d'unes imatges que reviscolaven sobre un llençol blanc: fou el naixement del cinema.

Sense proposar-s'ho ens presentaven un nou art i s'inicià una popularitat... encara no exhaurida.

I, en aquesta gairebé fugaç "mise en scène", destacava ja la presència del món mariner, que captivà extraordinàriament, tant per la seva qualitat fotogràfica com per l'autenticitat d'un escenari que, sense trampes —tampoc n'hi havia en els altres primers films—, oferia la visió de les ones, gronxant amb més o menys intensitat una barca que uns homes maldaven per calar-la mar endins.

Saludem, doncs, aquesta primera demostració d'un art que ja no deixarà d'oferir-mos un protagonisme "a la marinera", amb una notable varietat de prismes i calidoscopis, aleshores impensats.

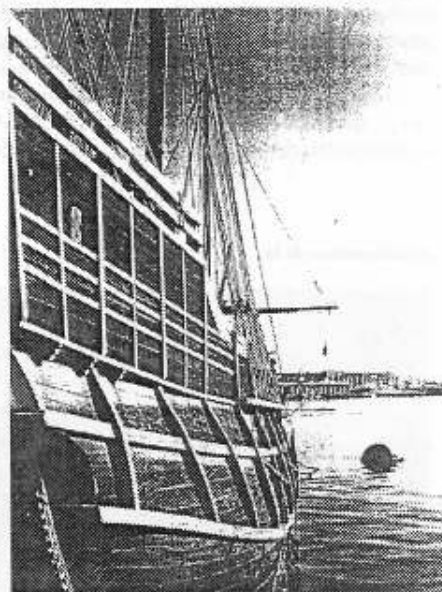
Si els Lumière, en posteriors programes, continuen utilitzant els vaixells, els molls i els mariners com a elements indispensables a la seva creació artística, ben aviat altres noms aniran formant la pinya d'uns castells agosarats, com ens ho demostren l'audàcia d'un George Méliès, el dramatisme d'Edwin S. Porter; la genialitat de David W. Griffith; el gust literari de Gabriele d'Annunzio; l'humor de Max Linder; la direcció escenogràfica d'Adrià Gual, etc.

La mar ha estat i continua essent el mitjà que més ha despertat ànsies de refer situacions dramàtiques i artístiques, que el cinema sabé aprofitar... si bé no sempre reeixides. Podem esmentar «The coming of Columbus», de Seling i Thayer, que per la seva realització utilitzaren la

rèplica (?) de les tres caravel·les espanyoles.

Encara ressonaven els canons de la Gran Guerra (1914-1916), quan la mar es trobà amb importants realitzadors del món cinematogràfic: Jacques Baroncelli, que es dedicà apassionadament al documental marítim... Jean Epstein, nom fonamental en el cinema francès... Jean Gremillon, amb importants creacions dedicades als velers... Albert Cavalcanti, brasiler, que ens llegà «En Rade», pel·lícula que motivà l'entusiasme de la crítica mundial i que vingué a assenyalar el final d'un cinema silenciós.

Les possibilitats del sonor —de la paraula i els efectes—, presenten una nova faceta en el tractament de les imatges, que calgué cuidar amb molta atenció. En aquest aspecte ens haurem de referir a un home que sabé trobar en el mar el vehicle que li revelarà tota la potència del cinema documental: Robert Flaherty, nord-americà; gran mestre del "cinema-verité"; apassionat pels actes quotidians dels homes de la mar, com ens ho demostrà d'una manera magistral amb els seus films: «Nanook, l'esquimal», «Tabú» i «Homes d'Aran», que es situen entre les millors pel·lícules de la història del cinema... I no oblidem a Sergei M. Eisenstein, amb el seu «El cuirassat Potemkin»...!



