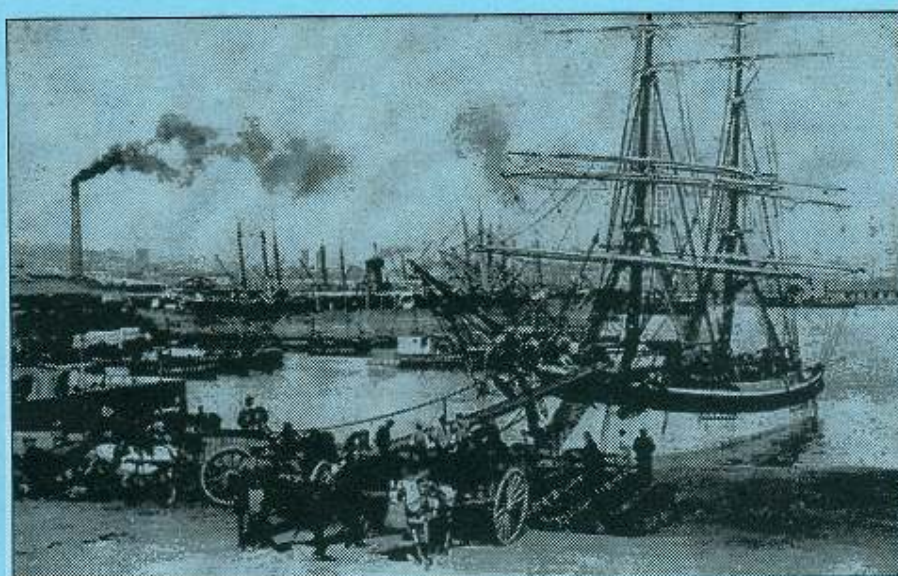


STRIBA

Revista de l'AAMMB

DESEMBRE 1997
ANY IV - Núm. 6

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



MODELISME

Ja són dos

ETNOGRAFIA

El Llaüt de les Balears (II part)

EVOLUCIÓ CONSTRUCCIÓ NAVAL

Especificacions de les Eslores

INVESTIGACIÓ

Anàlisi i reflexió sobre el salvament de naufrags a Catalunya i l'arxipèlag Balear: l'explicació actualitzada de la seva realitat històrica.

MARINA DE GUERRA

Visita d'una flotilla de corbetes Italianes

NOTICIARI

Visita del Consell Directiu de l'AAMMB a la fragata A.R.A. "Libertad"

"De la barca a la companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima, 1750-1850"

Ressenya de la conferència de n'Isidre Oliveras i Parera: Arboradura i Eixàrcia en vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX

La vela, l'esbarjo i la mar: el llagut "La Gàvina" del M.M.B.

EDITORIAL, 131

Consell de Redacció

MODELISME, 132

Ja són dos

Pau Ribé i Quimasó

ETNOGRAFIA, 134

El Llaüt de les Balears (II part)

Vicente García-Delgado Sancho

Traducció: Manel Jabal i Fernández

EVOLUCIÓ CONSTRUCCIÓ NAVAL, 138

Especificacions de les Eslores

Carles Viladevall i Ponti

INVESTIGACIÓ, 141

Anàlisi i reflexió sobre el salvament de naufragats a Catalunya i l'arxipèlag Balear: l'explicació actualitzada de la seva realitat històrica.

Antoni Rodríguez Fernández

MARINA DE GUERRA, 146

Visita d'una flotilla de corbetes Italianes

Albert Campanera i Rovira

NOTICIARI, 148

Visita del Consell Directiu de l'AAMMB a la fragata A.R.A. "Libertad"

Consell de Redacció

"De la barca a la companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima, 1750-1850"
M.M.B.

Ressenya de la conferència d'en Isidre Oliveras i Parera: Arboradura i Eixàrcia en vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX

Consell de Redacció

La vela, l'esbarjo i la mar: el llagut "La Gavina" del M.M.B.

Antoni Rodríguez Fernández

Joan Ubach i Soriano

Portada: Bergantí rodó varat a l'escollera de l'Oest del port de Barcelona. Postal de principis de segle. Fons Museu Municipal de la Nàutica d'El Masnou.

Contraportada: Dibuix del "Maria Assumpta" reproducció de la pintura de M. Martín Barriouevio.



