

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



## SUMARI

### EDITORIAL, 75

### MODELISME, 76

Un modelista com pocs  
Pau Ribé i Quimasó  
El modelista en acció  
Isidre Oliveras i Parera

### ETNOGRAFIA, 80

El llaüt de les Balears:  
característiques tipològiques  
Vicente García-Delgado Sancho

### INVESTIGACIÓ, 84

Sant Feliu de Guíxols i el salvament de  
nàufrags: dades significatives per a l'estudi  
de fons  
Antoni Rodríguez i Fernández

### MARINA DE GUERRA, 90

Visita d'una Agrupació Naval Algeriana  
Albert Campanera i Rovira

### NOTICIARI, 92

La regata *Cutty Sark*  
Camil Busquets i Vilanova  
Curs d'auxiliar de manteniment exterior  
del vaixell. Curs de modelisme i maquetisme  
Consorti EL FAR, Centre dels treballs del mar

### BIBLIOGRAFIA, 94

*Nuestra Vela Latina*  
Isidre Oliveras i Parera

Portada: façana posterior de la caseta del bot  
salvavides. Fotografia: Antoni Rodríguez i Fernández.

Contraportada: caseta del bot salvavides de Sant Feliu  
de Guíxols. Fotografia: Antoni Rodríguez i Fernández.



Direcció:

Albert Campanera i Rovira

Consell de Redacció:

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

Disseny Gràfic:

Eulàlia Massana Molera

Producció i impressió:

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

Edita:

Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona

Assessorament lingüístic:

Emília Armengol i Sáez

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.

Després del parèntesi estiüenc, SIRGA retorna novament a les vostres mans, amb la il·lusió d'intentar acontentar a tots. Missió impossible, bé que ho sap Déu, però en pretendre-ho com a mínim ens sentirem satisfets. En aquest número apreciarem, a part de les col·laboracions habituals (insistim: SIRGA està oberta a tots els articles d'interès que els nostres consocis vulguin brindar-nos), una millora en el gramatge del paper de les portades, cosa que en facilitarà una millor conservació.

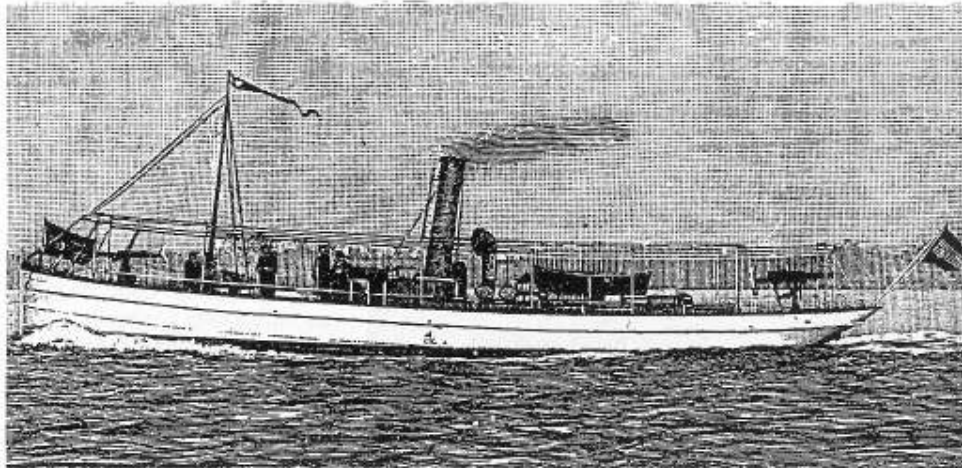
Per un altre costat, en el nostre afany de millorar els coneixements dels modelistes, observarem un doble article sobre aquest art, generalment no ben comprès i que tantes hores d'investigació i treball representen.

Respecte a això voldria fer-me ressò d'alguns comentaris de l'aparent divorci existent entre la construcció de bucs menors i majors, ja que

si són nombroses les palangreres, els llaüts i els caros, les fragates, bergantins i goletes són generalment ignorats per aquests contumaces artistes. És a dir, creiem que existeix una propensió al miniaturisme i un rebuig al buc arborat, oblidant que aquest és molt més representatiu que el miniaturisme, més proper a la rellotgeria que a l'arquitectura naval a escala.

Sabem també que la lectura i interpretació de plànols de veles resulten complicades per als no avesats, però coneixent de sobra el «savoir faire» dels nostres artistes, els desitgem que l'inici de la construcció del bergantí-pollacra *Maria Assumpta* ompli amb escreix aquest aparent oblit, i cada vegada en un futur més proper veiem els navili de l'eterna vela, com els poderosos leviatans mecànics, inexplicablement marginats, amb la finalitat de poder-nos sentir satisfets i orgullosos de la nostra marina d'ahir, avui i demà.

**La Ligera**, canoner de 3a classe i 43 tones de desplaçament, distingit en la Guerra de Cuba, perquè va rebutjar l'atac del torpeder americà *Cushing* de 105 tones, a les aigües del port de Cárdenas el 28 d'abril de 1898 i li va causar greus avaries que l'obligaren a fugir. Arxiu: Albert Campanera i Rovira



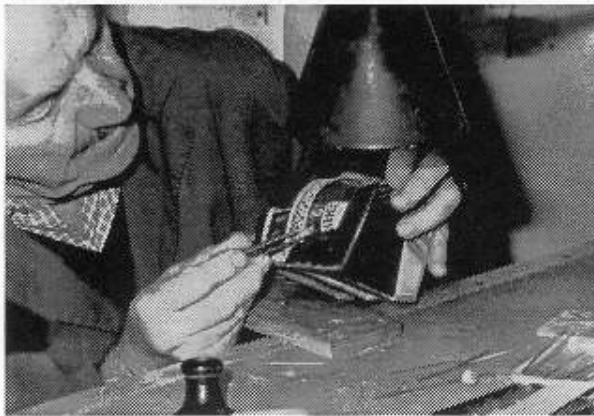
## Un modelista com pocs

Pau Ribé i Quimasó

Ramon Vila i Sainz és un modelista, si així es pot dir, no per vocació sinó perquè porta dintre seu aquell esperit català de la feina ben feta.

Fill de Barcelona ciutat i propietari d'un taller de fulles de serra (ell en diu de pèl). Quan es jubilà a l'edat de 65 anys, s'afincà a Ocata, bonic poblet del litoral del Maresme i com que és un home molt actiu, per no avorriir-se es decidí a construir un vaixell a escala reduïda. Ell coneixia les barques, hi havia navegat bastant amb aquest mitjà, però de la construcció de models navals no en tenia cap experiència.

Començà amb el muntatge d'un bergantí d'aquests que ja vénen en caixes amb les peces desmuntades que volia muntar després d'alguns retocs. El vaixell s'anomenava *Lawrence*. Un cop acabat el muntatge de l'esmentat bergantí i sentint-se molt cofoi del seu treball, el presentà en una exposició que tingué lloc al poble mariner de Vilassar de Mar. En aquesta exposició participaven altres modelistes de l'entorn molt experimentats i davant de les moltes maquetes exposades allà, s'adonà de la diferència que hi havia entre el seu treball i els altres duts a terme amb més coneixements i molta experiència.



Disposat a començar un treball de tanta qualitat com els que hi havia exposats en aquell certamen, establí contacte amb el guanyador de l'exposició, que resultà ser un conegut modelista i viu al costat mateix d'Ocata, Alella.

Després de les necessàries representacions, i assabentat que l'esmentat modelista tenia molt bones mans, ja que havia estat molt introduït dins del ram de la joieria, li aconsellà que guardés a qualsevol racó el vaixell que havia acabat i en fes un altre emprant una tècnica més escaient i amb uns punts de vista més crítics. I així ho va fer: penjà el bergantí dalt d'un armari i començà la construcció d'una nova embarcació amb uns plànols subministrats pel modelista que hem citat anteriorment. Es tractava del navili francès de 65 canons anomenat *Le Protecteur*.

Davant del repte de la feina ben feta i sempre aconsellat pel modelista senyor Oliveres va fer més d'un viatge a París per prendre notes i fer-ne fotografies al Museu de la Marina de l'esmentada ciutat on hi havia aquest model. Ja fa dotze anys que Ramon Vila va començar aquest projecte que tot i que no està del tot acabat el té suficientment avançat com per poder adonar-nos que pot ocupar una vitrina en qualsevol museu.

La seva fermesa a fer una obra única ha fet, com ell diu, que en construis tres o quatre si es té en compte les peces que ha arribat a arraconar, unes per considerar que no s'ajustaven gaire bé a les característiques dels plànols i moltes d'altres per avaries i escantellaments. Parlant amb el modelista, diu que recompondre una peça que se li trenca o té algun defecte resulta més car que fer-la nova —podríem dir que resulta més car el farciment que el gall—, i no és mai com una peça feta amb tota la perfecció.

Tant l'estructura del buc com el conjunt de tota la forniture, composta per bosells i quadernals amb tota la seva gamma: bosells o

quadernals de ganxo, de rabissa, de retorn, cecs, giratoris... En fi, que si volem observar-los amb atenció podem veure que són exactes que les reals, i autèntiques obres d'art a causa de l'escala amb què estan construïdes.

Un capítol a part són els seus canons. El seu perfeccionament arriba al punt que si aixequem les tapes de les seves portes, surt el canó com si fos empès pels seus artillers.

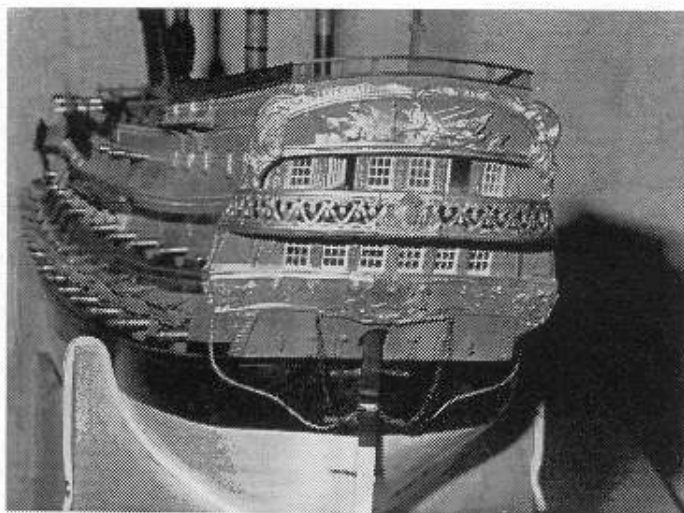
Els arbres, les vergues, cofes i les creuetes, semblen trets de les mans d'aquells magnífics mestres d'aixa o dels fusters de ribera que construïen aquells grans velers. Avui tothom procura que els pocs que resten d'empeus es conservin com un tresor molt preuat, i perquè són motiu de lluïment per als modelistes.