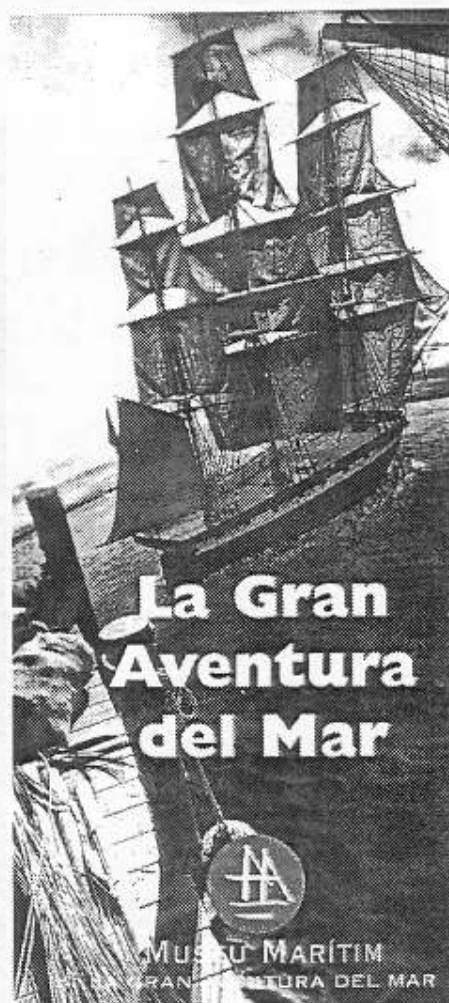
Per enllestir l'àmplia temàtica que hem intentat tractar breument en aquestes línies, hem considerat escaient tornar a la veïna França —exactament a la mediterrània vila de Toulon—, on fa 46 anys s'hi va forjar el «Festival Internacional del Film Marítim» i, a la vegada, la «Cinemateca Mundial de la Mar», entitats que es preocupen de fomentar i protegir el què ha motivat aquest nostre comentari a una commemoració centenària.

I aquí, també, la presència de l'home —Jacques-Yves Cousteau, creador d'una sèrie de documentals del món submarí—, ha fet plausible conèixer i estimar una mica més el món del cinema i la mar.

## Jornada de portes obertes al Museu Marítim

Albert Campanera i Rovira

El passat dia 11 de maig va tenir lloc una jornada de portes obertes al Museu Marítim, mitjançant la qual es va poder gaudir de totes les instal·lacions de manera gratuïta gràcies a la tasca

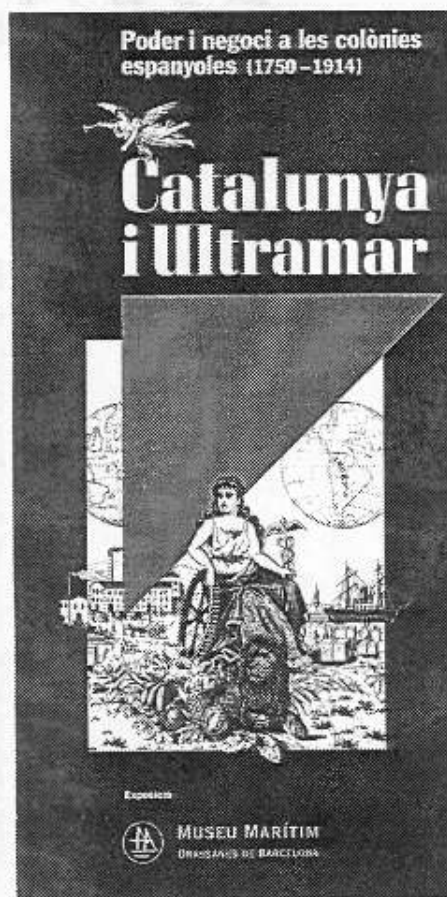


altruista de tot el personal que dóna vida al Museu.

Els actes van començar a les 10 hores amb la visita de «La Gran Aventura del Mar»; després i en grups de 10 persones es va visitar el «Taller de restauració» de la mà dels seus responsables.

La biblioteca que disposa de més de 15.000 volums registrats, va sorprendre a més d'un i es va recórrer en grups de 15 persones.

Un dels plats forts de la jornada va ser les sessions dins el «igloo, Planetari-Sphaera», contemplades per grups de 35 persones, on al llarg d'unes senzilles i amenes explicacions començàvem a endinsar-nos cap al cosmos.