Direcció:

Antoni Rodríguez Fernández

Consell de Redacció:

Junta de l'Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona

Maquetació:

Antoni Rodríguez Fernández i Eulàlia Massana Molera

Producció i impressió:

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

Edita:

Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona

ISSN 1135-4143

Administració:

AAMMB, Museu Marítim, Av. Drassanes, s/n, 08001 Barcelona

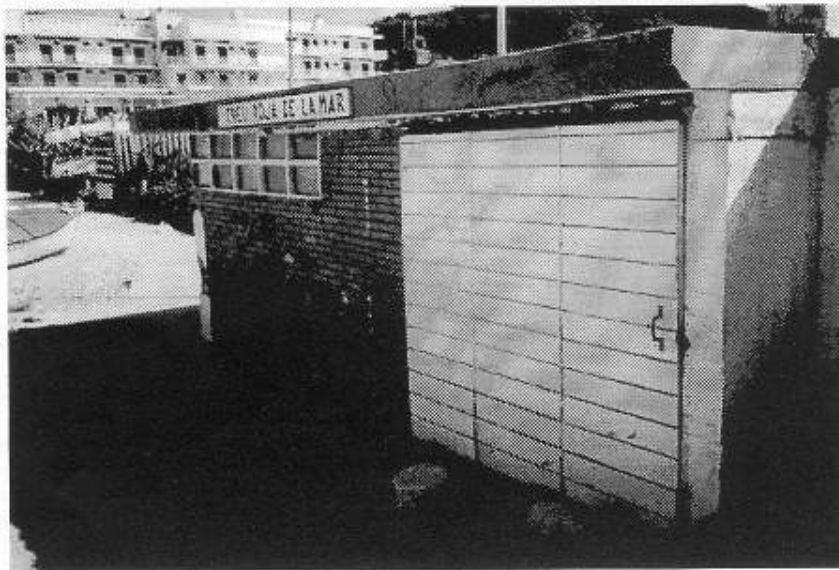
SIRGA no es responsabilitza de l'opinió que expressen els articles signats.

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

Des de SIRGA, l'AAMMB vol apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim amb la publicació d'articles d'actualitat. Així neix aquest número 6 amb temes que tracten la nova exposició permanent del M.M.B.; la visita realitzada pel consell directiu de l'AAMMB al vaixell-escola argentí "Libertad"; les xerrades pedagògiques realitzades al nostre local social, dintre del Museu Marítim de Barcelona, sobre l'Arboradura i l'Eixàrcia en vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX; l'estudi mitjançant plànol d'un dels pocs llaguts d'esbarjo que es conserven a Catalunya i que forma part del patrimoni del MMB; i la publicació dels articles sobre modelisme, etnografia, investigació, marina de guerra i recuperació del nostre Patrimoni Marítim, que continuen la línia marcada per SIRGA.

SIRGA té la intenció de difondre i salvaguardar el Patrimoni Marítim. En aquest sentit uns objectius a assolir serien una col·laboració més estreta entre l'AAMMB i el MMB sobre temes a debatre: la situació del Patrimoni Marítim exposada als Fòrums de Debat del Patrimoni Marítim, als Congressos Internacionals dels Museus Marítims (ICMM) i l'actualitat del Cens de Patrimoni Marítim de la Costa Catalana, que es podrien exposar a la revista.

Una altra col·laboració amb el MMB seria poder tractar i exposar a la revista els aspectes puntuals de les activitats que desenvolupa el Museu als departaments de difusió i de recerca, a l'arxiu fotogràfic, etc... i saber la situació de l'emmagatzematge de les col·leccions dels objectes museístics, reflex de la cultura marítima catalana.



Caseta de la SESN (inaugurada el 21 .09.1968). Avui aquesta última caseta construïda per la SESN forma part del lloc de socors de la Creu Roja del Mar junt amb la caseta cedida per la Diputació de Barcelona (programa de Seguretat i Higiene 1996/98). Foto:Antoni Rodríguez i Fernández.

Ja són dos

Pau Ribé i Quimasó

Quan donava els últims tocs de màquina a l'article de la revista **SIRGA** número 4 titulat "Un modelista com pocs", em va arribar la notícia que un altre senyor es trobava en un cas semblant al d'en Ramon Vila, protagonista de l'esmentat article.

Això és motiu d'alegria dintre de la família dels modelistes, no importa el tipus de modelisme o maquetisme que es practiqui, l'objectiu sempre és el mateix: reproduir amb la màxima fidelitat i a una escala determinada un objecte, una cosa, un estri, etc..., que existeix o ha existit.

El modelisme és un art, afició, entreteniment, diguem-li com es vulgui, digne de molta consideració i de tenir-lo en compte, ja que en les seves reproduccions sempre hi ha una intenció: la de reviu amb la màxima exactitud la història d'un passat o present de fets o objectes que han merescut el respecte i l'admiració de tothom. Per tant, el qui fa modelisme (sempre parlant d'una certa qualitat) dóna a conèixer la història d'un passat, o d'un present que un dia arribarà a ser-ho.