El mascaró de proa i també els jardins, balconades i tota la decoració de la popa del vaixell, són un veritable treball d'orfebre. Aquí és on es nota el seu contacte d'aquests d'anys amb els joiers com deia en començar.

Ramon Vila ja està aparellant el seu *Le Protecteur* i ell creu que encara trigarà uns dos anys a acabar-lo. Si tenim en compte que va néixer el dia 2 de setembre de 1916 a la meitat de la I Guerra Mundial, quan l'acabi —i així ho desitgem tots— tindrà vuitanta-dos anys.

Explica que la construcció d'aquest vaixell li ha donat moltes satisfaccions i, evidentment, moltes enrabiades. Quan se li fa esment que hi ha molts detalls com són els desplaçaments dels canons, els compartiments interiors de l'oficialitat i altres detalls més que una vegada acabats no es veuran, la seva resposta és immediata: "És igual, sabent jo que hi són ja satisfà el meu ego personal!"

M'imagino que amb tota l'eixàrcia fixa i de maniobra i amb tot el velam, ha d'ésser un goig poder-lo contemplar. Per cert, en una conversa que vam tenir per escriure aquest article, em



comentava que pensa dur a terme la construcció de les veles, tal com ho feien els mestres velers d'abans.

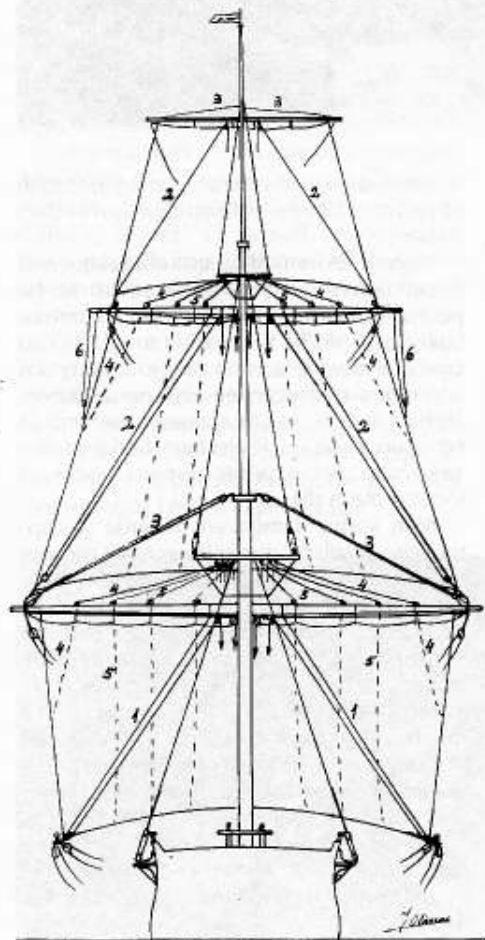
Però el més bonic d'aquesta obra és que mai durant aquests dotze anys de treball no ha perdut l'ànim i —com es diria en termes boxístics—, no ha tirat mai la tovallola. I no crec que durant la recta final d'aquests dos anys últims, que segons ell falten per acabar-lo, arribi a fer-ho. És de suposar que amb la construcció de *Le Protecteur*, tindrà moltes anècdotes per explicar. Espero poder-les escoltar algun dia.

Molt sovint Ramon em recorda l'escriptor Lewis Wallace, que sols necessità escriure una obra per fer-se famós arreu del món: *Ben-Hur*. Fent un símil, jo crec que amb el seu *Le Protecteur*, també ha escrit el seu *Ben-Hur* particular. No crec que pel seu tarannà i l'edat, arribi a construir gaires més vaixells, però com diu la dita: «Val més poc i bo que molt i dolent». No obstant voldria desitjar-li des d'aquestes línies una vida molt llarga per poder dur a terme tots els seus projectes. No fa gaires dies vaig tenir notícies que a Terrassa també hi ha un cas semblant com el de Ramon. És un senyor que està finalitzant la construcció del vaixell insígnia de la marina anglesa, el H.M.S. *Victory*.

## El modelista en acció

Isidre Oliveras i Parera

Fa pocs dies, celebrant una reunió a l'Escola de Treballs del Mar de Barcelona en un extrem d'una sala preparada per fer aquestes xerrades, a sobre una tarima, hi havia una bonica fragata obrada en enramada arborada i eixarciada amb totes les veles que decorava l'espai en un ambient i d'una esquisidesa extraordinària.



A la sortida, en acabar-se la reunió, vaig preguntar de qui era feta l'obra. Em digueren que era de la Sra. X. La vaig cridar per felicitar-la i al mateix temps per fer-li constar un error en l'eixàrcia, ja que l'autora en qüestió era una antiga alumna meua. La qüestió de l'error era el següent: a l'hisar, els palaquins i xafaldets havien quedat encapillats per la cara de proa de les veles; aquest defecte espatllava tota l'obra. L'alumna en adonar-se del seu error envermellí i exclamà: "Com m'ha pogut passar això a mi!" Jo li vaig dir que no passava res, que ho arreglés i prou. I és que enxarcia una fragata és complicat i equivocar-se molt fàcil.

I ja que parlem d'arboradures i eixàrcies, serà bo que repassem la història dels palanquins i xafaldets. Si agafem els llibres d'arboradures, eixàrcies i velaments, veurem que durant 400 anys —o sigui des de la nau de Colom (1492) fins a finals del segle XIX (1870)— es produïren poques o cap variació en aquests ormejos, perquè la forma de col·locar el palanquí o el xafaldet per amarrar les veles no va canviar la forma de carregar els punys d'escota en direcció a la creu o al terç de la verga, que apilava el major guix de la vela al centre. I per tant, el punt d'escota hi feia un recorregut diagonal.

També cal recordar que es produïren més canvis en els últims 30 anys de la vela —1870-1902. Precisament quan la vela estava condemnada a mort pel motor de vapor, semblava que els enginyers o tècnics tinguessin pressa per trobar les millores que durant 400 anys no s'havien fet. Tant és així que pel que fa a la vela quadra, a finals del segle XIX es presentaren entre d'altres les modificacions següents:

Patent de Töagener presentà un projecte de vergues aferrades amb trosses al pal. Les veles patinaven sobre carrils de les vergues i es plegaven contra el pal.

Patent de Colling & Pinkney, les vergues eren giratòries perquè plegaven la vela com les persianes enrotllables.

Arboradura i eixàrcia d'un vaixell del segle XVIII.  
1: palanquí; 2: xafaldets; 3: amantells o amantines;  
4: apagapenois; 5: briols; 6: amant de xis. Dibuix  
d'Isidre Oliveras i Parera.

Patent de Cunningham, també vergues giratòries amb petites modificacions respecte a l'anterior.

Aquestes patents o novetats no passaren de la taula de dibuix perquè no tingueren acceptació.

Però sí que durant els últims 30 anys dels grans velers com els *Archibald Russel* el *Priwall* el *Herzogin Cecilie*, l'*Avenir* i molts més, tots ells de quatre pals, es produïren canvis importants en la direcció dels palanquins i xafaldets, ja que deixaren de carregar els punys d'escota en sentit a la creu i ho feren dirigint-lo al penol de la verga corresponent que plegaven verticalment. Llavors palanquins, xafaldets i briols tots plegats carregaven la vela en el mateix sentit i deixaren de fer esforços en direccions oposades.

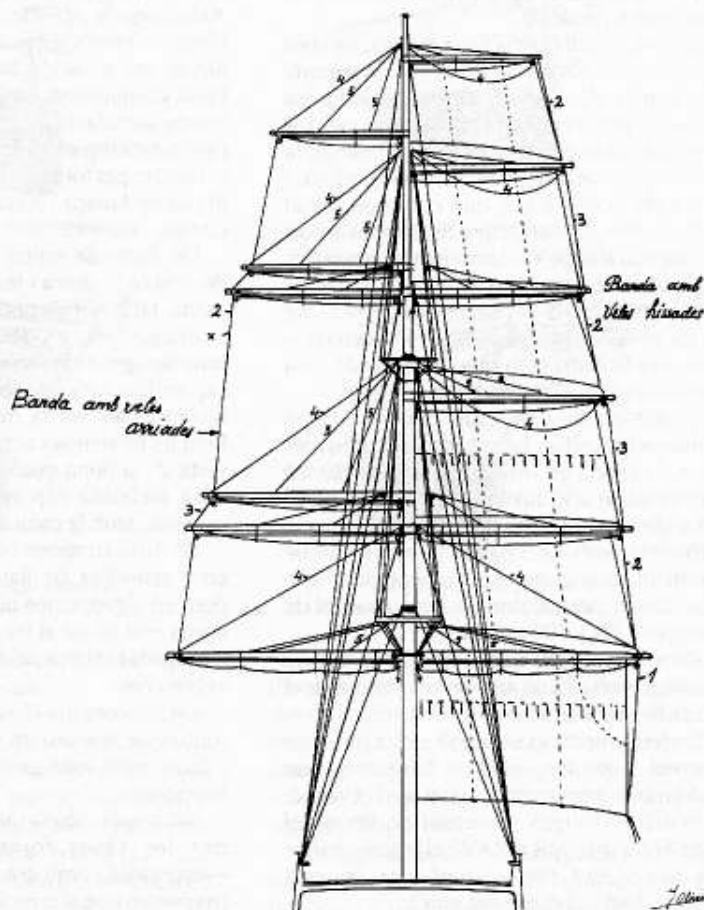
També cal fer esment a l'evolució que es produí a les vergues i trosses del segle XIX i, més concretament, en l'última meitat en què es passà de tres vergues en els grans velers perquè aquests últims portaven major, gàbia baixa, gàbia alta, juanete baix, major, juanete alt major, sobrejuanete major, i sosobre. Totes les vergues amb trosses de ferro fixades al pal menys la gàbia alta, la

juanete alta major i la sosobre, aquestes tres últimes equipades amb enrocament de ferro preparat per rrelliscar pel llarg del mastelers respectius a fi de poder arriar la verga fins a sobre la gàbia baixa, juanete baix i sobrejuanete major.