Mentre, al vestíbul tenia lloc l'actuació de l'Esbart Infantil i Juvenil del Centre Moral de Gràcia i les Activitats d'animació teatral a l'interior del MMB, a càrrec de grups de comedians amb disfresses de pirates, molt escandaloses per cert.

Tanmateix es van obrir al públic els jardins del Baluard de Santa Madrona, l'únic vestigi de les darreres muralles que encerclaven la ciutat fins l'any 1879.

Al migdia i d'acord amb el programa estava prevista l'actuació de la Banda Municipal de Música de Barcelona, als jardins del Baluard, però la pluja que acompanyà pràcticament tota la jornada obligà a fer el concert a la sala Marquès de Comillas, marc incomparable, on la Banda, sota la direcció del mestre Josep Muts, va donar una petita mostra de la seva extraordinària vàlua amb interpretacions dels quasi 50 mestres que integren aquesta formació artística, de partitures memorables com «Pompa y circunstancia».

Finalment només queda assenyalar l'actuació de l'Esbart Gaudí, acompanyats pels músics «El Grupet». Amb ells es posava punt i final als actes commemoratius del 1r Aniversari de la inauguració de «La Gran Aventura del Mar» i «Catalunya i Ultramar», exposicions que han significat un increment anual del 211% en relació al nombre de persones que van visitar el Museu al llarg de l'any 1994.

## Modelisme

«**The Schooner Berta L. Downs**»  
Basil Greenhill & Sam Manning  
240 x 254 mm., 128 pàgines,  
250 il·lustracions. Preu £ 22.-

«**Building Plank-on-Frame Ship Models**»  
Ron Mc Carthy  
242 x 184 mm., 192 pàgines,  
200 il·lustracions. Preu £ 20.-

«**The 100-Gun Ship Victory**»  
John Mc Kay  
240 x 254 mm., 120 pàgines,  
300 il·lustracions. Preu £ 22.-

### Comandes:

Conway Maritime Press  
33 John Street  
London, WC1N 2AT  
Anglaterra

## Història

«**Historia de la Marina Española - Las Armadas de Felipe II**»  
R. C. Martínez  
165 x 235 mm., 440 pàgines,  
30 il·lustracions. Preu L. 36.000.-

«**La Eterna Vela**»  
Camil Busquets i Vilanova  
240 x 230 mm., 144 pàgines, molt il·lustrat.  
Preu L. 84.000.-

## Marina de Guerra

«**Les Sous-Marins Français**»  
C. Huan  
215 x 280 mm., 248 pàgines, molt il·lustrat.  
Preu L. 125.000.-

«**Defiance at Sea**»  
Stories of dramatic naval warfare. J. Guttman  
150 x 230 mm., 244 pàgines. 16 fulls  
d'il·lustracions. Preu L. 50.000.-

«**The Last Year of the Kriegsmarine. May 1944 - May 1945**»  
P. Tarrant  
150 x 240 mm., 256 pàgines, molt il·lustrat.  
Preu L. 24.000.-

«**A Pictorial History of the Sea War 1939-1945**»  
P. Kemp  
220 x 280 mm., 256 pàgines, 400 fotos.  
Preu L. 60.000.-

«**Histoire de la Marine**»  
Tome I. L'ère de la voile  
Tome II. De la vapeur à l'atome  
P. Masson  
220 x 290 mm., 1019 pàgines,  
600 il·lustracions. Preu L. 210.000.-

«**The Galleon - The Great Ships of the Armada Era**»  
P. Kirsch  
200 x 260 mm., 224 pàgines, 150  
il·lustracions. Preu L. 75.000.-