El modelista no sé si es fa o neix, però puc dir que per ser-ho, a part d'unes mans sensibles i capaces de dur a terme el treball, ha de tenir una bona mesura d'arqueòleg i la inquietud d'un investigador, sense aquestes qualitats no farà mai una peça ben feta.

Aquest diguem-li pròleg, vol servir d'homenatge a aquests modelistes anònims que han dedicat gran part de la seva vida a una sola obra, però que l'han portada a terme amb una dignitat i fidelitat d'elogi.

He tingut el goig de conèixer-ne dos, un és en Ramon Vila, l'altre és en Jordi Vidal i Batlles, del qual intentaré tot seguit fer una breu biografia, de l'autor i la seva obra.

En Jordi Vidal i Batllés té 72 anys i és fill i resident de tota la vida de la industriosa ciutat de Terrassa, famosa des de sempre pel seu potencial dintre del ram del tèxtil i augmentada avui dia per un gran entramat d'indústries diverses.

En Jordi i la seva família, de sempre, han estat lligats dintre del camp del teixit, motiu pel qual en Jordi va cursar la carrera d'enginyer tècnic d'aquesta especialitat. Més tard es passà al ram de la informàtica en el que es jubilà a l'edat de 68 anys.

La seva inquietud pel modelisme la porta dins

des de molt petit, ja que a l'edat de deu anys ja construïa petits vaixells amb l'esclafa de pi, algun d'ells encara els guarda avui dia amb molt d'afecte; també a l'entorn d'aquesta edat construí un petit barquet prenent com a model un d'un dibuix que va caure a les seves mans, però que l'arranconà per no trobar aquest treball prou escaient. Ja de més gran construí el bergantí "*Lawrence*" i més tard el cutter "*Andromede*", aquests dos últims amb equips de muntatge de la desapareguda empresa de Kitts Art amb Fusta. En aquests dos models ja dóna a percebre la netedat del seu treball i el modelista que de petit sempre ha portat dintre.

Però no és fins a l'edat de 58 anys, poc abans de jubilar-se, que no pren la determinació de dur a terme l'obra que ha durat prop de 14 anys: el vaixell que va ser nau insígnia de la marina de vela de guerra dels anglesos: el "*H.M.S. Victory*", cèlebre durant la coneguda batalla de Trafalgar perquè a bord d'aquest vaixell i durant l'esmentat combat trobà la mort l'almirall anglès Horaci Nelson.

Aquest vaixell, que és una fragata molt completa de primera classe i tres ponts, ha estat el punt de mira de molts modelistes, però començar-la i acabar-la de cap a peus fins el mínim detall són pocs els qui ho han dut a terme.

L'any 1982 començà l'estudi d'aquest vaixell per construir-lo a l'escala 1/50. Durant un any llarg no fa res més que investigar tot el publicat sobre aquest tema. Realitza un viatge a Anglaterra per visitar l'esmentat vaixell i conèixer d'una manera palpable l'anatomia d'aquesta nau; heus aquí com deia en començar, el treball d'investigació tan necessari per dur a terme una obra ben feta.

Després d'aquesta investigació confecciona una llista on hi ha una per una totes les operacions per la construcció i l'ordre a seguir-les, a fi que una feina feta no destorbés la construcció de la primera. Més d'un any amb una feina feta totalment burocràtica, d'estudi de plànols i d'introduir dades a l'ordinador per poder confeccionar l'esmentada llista; aquesta última part és on es nota la seva faceta dintre de la informàtica.

Gran part del seu treball està basat en el llibre anglès "*L'anatomia del H M S Victory*" i un conjunt de més de 800 fotografies fetes a bord de l'autèntic "*Victory*", a part d'un gran nombre de diorames aconseguits pels museus del Regne Unit. En fi, un autèntic reguitzell de documentació on només es parla del vaixell en qüestió.

En preguntar-li pels entrebancs que representa la construcció d'una obra com aquesta, la seva

resposta és contundent: no ha tingut gairebé cap obstacle en la seva construcció, ja que abans de començar a bastir una peça meditava i estudiava molt la seva confecció; aquest ha estat el motiu principal de la seva tardança a acabar-la.

Segons ell, la peça que més li ha costat de construir ha estat una escaleta de cargol que uneix dues cobertes. Comenta que el llibre "*La anatomia del HMS Victory*" en parlar de la construcció d'aquesta escala avisa que és molt difícil de fabricar amb fusta i aconsella fer-la de metall, però per en Jordi aquest avís va ésser un repte i tenint en compte totes les dificultats acabà construint-la de fusta, tal com era en la realitat.