Aquestes tres vergues van equipades d'un estri anomenat carregador que facilita la maniobra d'hissar-les o arriar-les.

Els mastelers eren totalment paral·lels sense conicitat a fi de facilitar el rrelliscament de l'enrocament.

Només us recomanaria que quan aparelleu el vostre vaixell, ho feu amb tota la cura que l'obra es mereix.



Arboradura i eixàrcia d'un vaixell de finals del segle XIX. 1: palanquí; 2: xafaldets; 3: carregadora; 4: amantells o amantines; 5: briols. Dibuix d'Isidre Oliveras i Parera

## El llaüt de les Balears: característiques tipològiques. (Primera part)

Vicente García-Delgado Sancho

### Orígens

Etimològicament la paraula llaüt sembla provenir de l'àrab «la'ud», que podria derivar-se'n per la seva semblança en el contorn amb l'instrument musical.

Segons Arcadi García Sanz, en la seva obra *Història de la marina catalana*, el llaüt pertany a la família de *llenys* i barques de l'època medieval. Però la primera branca es va extingir a l'Edat Moderna, i en canvi va sobreviure la família tipològica tradicional de les barques, i dins d'ella la dels llaüts, que constitueixen el 56,72% de les embarcacions registrades al port de València al segle XVI (un dels més importants de l'època), i que procedeixen en la seva majoria dels diferents ports del Regne de València, del Principat de Catalunya —inclòs el Rosselló— o les illes Balears, cosa que demostra la seva àmplia difusió pel Mediterrani.

El llaüt apareix al segle XIII, primer com una embarcació auxiliar d'altres embarcacions més grans. És citada en l'obra de *Tirant lo Blanch* com a embarcació auxiliar d'una nau, i a partir del segle XIV ja consta com una embarcació autònoma, amb 4 o 5 parells de rem. També és esmentada en diversos documents del Regne de Mallorca, perquè donava una capacitat de càrrega de 70 a 400 quintars.

L'any 1405 es cita que la nau *Santa Bàrbara* té com a embarcació auxiliar un llaüt, amb el seu corresponent aparell llatí.

Posteriorment apareixeran dos tipus dins d'aquest segon grup —el de barques— que tindran gran importància: la tartana i el xabec; la primera, d'origen provençal de finals del segle XIV o principis del XV i el segon apareix per la mateixa època, però per la zona mediterrània del continent africà.

Els principals ports on es construïen embarcacions eren:

Illa de Mallorca: Palma, Sóller, Portocolom, Alcúdia, Andratx.

Illa de Menorca: Maó i Ciutadella.

Illa d'Eivissa: Eivissa.

Al llarg de tota la seva història el llaüt ha anat canviant de formes i han anat apareixent nous tipus i mesures d'acord amb els usos o destins previstos.

Al segle XVIII, els *llaüts costaners* —de mida més petita, i per tant dedicats a la pesca i al petit cabotatge entre illes, tenien la característica popa de «levita» en voladís, que sobresortia del buc molt semblant als xabec. Els xabecs es van mantenir així fins a finals del segle XIX. Els *llaüts viatgers*, de mides més grans, s'adaptaren a les noves tendències. A partir de la meitat del XIX es van construir amb popes de diversos tipus, ja sigui quadrades, arrodonides o de dos cossos, semblants als velers que feien la carrera per les Amèriques. Es dedicaven principalment al comerç per tot el Mediterrani, sobretot amb el sud de França i Itàlia, i en menor escala al comerç atlàntic.

Els *llaüts* de mides més petites eren els dedicats a la pesca i tenien la proa i popa de punta, tal i com els podem veure actualment.

Antigament, els *llaüts* tenien la roda de proa lleugerament convexa, és a dir corbada cap endins, i els que tenien la popa en punta tenien igualment la roda de popa convexa. Però les tendències actuals són de proa recta i vertical i la popa igualment vertical, però una mica inclinada cap endins en la seva part superior, amb la característica escotadura.

Els *llaüts costaners* i *viatgers* acostumaven a anar aparellats de llatina major i messana, però en alguns casos podien portar místiques o una vela major al terç i messana llatina.

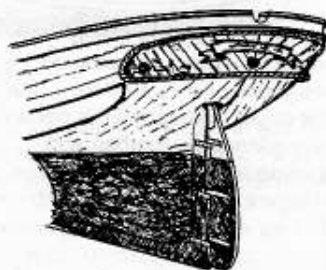
Segons el temps utilitzava diversos tipus de velam com:

—L'anomenada «Treu», espècie de «trinquet rodó» que s'hissava en el pal major, fabricada a base d'una lona gruixuda, per a córrer els temporals.

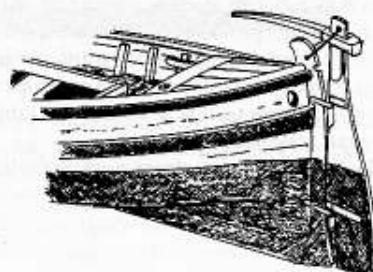
—La vela llatina anomenada «Rodona», per les seves formes característiques —espigades i amb grans enllunades— que li permetien engolfar molt vent, i eren ideals per



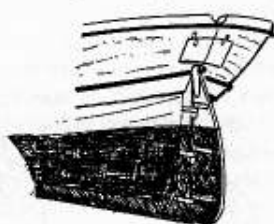
### Tipus de popes de llaüts de les Balears



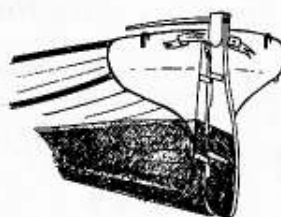
Llaüt viatges amb popa de dos cossos



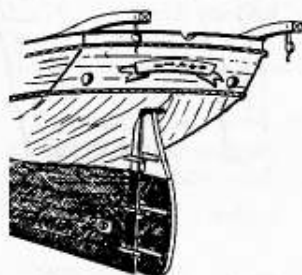
Llaüt de pesca amb popa de punta



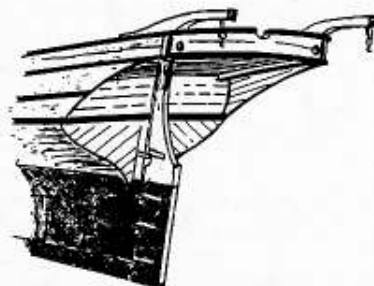
Llaüt viatger de popa rodona



Llaüt amb popa de mirall



Llaüt viatger amb popa quadrada



Llaüt costaner amb popa de levita VG-DS.

a les brises i marinades fluïxes del Mediterrani durant els mesos caniculars.

—La *Quechamarina*, una vela que s'utilitzava amb vents frescos o molta mar, era una vela trapezoide però més semblant a una vela mística, cosa que permetia avançar el centre vàlic i per tant quedar més equilibrada.

—La *Candongu*, vela triangular que s'envergava al pal de messana per a capejar els temporals.

—Els flocs podien ser de quatre mides diferents com els de *caçao pollacra*, que agafava des de la punta del botaló fins a la base del pal major; el segon floc que tenia un més petit gratil i pujament; el tercer o petifloc, encara més petit, i el quart utilitzat per a córrer o capejar temporals.

Les superfícies dels flocs respecte a la major són: pollacre igual a 1/4 de la major; primer floc igual a 1/3 de pollacre; segon floc igual a

1/3 del primer floc; petifloc igual a 2/3 del segon floc.

Com que l'aparell utilitzat, en cas de mar grossa, era bastant perillós, ja que era un aparell molt solt, s'havien d'utilitzar senals o amantines o burdes volants pel costat de barlovent i algun aparell de cap que es feia ferm a popa, com l'anomenat *Estrellera*.

Per les seves grans característiques de poder navegar amb vents en contra i guanyar barlovent respecte a altres embarcacions, i el seu poc calat, es va utilitzar per treballar en el

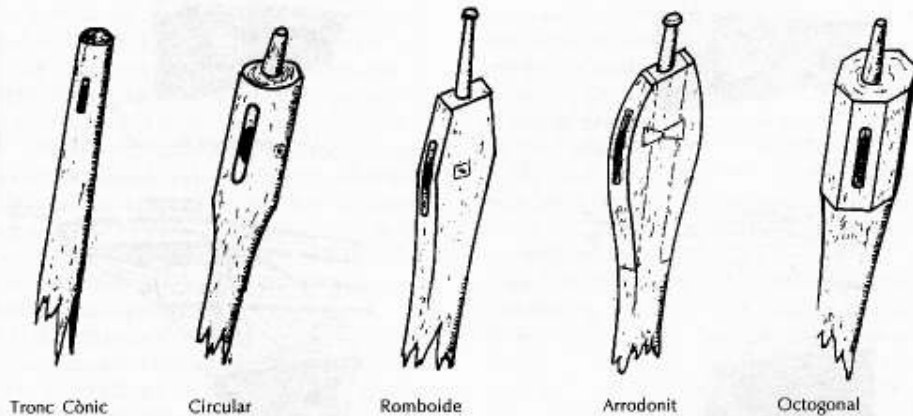
*cors* o per al servei de guardacostes, ja que el contraban a les illes Balears era tot un sistema de vida.

Els tipus de *calcés* usats en els *llaüts* són d'una variada tipologia, sobretot en els de mides més petites, i més moderns; però en molts casos es pot distingir només per aquest detall la procedència de l'embarcació.