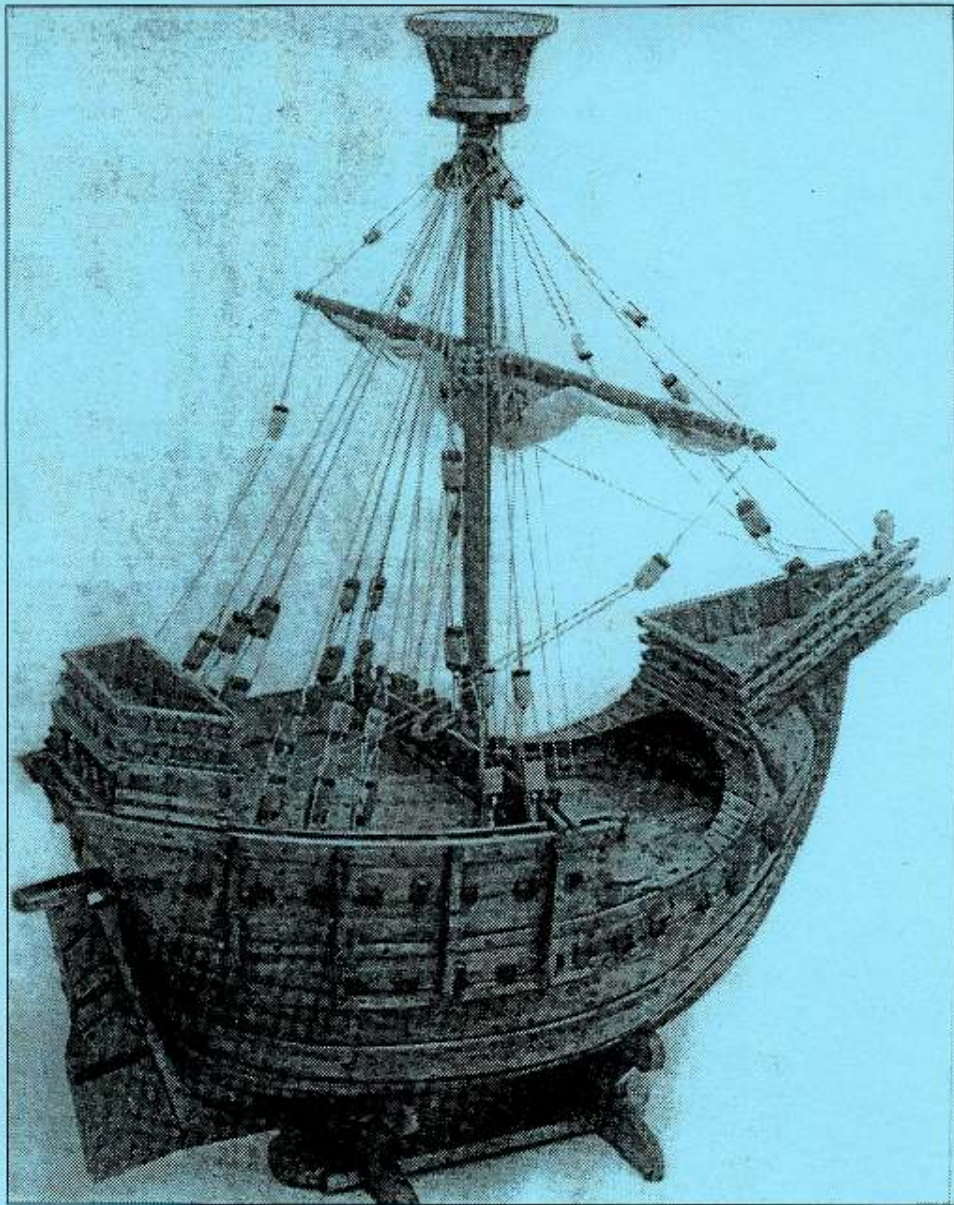
«**Soviet Warship Development**»  
S. Breyer  
Vol. I 1917-1937  
270 x 200 mm., 280 pàgines, 350 fotos.  
Preu L. 98.000.-

«**The heavy cruiser Takao**»  
J. Skulski  
240 x 265 mm., 256 pàgines,  
700 il·lustracions. Preu L. 75.000.-

«**L'impegno navale italiano durante la Guerra Civile Spagnola 1936-1939**»  
F. Bargoni  
205 x 265 mm., 504 pàgines, molt il·lustrat.  
Preu L. 48.000.-

### Comandes:

Tuttostoria  
Casella Postale 395  
43.100 Parma  
Italia  
(L. = lliura italiana)  
(£ = lliura anglesa)



III  
ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU  
MARÍTIM DE BARCELONA