Davant del comentari de quantes hores de feina creu que ha esmerçat en la construcció d'aquest vaixell, triga una mica a contestar. Al final diu que comptant les jornades setmanals de 44 hores ben bé ha trigat uns set anys llargs; fent càlcul ràpid això són més de 15.000 hores. Després de fer el càlcul qui ha quedat astorat sóc jo.

A part del gran treball realitzat tant manual com d'estudi, hi ha un altre mèrit afegit que sembla que no s'aconsellà de ningú, i si alguna vegada ho ha fet ha estat per qüestions de subministraments mercantils, com poden ésser on trobar certes fustes, fils, pintures i altres accessoris auxiliars.

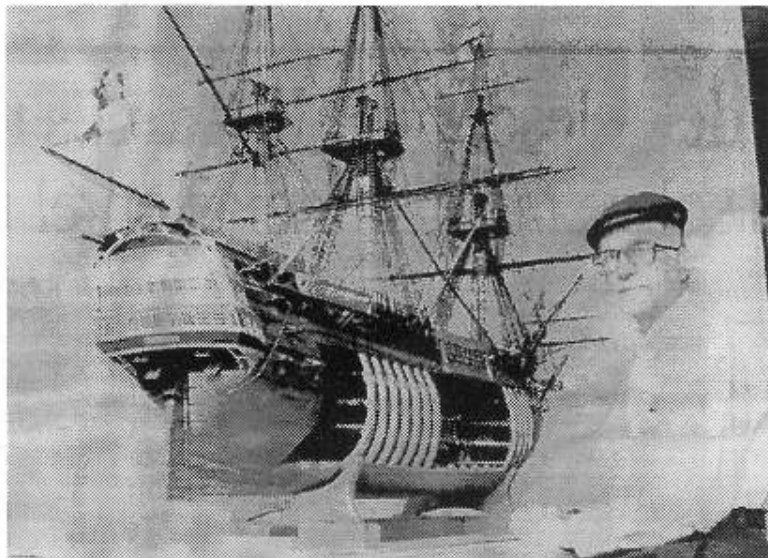
Per fer més complet aquest treball, gran part de la banda d'estribord deixa al descobert l'interior del vaixell per poder veure les facetes que normalment queden amagades amb una maqueta normal, i que donen un gran mèrit a l'obra.

Després de comentar l'esplèndid treball dut a terme, s'adona que avui a part de la seva edat, ja té 72 anys, no el podria fer, però que tampoc en iniciar-lo s'imaginà la seva envergadura. Jo crec que fins ara que el té acabat, no se n'ha adonat.

Aquesta maqueta té una mida respectable, per haver-lo bastit al segon pis de l'estatge on viu. Li faig menció de la dificultat per treure'l a fora. Diu que aquesta és una dificultat mínima davant de les que ha passat construint-lo, però creu que fent-li un embalatge fort el podrà baixar penjat d'un motor per l'ull de l'escala.

Per acabar, una bona nova: en Jordi ha deixat en dipòsit el seu vaixell al Museu Marítim de Barcelona. Si visiteu la magnífica exposició "*De la barca a la Companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima. 1750-1850*", que s'inaugurà el propassat dia 28 de maig, podreu admirar aquesta magnífica obra que llueix al centre de l'exposició.

Aquest juliol el Full Informatiu de l'Associació anuncià la donació que féu en Jordi Vidal i Batlles: unes imatges enregistrades en vídeo sobre la construcció del seu model del navili "HMS Victory".



Jordi Vilar i el seu "Victory". Fotografia: Mané Espinosa. La Vanguardia (Dilluns, 26 maig 1997, pàg. 30)

El llaüt de les Balears (part II)

Vicente García-Delgado Sancho
Traducció: Manel Jabal i Fernández

Principals característiques i les seves diferenciacions amb les catalanes. Una de les principals característiques és que són de formes més quillades, o sigui, que tenen, en proporció, un major puntal i més poca mànega, cosa que dona una relació eslora/mànega entre 2.6 i 3.5. Tenen unes línies més fines que les catalanes, gràcies aquestes qualitats permet obtenir un major coeficient vàlic de majors dimensions, i per tant, un major rendiment i qualitats marineres, com pot ser un major angle de *cenyida*, el que vol dir que li permeten *barloventejar* millor, qualitat que fan que sigui de més vàlua, el que ha permès que les seves formes, encara avui, estiguin molt presents a les nostres costes, d'una manera natural, ja que ha sabut adaptar-se a les necessitats dels moments actuals i per això no han desaparegut, com la major part de les embarcacions tradicionals de tota la costa llevantina de la nostra península.

Per altra banda, aquestes proporcions i formes avui dia han variat substancialment degut a l'aparició del motor. La seva *popa* s'ha adaptat a les noves necessitats, fent que les seves formes tinguin un major desenvolupament, amb més *calata* la *popa*, per tal que les pales de l'hèlice treballin adequadament.