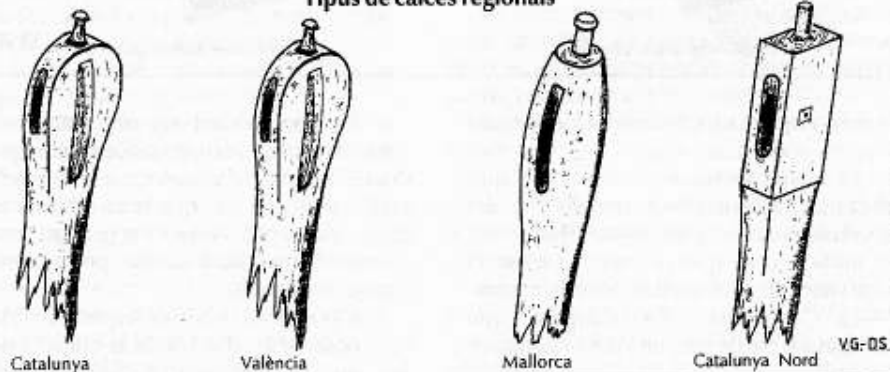
A Catalunya tenen tendència a ser arrodonits per la part superior, en molts casos amb *vessos* i *galteres*; a les costes valencianes, aquestes formes són més accentuades i amb algun reforç

## Tipus de màstils

### Diferents tipus de calcés de Balears



### Tipus de calcés regionals





Llaüt català

lateral; a Catalunya Nord o al sud de França tenen formes més quadrades, i a les Balears tenen formes més o menys romboides.

### Terminologia

Hi ha una gran confusió en la terminologia usada per a definir aquesta embarcació. A Eivissa al llaüt se l'anomena en alguns casos *falutxo*, i en canvi aparellat com a barca de mitjana del tipus de popa de levita, el denominen *llaüt costaner*, i al de popa de dos cossos se l'anomena llaüt viatger, mentre que a Catalunya moltes vegades és citat com a tipus d'embarcació o com a tipus d'aparell utilitzat. Així, una barca de mitjana pot referir-se a una barca del *bouo* a un *falutxo*, cosa que no passa a les Balears, ja que com veurem al llarg de l'article, hi ha molts tipus diferents d'aparells i s'anomenen: *llaüt aparellat de trinquet i mitjana, major i mitjana, trinquet, mestra i mitjana, etc.*

Poden denominar-se de les següents formes: *llaüt* o *llagut*.

També se'ls acostuma a denominar pel tipus de pesca a què es dedica, com per exemple: llaüt palangrer, sardinal, bou, etc. igual que a les costes catalanes.

### Característiques generals

El *llaüt* balear té una gran semblança amb altres embarcacions més petites de les costes de llevant de la nostra península i d'altres zones del Mediterrani i, fins i tot, de l'Adriàtic o de les costes de Ligúria (Itàlia).

El seu perfil característic i les seves línies més fines el distingeixen fàcilment dels de les costes catalanes.

És una embarcació dedicada principalment a la pesca artesanal i al petit cabotatge.

Té la proa i la popa quasi verticals, amb lleugeres corbatures en la part superior, i té a proa el característic *capellet* o *barretet* de les



Llaüt balear

barques que naveguen a vela llatina. És bastant quillat; la seva eslora pot variar entre 4 i 20 metres, tot i que són més abundants els d'entre 6 i 10 metres d'eslora.

Generalment els més petits es dedicaven a feines auxiliars de les embarcacions més grans, per a altres tipus de feines o per a algun tipus de pesca artesanal de poca importància.

Els *sardinals*, *palangrers* i *llagosters* acostumaven a tenir una eslora entre els 6 i 11 m i els dedicats al bou rondaven entre els 12 i 16 m d'eslora, igual que els *llaüts costaners* dedicats al cabotatge litoral. Els *llaüts viatgers* eren els de dimensions més grans —arribaven a 20 o 22 m d'eslora— i es dedicaven al transport de mercaderies entre les illes i la península, costes d'Àfrica i en general per tot el Mediterrani, sense descartar singladures atlàntiques igual que els grans *falutxos* catalans o valencians —com el *Santo Cristo del Grao* d'uns 11,20 m d'eslora—, que va travessar l'any 1870 l'Atlàntic amb rumb a Buenos Aires.

Els *llaüts* de les Balears no acostumaven a portar escues a diferència de la gran majoria de les llevantines, ja que les cales i ports naturals són abundants i no necessiten pujar a terra. En cas de ser necessari aquests puguen mitjançant unes rampes realitzades amb rodanxons de fusta com si fossin escars, amb un pendent més o menys gran, i amb l'ajut de l'aparell corresponent que permet l'accés a unes barraques o canyissars realitzats expressament, o en refugis excavats a la roca situats de vegades en llocs totalment increïbles, però molt encertats, perquè es coneix l'orografia del terreny i el comportament del mar al llarg del temps.

Els *llaüts* de la zona de tramuntana de l'illa de Mallorca, i alguna altra zona de l'illa poc protegida, acostumaven a portar escues, ja que és necessari pujar-les a terra com a única protecció possible contra els embats del mar.

## Sant Feliu de Guíxols i el salvament de naufragats: dades significatives per a l'estudi de fons

Antoni Rodríguez i Fernández

El fet que a Sant Feliu de Guíxols conservin un bot salvavides, la primera caseta per al bot i la resta del material salvavides, fa que sigui una de les poques viles que conservin quasi intacta l'herència d'unes de les juntes locals de la «Sociedad Española de Salvamento de Naufragos».

La Societat ha tingut durant la seva història un total de **72 estacions de bots salvavides**, sense comptar les estacions de llançacaps i/o boies d'andarivell. El punt més alt de la Societat fou el **1930**, que comptà amb un total de **58 estacions de salvament i 50 bots salvavides, 33 mixtos i 17 automòbils**. Avui, fins a la data, he localitzat 4 bots mixtos i 4 d'automòbils, dos d'ells enfonsats a Màlaga i València. L'última notícia que hi ha referent a l'estat de conservació dels bots salvavides de la societat data de 1965. Un d'aquests bots és el *Miquel de Boera*.

El *Miquel de Boera*, nom proposat per la Junta de Sant Feliu de Guíxols en honor a aquest Almirall nascut a la vila, és l'únic bot construït per la casa Burell i Cia., i és un dels que més conserva les característiques dels bots salvavides adquirits a Anglaterra, encara que amb unes línies d'aigua més fines. La resta de bots mixtos construïts a Catalunya i la resta de l'Estat espanyol, llevat de les excepcions ja comentades al número 3 de la revista «Sirga», foren realitzats pel constructor naval de la Societat Miquel Corbeto, que els va fer amb tota una sèrie de característiques constructives pròpies.

El que aquí exposo és només el resum de l'estudi ja realitzat del que fou l'organització social, els membres de les juntes directives i els seus socis guixolencs, molt documentat des del 1890 al 1910. Espero que amb la realització d'aquest article es pugui apropar el món que envoltava el bot salvavides i sobretot conèixer la seva identitat a Sant Feliu de Guíxols. Una identitat que es recupera amb l'ajuda del procés de restauració del bot i el carro-avarador, amb la intenció de construir un museu monogràfic dedicat al salvament dins el seu propi edifici. Una identitat que es comentarà en el «3<sup>er</sup> Encuentro Nacional de Restauradores de Bienes Culturales y Arqueológicos» que es portarà a terme aquest any a Sant Feliu de Guíxols.



En la publicació *Estudis sobre temes del Baix Empordà: El Salvament de Lluís Esteve i Cruañas* parla d'aquesta caseta. L'obra va ser editada per la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Girona, el 1981.



Revista de l'Arxiu i Museu d'Història.  
Sant Feliu de Guíxols, núm. 13,  
desembre 1992.

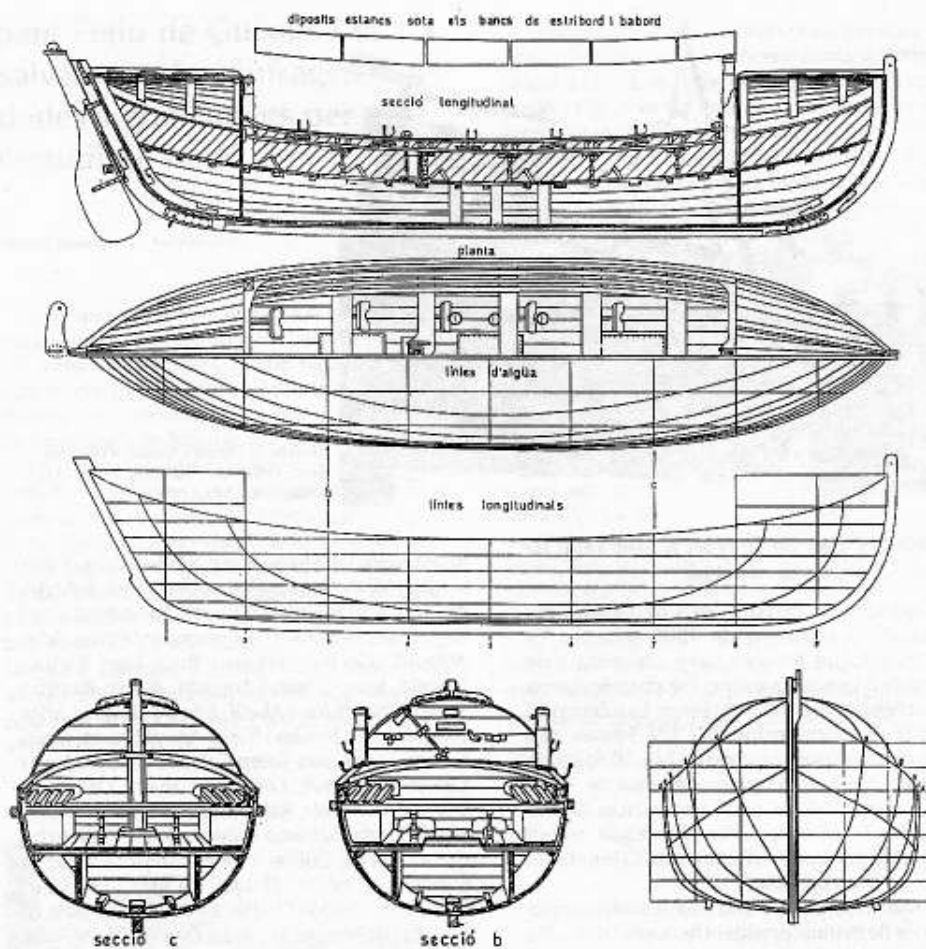
### Els primers anys de la SESN a Sant Feliu de Guíxols i l'organització social

La Junta local de Sant Feliu de Guíxols fou constituïda el cap d'any de 1886 gràcies a les gestions d'August Jiménez Loira, comandant de marina de Palamós, ajudat per l'ajudant de marina de Sant Feliu, Jaume Ventura i Ferrer. La subscripció fins al 26 de novembre fou de 1.176,50 ptes. dels socis fundadors i subscriptors i de 749,50 dels socis donadors. S'esperava una renda anual de 3.000 ptes. i la intenció de crear una estació de bot salvavides i llançacaps. Per aconseguir aquest material de salvament la Central auxilià la Junta en tot el que li fou possible.

El 1886 la Junta Directiva estava composta per l'ajudant de marina (president honorífic); l'alcalde constitucional el mossèn i el jutge municipal (vicepresidents honorífics); Joan Casas i Arxer (president efectiu), Cosme Calzada i Pons (vicepresident efectiu); Josep Civils, Francesc Daltabuyt, Sebastià Andreu, Telesforo Izal, Agustí Calvet, Joan Salgas, Joan Fostó, Joan Costa i Josep Llorens (vocals); Sebastià Andreu (tresorer el 1888) i Josep Calzada i Gruart (secretari).

El 1888 els socis fundadors que componien la junta foren l'Ajuntament de Sant Feliu, Cosme Calzada, Joan Casas i Arxer, Joan Cubias i Rivas, Pere Carreras i Bas, la Sociedad Centro Recreativo, la vídua de Francesc Castelló, Leopoldo Dresler, Joan Fortó, Francesc Ferrer i Rivas, la vídua de Jaume Ferrer, la Sociedad Gesoria, Telesforo Izal, Josep Llorens i Buxó, Josep Quintana i Axer, Srs.

Romaguera i Girbau, Josep Sibils i Gros, i Pau Vinyas i Vilar. Com a socis subscriptors, Sebastià Andreu, Narcís Andreu i Rabell, Salvador Alsina i Barrasetas, Pere Axer, els germans Andreu, Joan Auladell, Gerard Andreu i Ruiz, Joan Bertran Barceló, Josep Basart i Anglada, Benito Blanch i Surià, Sebastià Bas i Abellí, Eduard Bosch, Carles Burgos, Josep Bordas i Suris, Agustí Calvet, Josep Camps, Joan Costa, Josep Calzada i Gruart, Josep Calvet i Daltabuit, Francesc Calvet i Daltabuit, Jaume Corominola, Rafael Costa, Srs. Colly i Bonet, Abdón Costa, Sebastià Cateura, Josep Caserach i Carbó, Narcís Cubias i Ribas, Antoni Calzada i Cabañas, Ventura Drapé i Oller, Francesc Daltabuit, Tomàs Daura, Eudald Daltabuit, la Diputació Provincial, Joan Escriba i Moragas, Rafael Estrada i Juera, Josep Fort i Mestres, Hermenegildo Font i Risech, Demetrio Ferràn i Xirau, Joan Ferrer i Bech, Carles Fàbregas i Cia., Josep Fort i Mestres, Maria Graupera vídua de Salomó, Esteban Garreta i Roig, Josep Garriga, Jerónimo Illa i Oliva, Jerónimo Mestres, Dídac Masmitjà, Josep Martí i Deàs, Francesc de Palacio, Eusebi Patxot i Llagustera, Joan Palol i Abras, Eudaldo Patxot, Joan Partells, Vicente Rabell i Ribas, Casimiro Rodas, Joan Rifà i Casas, Miquel Roura i Masmitjà, Josep Rabassa i Bergés, Nicolàs Ribas i Puig, Alejandro Rovira, Pere Roca i Plà, Salvador Rosa, Joan Salgas i Bancells, Feliu Simón i Oller, Joaquín Sala i Martí, Hermenegildo Vila i Domingo Xarrié. El soci donador fou August Jiménez Loira.



Plànol del bot *Miquel de Boera* aixecat el març de 1993 per Isidre Oliveras i Parera i Antoni Rodríguez i Fernández.

### La Caseta de Salvament

El 1890 fou construïda la caseta de salvament, una de les primeres construïdes a Espanya amb una arquitectura elegant, i ubicada a la penya del fortí a 13,5 m del nivell del mar. L'edifici, fet d'obra, es compon de planta baixa dividida en dues naus: una major per ubicar el bot i una de menor per a la secretaria, i de planta alta o torre edificada sobre l'angle Est del conjunt. Les cares d'aquesta torre assoliran menys de la meitat de la part N.E. de la planta baixa i més de la meitat de la S.E., i així hi

queda una magnífica terrassa. La construcció costà 8.250 ptes.; les 5.750 ptes. que costava la planta baixa foren donades per la Central i les 2.500 ptes. de la torre foren satisfetes per la junta de Sant Feliu. La caseta fou ubicada a 41° 46' Lat. N. 13° 01' Long. E. L'interior tingué un saló de sessions decorat amb elegància, amb un despatx de secretaria, arxiu amb la documentació de la junta, diverses estabtes, una farmaciola, una caixa amb el telègraf internacional de senyals i un departament amb llits i xemeneia per albergar naufrags.

### L'adquisició del bot salvavides, el carro-avarador i la construcció de la segona caseta-aixopluc arran de platja

En el cap d'any de 1891 Miquel Cardona, constructor dels bots salvavides de la Societat féu proposicions a la Junta amb una compromís de construir un bot salvavides d'iguals condicions que el construït per a la Junta local de Mataró (11 m d'eslora, folre doble de cedre i tot el material accessori per 8.500 ptes.). El pagament el fixà en tres terminis: un al posar la quilla, el segon un mes després de l'entrega i el tercer sis mesos després. La Junta desitjosa d'adquirir-lo va recórrer a la Central, i la Comissió Executiva acordà abonar l'import del segon termini.

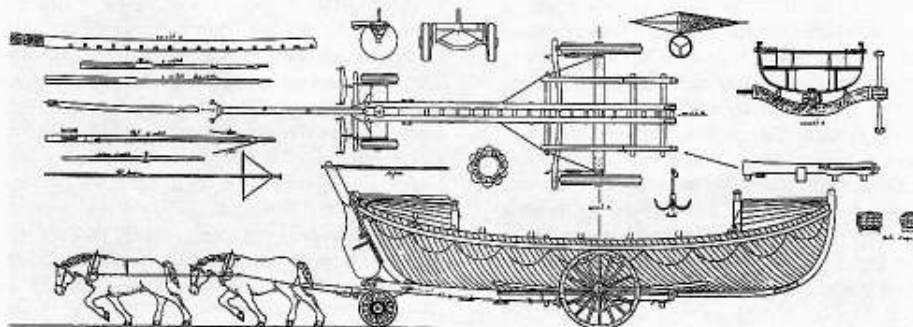
El 1893 la Junta augmentà el material amb estris meteorològics d'utilitat per a la gent del mar: instal·lar a la Caseta un baròmetre i un parallamps. El cap d'any de 1894 cessà de la Junta directiva Salvador Albert i diversos vocals. A mitjans de 1896 la junta fou visitada pel bisbe de Girona, que beneí el material de salvament. La Central esperà que la Junta aconseguís la recaptació suficient per costejar les despeses del manteniment del material i el seu exercici per completar l'estació amb un bot salvavides, a part del llançacaps que posseïa. Cap a l'agost el Sr. Eliza, inspector de la Societat, proposà a la Comissió Executiva l'emplaçament d'un bot salvavides per a l'estació.

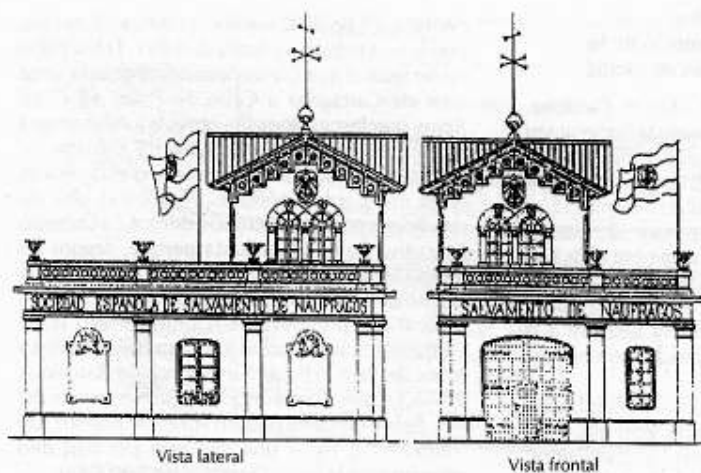
Acomençament de 1897 la Comissió Executiva i la Junta estudiaren la conveniència d'emplaçar el bot i autoritzà la Junta cap al mes d'abril perquè contactés amb Miquel Cardona per a la construcció del bot. La Junta costejaria un terç del cost i la resta ho abonaria la Societat. A mitjans de 1897 la Junta

demanà a Miquel Cardona la ratificació del seu pressupost formulat a finals de 1891. El bot havia de ser igual al que Cardona construï per a la Junta local de Cartagena a Cabo de Palos, el *Víctor Rojas*, i per inspeccionar les obres la Junta nomenà delegat el secretari de la Junta de Districte de Barcelona, Ricard Giralt. Cardona no es ratificà i la Junta envià a la Central el plànol i el plec de condicions per a la construcció del bot. La Comissió Executiva autoritzà la Junta perquè, segons les indicacions de Giralt, es posés a concurs la construcció del bot. Tres firmes constructores en presentares proposicions. Durant el cap d'any s'adjudicà la construcció a la Casa Burell i Cia. La Junta de Sant Feliu girà a la Junta de Barcelona 2.666,66 ptes. com a import del segon termini del bot. Sobre el nom a posar *Miquel de Boera* o *San Telmo* hi va haver una discussió per part dels membres de la Junta Directiva de Sant Feliu.