Les formes de la *proa* tenen una exagerada projecció a l'exterior, gràcies a les *reveses*, o "escalamots" de les *quadernes*, per tal que no embarqui aigua, la *brusca* dels *baos*, ja no són tan acusats, degut al fet que ja no es fan servir les *veles*. El *bastiment* ja no va *escorat*, fet que fa que no embarqui tanta aigua i no té per que desallotjar-la d'una manera ràpida, la qual cosa permet una major comoditat a bord.

Algunes de les característiques constructives que les diferencien de les catalanes són: Les *quadernes* són dobles, en tota la seva extensió, l'*escalamot* o *estemenot* és part d'aquesta (de la *quaderna*), que surt pels costats com a suport de les *taules de l'orla* que en algunes ocasions tenen un *cintó* o *red*. Per la part exterior del *bastiment*, porta un *cordó* a mode de *soleta* i amb forma de mitja-canya anomenada *sola*. Per la part interior del *cintó* o *rodó* es recolzen les *escalameres*.

Els materials emprats per la construcció del *bastiment* acostumaven a ser l'alzina, l'oliver i el roure per a l'estructura, el pi del nord pel folre i coberta, el pi de Formentor per a l'arboradura i el perer, boix, plàtan i l'olivera borda per altres peces.

Pot portar d'un a tres bancs repartits a tota la llargada de la coberta.

Encetats els anys 30 del nostre segle començà a col·locar-se una *sobre-quilla* anomenada *peça*, que és, estructuralment parlant, la que suporta les *quadernes*, per la part interior, d'aquesta manera les embarcacions que tenen la necessitat d'aproximar-se a la costa, en cas d'enrocar-se o topar, amb la *quilla* exterior el *bastiment* no fes aigües i pogués arribar sa i estalvi a port.

El *corach* de *proa* i *popa* o *contra-rodes* estan fermades a la *peça* pels seus extrems. Les *Taules de folre* acaben a la *gresa* de la *peça* i no a la *quilla*. També hi ha diferenciacions en la distribució de la *coberta*, principalment per dues *sobre-cobertes*, que acostumen a tenir els *llaüts* mallorquins. Un a *proa* i l'altre a *popa*. La *sobre-coberta* de *proa* rep el nom de *paramola* (no s'ha de confondre amb la *paramola* on es recolza la base de l'*arbre mestre* en els *llaüts* catalans). La *sobre-coberta* de *popa* rep el nom de *tamboret* o *taburet*.

A les dues *sobrecobertes*, en alguns casos, tenen les *enfogonadures* corresponents al *pal de trinquet* (a la *sobre-coberta* de *proa*) i al *pal de mitjana* (a la *sobre-coberta* de *popa*).

Acostumen a portar, als costats, els clàssics bitons de proa, i tot sovint també a *popa*. També portaven a *proa* unes *maneguetes* que feien les funcions de *corbatons* i *cornamuses* a la vegada.

Pel que fa als bancs, tenen la mateixa corbatura que els *baos* que a diferència de les catalanes, tenen els bancs plans i els tacs de corredors.

La *cossia* és totalment rectilínia, que a diferència de les catalanes, són més amples per la seva part central, amb relació als seus extrems, amb les dues versions la *cossia* està coberta per una sèrie de *curtes* a tota la seva llargària.

La distribució de la coberta principal, varia en funció dels treballs a què es vol dedicar: poden ser de *coberta correguda* amb tres *escotilles* o bé en una sola *escotilla* allargada, anomenada "cossia". Poden por-

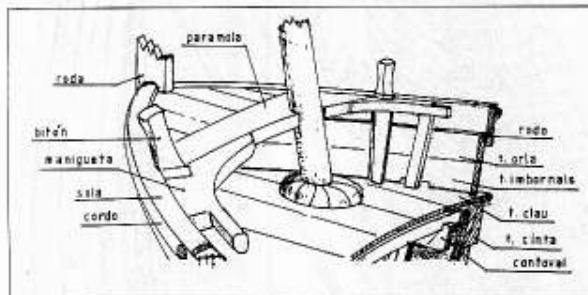
tar, a més a més, una altra escotilla a popa anomenada *escotilló* on s'instal·la el *patró* de l'embarcació mentre mena l'*arjau*.

Sovintejava que a *proa* també portés una altra petita *escotilla* on s'entaforaven *busells*, veles i tota mena d'estris de poc pes que no eren d'ús freqüent, estant tot plegat tapat per mitjà dels *curtés*.

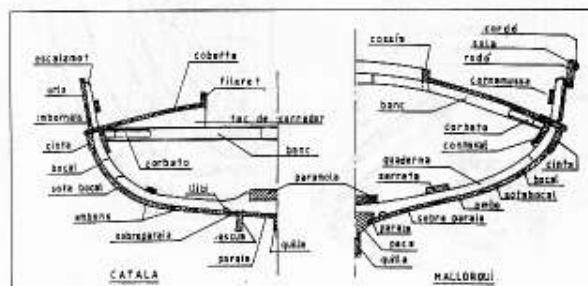
Els bastiments de majors dimensions podien portar un *balou*, com els *falutxos* i *quillats* valencians o catalans.

Les *popes* podien ser varades, segons el tipus de *llaüt*, sent les *popes* de *mirallí* les de *popes arrodonides* les que més s'acostumaven a realitzar com alternatives a les més clàssiques, per tots conegudes (veure dibuix del nº 4 de Sirga)

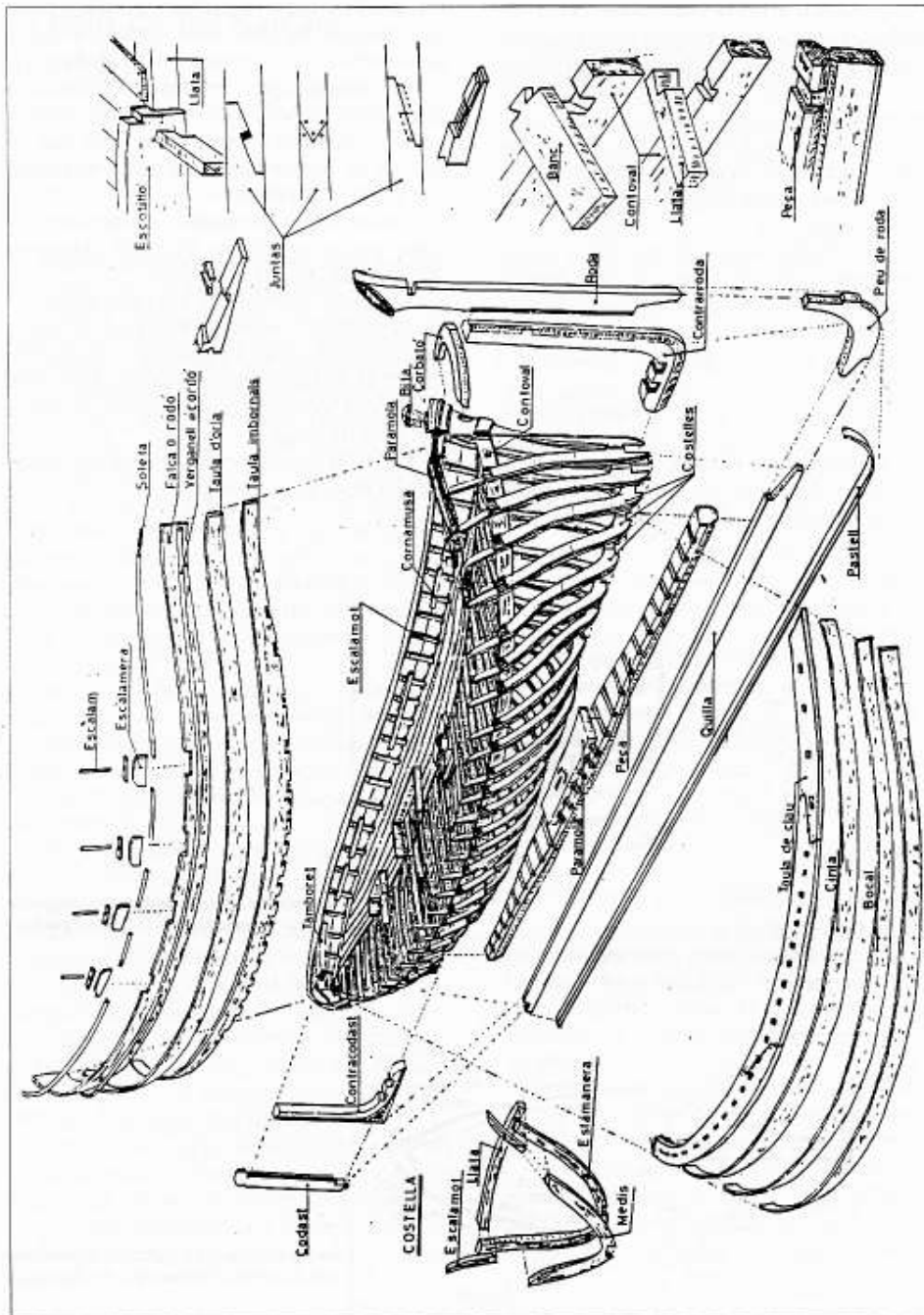
P.D.: Els mots en cursiva, estan dintre de l'argot de la gent de mar.