Al febrer de 1898 la Comissió Executiva gestionà l'adquisició del carro-avarador per al bot i la Diputació Provincial de Girona subvencionà amb 150 ptes. L'entusiasta Junta. A mitjans de 1898 es batejà amb el nom de *Miquel de Boera* i es realitzaren les proves amb el carro-avarador. El secretari de la Junta de Sant Feliu, Sr. Andreu, envià a la Central dues fotografies de la cerimònia de benedicció del bot salvavides. La Central acordà que el material de la dissolta Junta de Roses passés a la de Sant Feliu, que es transportà amb l'escampavia *Dolores*. Per al cap d'any, la Central envià 1.000 ptes a Ricard Giralt per al pagament de l'últim termini del carro-avalador. A finals de 1899, segons la llei de gener de 1887, el bot quedà inscrit en la llista 4a d'embarcacions del Districte

Plànol del carro-avarador del bot de salvament de Sant Feliu de Guíxols. Autors: Isidre Oliveras i Parera i Antoni Rodríguez i Fernández.





Plànol de la caseta de salvament de la «Sociedad Española de Salvamento de naufragos» a Sant Feliu de Guíxols extret de la publicació de Lluís Esteva i Cruaïnas *Estudios sobre temas del Baix Empordà: El Salvament*, de la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Girona, 1981. Publicacions de l'Institut d'Estudis del Baix Empordà, núm. 1 MCMLXXI, pàg. 7.

marítim de Sant Feliu de Guíxols amb el nom de *Miquel de Boera*.

L'alcada de la caseta de salvament feia difícil, arriscada i costosa, l'operació de baixar el bot a la platja per llançar-lo a l'aigua. Per aquesta raó fou necessari construir una nova caseta-aixopluc feta d'obra en lloc adient a la platja per resguardar el bot durant l'hivern i per facilitar-ne el llançament. L'octubre de 1901 acabaren les obres amb un cost de 2.222,40 ptes. de les quals la Central n'abonà tres quartes parts. A començaments de 1902, la Central girà a la Junta de Sant Feliu 800 ptes. l'import de les despeses fetes segons justificants de la construcció de l'aixopluc.

#### El començament de segle a Sant Feliu de Guíxols

La documentació referent a l'organització social, membres de la junta directiva i socis, és molt més abundant durant els anys de la primera dècada del segle XX. El 1910 componien la Junta directiva Joan Fortó Galceràn (president, abans ho havia estat el seu pare); Joan Calzada i Puig (vicepresident), Sebastià Colom Borrell (tresorer), Joan Màs i Ministral i Josep Mallart i Llach (secretaris 1r i 2n) i Baltasar Llorens Buxó, Joan Casas Arxer, Salvador Albert Pey i Eduard Carbonell Bosch (vocals). Els socis fundadors foren l'Ajuntament, Francesc Ferrer i Ferrer, Josep Llorens Buxó, els fills de H. A. Bender, Josep Maria Vidal Largacha i R. Pecher. Els socis subscriptors foren Joan Font, Joan Fortó Jordà, Salvador Andreu, Fermín Calzada, Tomàs Daura, Rafael Patxot, Casimir Rodas, Salvador Roca Carreras, Tomàs Brugada, Salvador

Albert, Joan Màs Ministral, Salvador Ordeig, Josep Planas, Jaume Cantó, Nicolas Rivas Batet, Teresa Jordà, Joan Casas Arxer, Jerónimo Cruaïnas, Pere Llenas, Sebastià Colom, Ramón Guillén, Eduard Carbonell, els successors de R. Valls Martí, Salvador Janer, Francesc Esteva, Sixto Buscadella, Josep Mallart, Joan Calzada Puig i Joan Iglesias. Es comptava amb un total de 6 socis fundadors i 29 subscriptors amb una renda anual de 454 ptes. Com a material de les dues casetes de mamposteria costejades per la Central, un llançacaps *Spandau* i un canó *Dawson* i el bot *Miquel de Boera* costejat per la central i la Junta. El patró del bot fou Joan Figueras. El nombre de vides salvades indirectament foren 6. La quantitat invertida per la Central fou en material 13.500 ptes. i en metàl·lic 9.556 ptes.

L'octubre de 1912 la central realitzà una visita d'inspecció a les juntes locals gironines. A Sant Feliu de Guíxols la visita fou molt elogiada. La caseta, el bot i el material de llançacaps estobaven en bon estat, llevat de les caixes d'aire de sobrecoberta del bot, que eren de zinc i eren inservibles s'havien de substituir per d'altres de fusta embreades i folrades de lona que donaven millors resultats. La Directiva i en concret el seu president, Joan Fortó, comentaren a l'inspector de la Societat la idea que tenien: volien que la seva estació de bot salvavides fos dotada amb un bot automòbil com la Junta de Tortosa i la de Barcelona, però no el van poder aconseguir. La Junta Directiva de 1912 estava composta per Joan Fortó (president), Joan Màs i Ministral (secretari), Sebastià Colom (tresorer), Joan Figueras (patró del bot) i Alonso Perate (autoritat de marina).



### L'últim intent per aconseguir un bot automòbil i la situació nominal a partir de la dècada dels anys trenta fins a la desaparició de la Societat

El 1929 la idea d'adquirir un bot automòbil per a prestar servei a Sant Feliu encara continuava al cap dels membres de la Junta Directiva de Sant Feliu de Guíxols, ja que a partir de 1927 la Central ordenà deixar de construir bots mixtos. Així, a la sessió celebrada el 7 de febrer de 1929 la Junta de Sant Feliu de Guíxols donà compte de la inspecció efectuada per Vicente Olmo Medina, membre de la Central de la Societat, amb la intenció de canviar el bot mixt *Miquel de Boera* per una canoa-automòbil. Aquest canvi s'havia de fer en el cas que la Junta realitzés l'esclart i la caseta de salvament per aquest bot automòbil mitjançant l'enviament de 5.000 ptes. a la Central. La Junta delegà el secretari i el Sr. Castellón per aconseguir l'obtenció del bot automòbil i per emplaçar-lo en lloc adient. En aquell moment no van poder adquirir el bot automòbil, que costava tres vegades més que els bots mixtos. A partir de la dècada dels anys trenta es reduí la subvenció del govern de la República i la Societat es dedicà al manteniment del material. El 1930 el material fou compost pel bot salvavides i els llançacaps *Spandau*, *Lyle* i *Dawson* amb els quals no es féu cap salvament.

Durant la **Guerra Civil** s'instal·laren les forces republicanes a la caseta de salvament. La Junta quedà sense membres ni socis. Morí assassinat el vicepresident Ricard Castelló i per accident, el patró del bot, Joan Figueras. La caseta quedà en estat deplorable i el bot, que es conservava en bon estat, fou difícil de treure'l de la caseta.

Des de la dècada del **anys quaranta** la Junta de Sant Feliu de Guíxols, com quasi la resta de

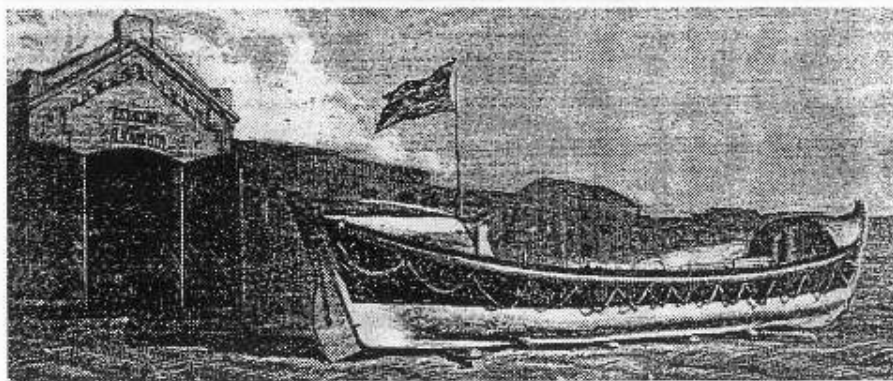
juntes de la Societat, restà amb una actuació nominal en la qual només es donava la documentació referent a l'estat del material i la situació econòmica.

A mitjans de 1965, la Junta de Sant Feliu de Guíxols conservava el bot *Miquel de Boera* i gestionà amb la central per determinar-ne la propietat de les casetes de salvament. El 20 de desembre de 1969 la Central va trametre una circular a la Junta de Sant Feliu, que va respondre a començaments de 1970 per sol·licitar la restauració de la caseta.

Des de l'any 1971 fins al 1976, la societat treballà amb la *Cruz Roja* i la seva secció nàutica: la *Cruz Roja del Mar*. Ambdues institucions anaven juntes fins que a partir de 1976 es consolidà la *Cruz Roja del Mar* hereva de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* com la poden veure a les platges del nostre litoral català.

Des d'aquí dono les gràcies a tothom que m'ha facilitat la recerca a l'estudi de tota la documentació sobre la «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos» a Catalunya: la Facultat de Nàutica de Barcelona (en especial a Charo), la Biblioteca de Catalunya, el Museu Marítim de Barcelona (en especial a Rosa), l'Arxiu Històric de la ciutat de Barcelona (en especial a Xavier), l'Arxiu Central de l'Autoritat Portuària de Barcelona (en especial a Xavier), la Biblioteca Nacional de Madrid, el Museu Naval de Madrid, l'Hemeroteca Municipal de l'Ajuntament de Madrid, l'Arxiu Històric de la Cruz Roja Española (en especial a Charo i Carmen per l'ajuda en la recerca de la documentació sobre l'arxiu històric de la Societat) i a Rosario Rodríguez Fernández i a Encarnació Mengual Ferrer pel meu pensament capficat.

### DOMINE SALVANOS PERIMUS



## Visita d'una Agrupació Naval Algeriana

Albert Campanera i Rovira

Per primera vegada a Barcelona i tercera a Espanya segons va indicar l'agregat militar, van arribar en visita oficial vaixells de la República Algeriana Democràtica i Popular, sota el comandament del coronel<sup>1</sup> Nafaa.

L'agrupació integrada pel vaixell de desembarcament i recolzament logístic (LSL) *Kalaat Beni-Rached* 473 i la fragata (FF) *Rais Kelic* 902, procedia de Brindisi, Alexandria, Latakia i Izmir, escales anteriors en aquest creuer d'instrucció que conclourà pròximament a Alger, amb 107 alumnes de 4t curs a bord, de l'Escola de Forces Navals.