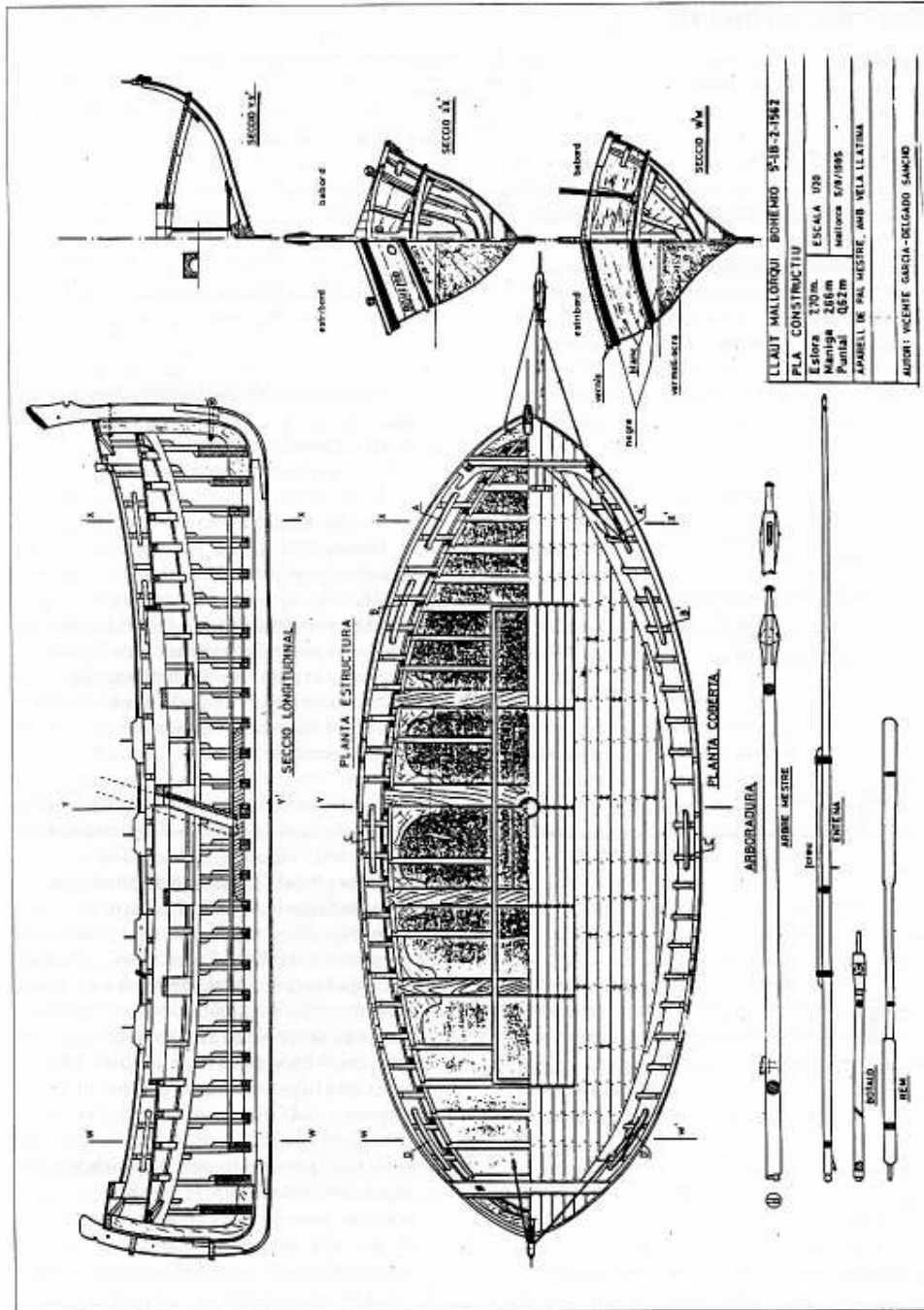


Dibuix dels bitons amb les maneguetes. Autor: Vicente Garcia Delgado Sancho.



Seccions d'un llaüt català i un altra mallorquí. Autor: Vicente Garcia-Delgado Sancho.