La visita, molt interessant per la nacionalitat i origen dels vaixells, no va defraudar l'espectació creada, en especial la *Rais Kelic*, nom d'un almirall algerià del segle XVI al servei de la

*Sublim Porta*, per tractar-se d'un vaixell de construcció soviètica de la classe *Koni* (tipus 1159.2), especialment dissenyat per a l'exportació i en servei en marines tan singulars com les de Cuba, Iugoslàvia, Bulgària i Líbia.

Construïda a les drassanes fluvials Zelenodolsk —prop de la ciutat de Kazan, al riu Volga, a 320 km del mar Negre—, entre desembre de 1979 i juny de 1982, forma conjuntament amb la *Mourad Rais* 901 i *Rais Korfou* 903 la *crème* de la marina algeriana.

Amb un desplaçament de 2.000 tones (apc) i unes dimensions de 95 x 11.3 x 3.8 m, és un vaixell de coberta correguda, proa llançada i popa germànica, de perfil extraordinàriament baix. És una derivació de les veteranes *Grisha* (tipus 1124) de 1968, molt populars al anys d'expansió de la marina soviètica.

El seu sistema de propulsió, que totalitza 33820 kW de potència, és del tipus CODAG (acrònim internacional d'origen anglès que vol dir combinació de motors dièsel i turbines de gas), compost per dos dièsel tipus B68 laterals i una turbina de gas Nikolayev M8B engranada a

Fotografia del LSL *Kalaat Beni-Rached* 473, entrant pel matí al port de Barcelona



<sup>1</sup> A la marina algeriana els graus són idèntics per a les tres armes.



Fotografia de la FF *Rais Kelic* 902, un dels vaixells més importants de la marina argelina d'avui dia. Cal observar la franja negra a bona part de l'amura d'estribord, característica de les construccions russes.

l'eix central que accionen tres hèlixs, més dos timons igualment laterals, mentre en toldilla, darrera el muntatge doble popel han situat un dièsel auxiliar de través, per a generar energia al port; la velocitat màxima combinada és d'uns 30 nusos, amb una tripulació de 120 persones.

Pel que fa a l'armament i a l'electrònica no aporten cap novetat, a excepció del sistema missilistic a/a SA-N-4 *Gecko* en muntatge retràctil i al reclam antisubmarí format per dos depressors amb els seus torpedes emissors de sorolls, més els escars mòbils llançacàrregues, sistema atípic que forma en tot el seu conjunt una estranya amalgama d'armes i equips.

Ben conservada i tremendament robusta i austera per a tots els estàndards occidentals, la *Rais Kelich* continuarà sent durant un temps i en funció de la informació oferta, motiu de controvèrsia en els anuaris navals, per discrepàncies entre les característiques donades i les contrastades.

Pel que fa al *Kalaat Beni Rached*, es tracta

d'un vaixells polivalent, construït entre 1982-1983 per Vosper Thornycroft a Wolston (U.K.), similar a l'omani *Nasr El Bahr*, amb àmplies capacitats (fins a 240 homes), utilitzat en aquest creuer per allotjar els alumnes en el seu últim curs acadèmic, i les seves característiques són àmpliament difoses pels fabricants.

El seu nom recorda el d'una fortalesa espanyola presa per la tribu dels Beni-Rached l'any 1792, i posteriorment per les batalles lliurades en les seves rodalies per l'Emir Abdelkader.

Amb un desplaçament de 2.310 tones (apc) i unes dimensions de 93 x 15 x 2,15 m, la seva maquinària, armament i electrònica prové d'un ventall de nacionalitats. Crida l'atenció el doble sistema de contramesures electròniques (ECM) Wallop Barricade i la generosa pista popel per què pugui operar-hi l'únic helicòpter *Sea King* ASW de que disposa actualment la marina algeriana, comprat directament a Westland, que el construeix sota llicència.

## La regata *Cutty Sark*

Camil Busquets i Vilanova

Ben pocs espectacles hi ha que resultin més bonics, evocadors i emotius que un veler navegant a tot drap. I malgrat que el vapor arraconés la propulsió a vela a un lloc gairebé només anecdòtic i històric, cada vegada que un veler, o uns quants amb aparell de creu apareixen per algun port hi ha una munió de gent que s'amuntega per veure'l, tocar-lo i gairebé afalagar-lo.

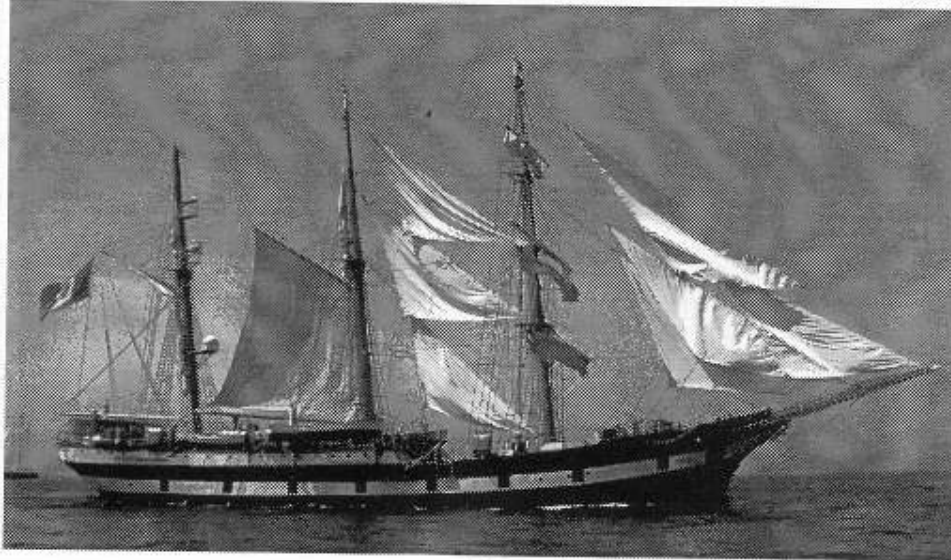
Aquest darrer estiu Palma de Mallorca, malgrat que només durant quatre dies, ha estat un dels ports d'escala de la regata *Cutty Sark*, en la seva primera —i molt probablement, per ara, única— navegació pel Mediterrani. Amb aquest sentit se'ns fa molt difícil arribar a comprendre el perquè Barcelona, que vol considerar-se com la ciutat marinera més important del

Mediterrani, no ho demanà amb temps suficient. Al cap i a la fi, una travessa des de Gènova a Nàpols, tant se li'n donava fer escala a Palma o a Barcelona.

La regata *Cutty Sark* està considerada com la més important de vaixells de vela d'altura que existeix. Començà a l'any 1956 arran d'una inspiració que tingué un advocat jubilat londinenc, Bernard Morgan, que la instituí com a homenatge a aquells vaixells de vela que se'ls anomenà de *Tall Ships* (vaixells alts) a també *Windjammers* (mastegadors de vent). Ambdós conceptes esdevinguts un timbre d'honor, malgrat que el segon era per als tripulants dels vapors, en un desig de caricaturitzar-los i ridiculitzar-los. A la primera edició concorregueren 21 vaixells, que navegaren entre Torbay i Lisboa.

A l'arribar l'any 1972 la regata, malgrat el gran nombre de participants i el creixent èxit aconseguit, es trobà en garirbé una situació sense sortida, i corria un seriós perill de desaparèixer. Però amb l'ajut d'una societat comercial britànica (Berry, Bros &

Vaixell escola italià *Palinuro*, un dels velers participants en la *Cutty Sark*.



Rudd), propietària de la marca de whisky *Cutty Sark*, nom del famosíssim clipper, preservat en un dic sec del museu naval de Greenwich, va poder tirar endavant i va ésser reconeguda des de llavors com a *Cutty Sark*. L'edició d'enguany ha estat la XL i ha tingut dos escenaris a la vegada, el ja esmentat de Gènova-Palma-Nàpols, i un altre al Bàltic amb destí final a la ciutat de Sant Petersburg, amb motiu de la Setmana Naval del Neva enguany commemora el III Centenari de la constitució de la marina militar rusa pel Tsar Pere el Gran.

A la regata *Cutty Sark* poden participar-hi tota mena de vaixells de vela, només amb dues limitacions: que medeixin una eslora superior als 9 metres, i que com a mínim la meitat de la seva tripulació estigui formada per jovent d'entre 16 i 25 anys. El guanyador de la regata no és el vaixell més gros, ni el més llarg ni el més ràpid. Ho és

només el que, en una votació feta entre totes les tripulacions participants, es considera que més ha contribuït a l'entreteniment, amistat i companyonia entre tots els participants.

A la regata d'enguany hi participaren prop de quatre desenes de vaixells que representaven els següents països: Itàlia (18), Polònia (5), Espanya i Portugal (3), Alemanya, Bulgària i Regne Unit (2) i Txèquia, França, Indonèsia i Venècia (1). Presidents d'honor en foren el Rei d'Espanya, Joan Carles I, i el president d'Itàlia.

En certa manera, vista la regata des d'un punt de vista exclusivament naval, fou una veritable pena que el nombre de velers amb aparell de creu no hagués estat més gran, perquè una ocasió com aquesta es presenta només una única vegada a la vida.

Vaixell escola búlgar *Kaliakra*, un altre dels participants en la regata d'enguany.



El Consorci *EL FAR* ens ha fet arribar aquesta notícia, que amb gust publiquem per si a algú dels nostres consocis li interessa.

## Curs auxiliar de manteniment exterior del vaixell

### Descripció

Es formarà els alumnes en les tècniques i materials necessaris per a realitzar el manteniment i reparació del casc del vaixell, ja sigui de fusta o de fibra: neteja, diagnòstic de problemes que poden aparèixer (òxid, paràsits, taques) i aplicació dels tractaments necessaris, preparació de pintures, pintat i envernissat de la superfície amb diferents tècniques, disseny i retolament, etc.

### A qui va dirigit el programa

A joves menors de 25 anys que estiguin a l'atur.

### Qualitats personals convenients

Ser polític. Tenir bona habilitat manual. Estar interessat en els temes marítims.

### Calendari i horari

El curs s'iniciarà el mes d'octubre de 1996 i finalitzarà al febrer de 1997, pràctiques incloses. Horaris de matí.

### Objectius del programa

Aconseguir una formació tecnològica suficient per a la ràpida inserció laboral dels alumnes.

Estructura del programa  
300 hores de coneixements bàsics i tecnologia.  
200 hores de pràctiques a les empreses.



### Centre on es cursen

**EL FAR, Centre dels treballs del mar**  
Pg. Joan de Borbó, 76-C - 08039 Barcelona  
Tel. 221 74 57  
Horari d'atenció al públic: de 9 h a 14 h  
de 15 h a 18 h

## Curs de modelisme i maquetisme

### Objectius del programa

Formar modelistes capaços de treballar amb tot tipus de materials i de realitzar tant maquetes formals amb objectius de difusió i exhibició, com maquetes funcionals, models per a aplicacions industrials i models destinats a usos recreatius i de col·leccionisme.

### Metodologia del programa

Fonamentalment pràctica. S'ofereixen coneixements bàsics teòrics que posteriorment s'apliquen i experimenten en la pràctica. Es treballa amb dos tipus de productes: diorames i maquetes geogràfiques i models d'embarcacions.

La metodologia és complementada amb un programa de visites a instal·lacions i empreses relacionades amb la formació impartida.

### A qui va dirigit el programa

Persones menors de 25 anys, en atur.

### Qualitats personals convenients

Ser ordenat. Estar interessat en temes marítims. Es valoraran coneixements de dibuix tècnic.

### Calendari i horari

El curs s'iniciarà a l'octubre de 1996 i finalitzarà a principis de 1997. Horari de tarda.

### Estructura del programa: 380 hores

- Disseny, ús i interpretació de plànols.
- Dibuix tècnic.
- Execució en volum dels objectes representats en el plànol.
- Tractament de diversos materials utilitzant tècniques modernes i clàssiques.
- Concepció i realització de diferents tipus de maquetes: geogràfiques, prototipus, diorames i models.
- Orientació laboral.

## Nuestra Vela Latina

Ed. Juventud

Isidre Oliveras i Parera

Al-leluia, al-leluia!, per fi ha sortit un llibre d'aquells que s'hi pot sucuar pa i llepar-se'n els dits. És un llibre que desvetlla tots i cadascun dels secrets que fins ara hi havia sobre la vela llatina.

El llibre l'han escrit Francesc Oller i Vicente García-Delgado. Els dibuixos, meravellosos, són de Francesc Oller, i les fotografies de Vicente García-Delgado.

Què puc dir del llibre *Nuestra Vela Latina*? *Chapeau!* El recomano al modelista. Hi trobarà detalls constructius de barques que són una meravella, caros, barques de bou, barques de l'encesa, detalls de palangrera, de sardinal i una llarga llista difícil de parlar-ne aquí.

També el modelista hi trobarà les maniobres i tots els aparells per fer-les. Per tant, el modelista podrà des d'ara arborar i aparellar una barca sense que li falti cap detall.

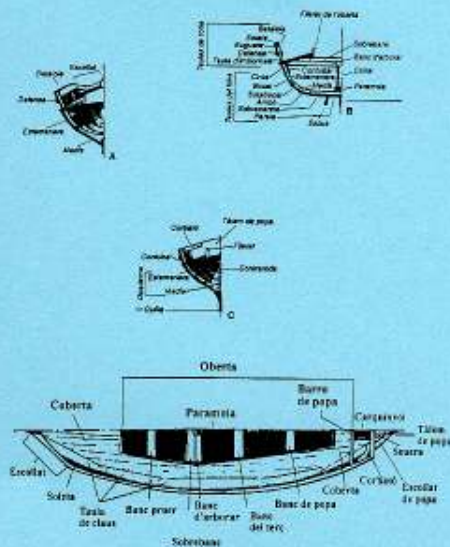
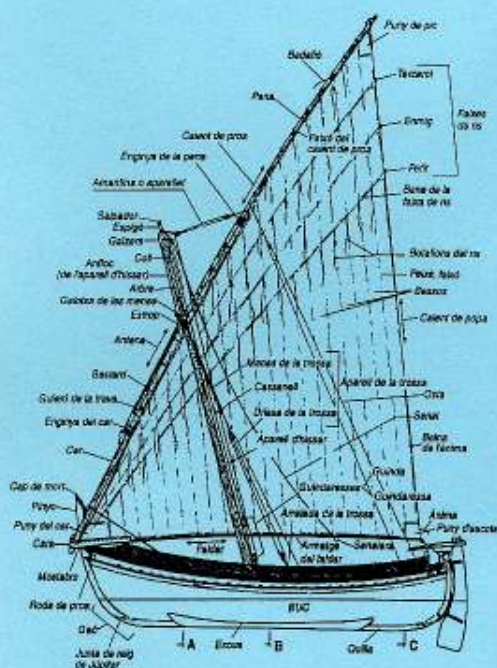
Aquell afeccionat a navegar, com navegar de cenyida, al llarg, a un desquartelar, de través, per l'aleta, d'empopada, a l'orsa llarga i curta. I a més a més, naveguen a la bona i a la mala.

També tracta dels bots de regates antics i actuals i de l'art de navegar amb vela llatina i, a més a més, de tota la seva història.

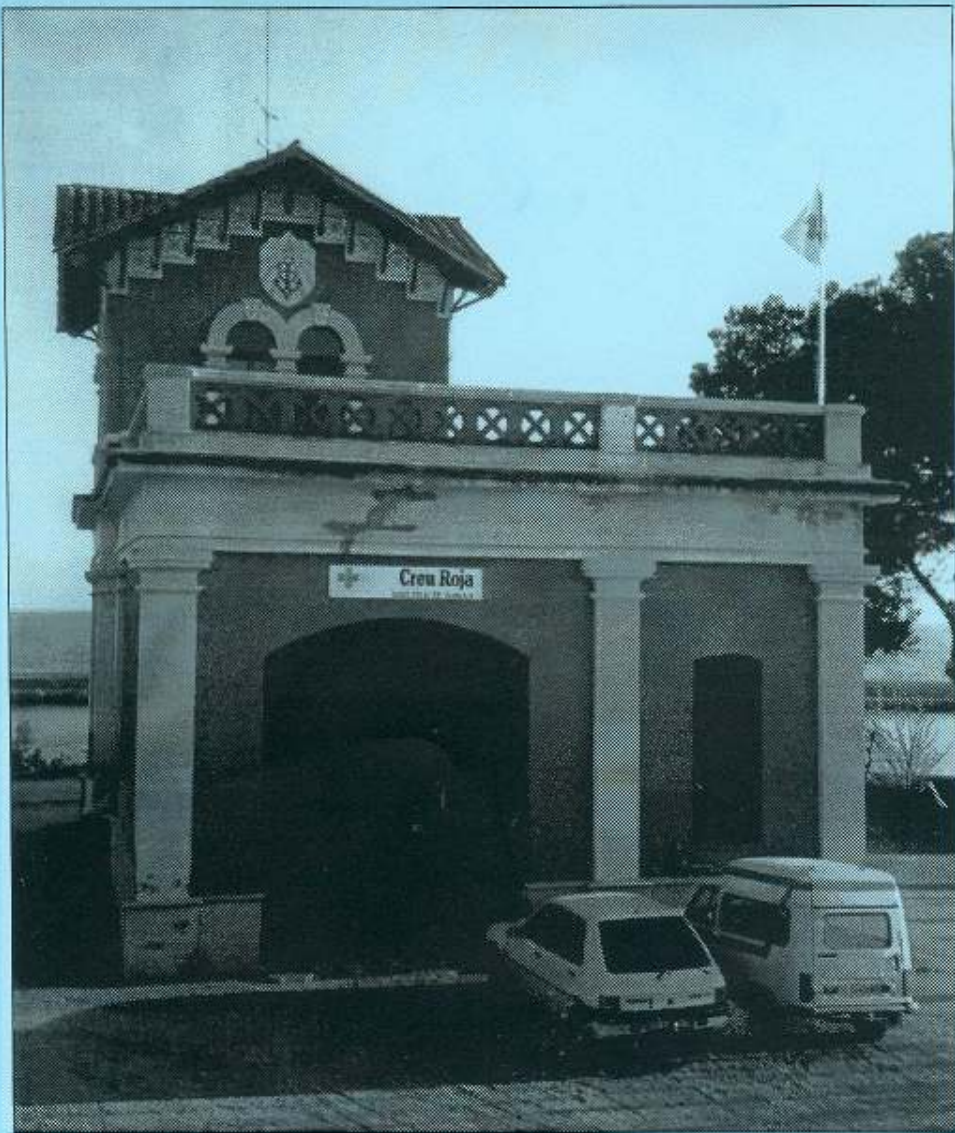
l'afeccionat a l'arquitectura naval, hi trobarà com calcular un centre de deriva, centre de carena, centre de gravetat i centre vèlic, entre moltes altres coses interessants com els càlculs i el traçat d'una vela llatina.

Amics, no puc esmentar tota la temàtica del llibre perquè és molt extens. Però us asseguro que no hi falta res. Així és que compreu-lo, no us en penedireu mai de tenir-lo. És un llibre de consulta continuada. Són diners ben gastats.

Companys Francesc i Vicente, moltes felicitats! No us pareu aquí; teniu fusta per escriure'n d'altres, tots dos formeu un bon equip. Endavant!



Il·lustracions de la coberta del llibre «Nuestra Vela Latina», de Francisco Oller i Vicente García-Delgado



ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU  
MARÍTIM DE BARCELONA





## FE D'ERRATES

En el número 4, any 1996 de la revista SIRGA:

—Pàgina 76, segona columna, segon paràgraf, primera línia:

Allà on diu: *representacions*

Ha de dir: **presentacions**

—Pàgina 79, primera columna, quart paràgraf, novena línia:

Allà on diu: *vergues*

Ha de dir: **vergues a cinc i sis**

—Pàgina 81, segona columna, primer paràgraf, segona línia:

Allà on diu *caçao pollacra*

Ha de dir: **caça o pollacra**

—Pàgina 94, primera columna, desè paràgraf, primera línia:

Allà on diu: *el mes d'octubre*

Ha de dir: **a últims**