EVOLUCIÓ CONSTRUCCIÓ NAVAL

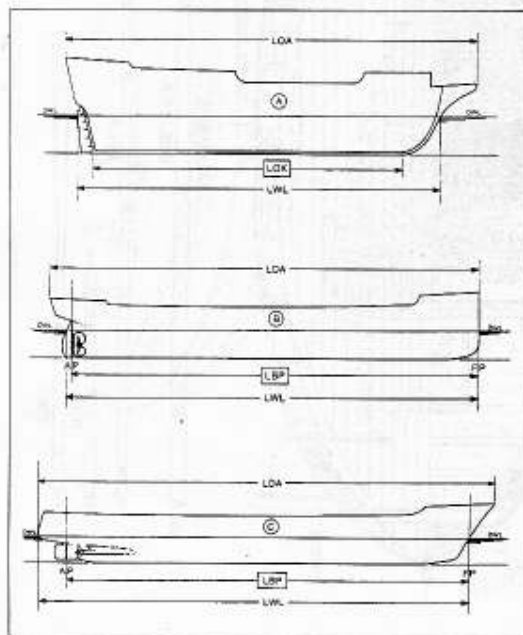
Especificacions de les eslores

Carles Viladevall i Puntí

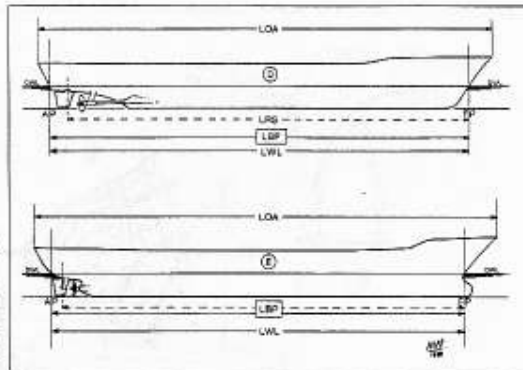
Resum de la carta del Sr. A. M. Tucker al Sr. J. A. Sturton, fent esment de les diferents eslores establertes, definint les seves aplicacions i fixant els seus punts de referència, en base als esquemes A a E, que il·lustren una varietat de vaixells i èpoques. Totes aquestes mides poden ser utilitzades com a referència per a qualsevol embarcació en què el lector estigui interessat.

Nomenclatura de les il·lustracions:

FP.- Perpendicular de proa
 AP.- Perpendicular de popa
 DWL.- Línia de flotació
 LOA.- Eslora total
 LBP.- Eslora entre perpendiculars
 LWL.- Eslora a la línia d'aigua o de flotació
 LOK.- Longitud de la quilla
 LRS.- Longitud a l'eix del timó



138



Eslores de referència. Hi ha tres eslores bàsiques per a "caracteritzar" les dimensions d'una embarcació:

- 1.- Longitud de la quilla (LOK)
- 2.- Eslora en la línia de flotació (LWL)
- 3.- Eslora total (LOA)

Eslora de la quilla. És la part completament recta i plana situada en part més baixa del buc. En alguns casos aquesta mida pot quedar per davant de la FP (esquema E). L'extrem posterior es situa en el punt en què la quilla puja abruptament cap a fora de l'aigua, o bé cap a l'eix del timó, coincidint en aquest últim cas amb la posició AP, punt de referència de l'eslora entre perpendiculars (esquema B).

Eslora en la línia de flotació. És la mida que va de punta a punta de l'embarcació en el nivell de l'aigua.

Eslora total. És la distància paral·lela a la línia de flotació, que hi ha entre les parts extremes de proa i popa de l'estructura permanent del buc. Quasi no té aplicació en arquitectura naval, però en canvi surt molt sovint en les publicacions d'informació generals de vaixells. En canvi, tant la LOK com la LWL són dues mesures prou importants en el disseny i construcció d'una embarcació. La LOK, per ser la quilla l'element primari de l'estructura d'un buc i la LWL per ser la base per determinar-ne les característiques hidrodinàmiques. Amb la intenció d'evitar possibles confusions en manejar dues eslores de diferents característiques en un mateix vaixell, i buscant l'aspecte pràctic, es creà l'"eslora entre perpendiculars".

Perpendiculars a proa i popa. Són dos perpendiculars a la línia d'aigua (DWL) traçades a proa i popa. La distància entre FP i AP defineix l'eslora entre perpendiculars. La LBP, podria ser qualsevol de les tres eslores esmentades, només que les definicions convencionals de AP i FP parteixen de les següents bases:

1.- La FP és la perpendicular que passa en el punt d'intersecció entre la línia de flotació (LWL) i el tajamar del buc.

2. (a)- L'AP és la perpendicular que passa pel llom del timó al nivell de la línia de flotació, o bé és la que passa per l'eix del timó en cas de no haver tija de timó.

2.- (b) L'AP és la perpendicular que passa per la intersecció de la línia de flotació (LWL) i el perfil de popa del buc.

Els esquemes A a E aclareixen aquestes referències, indicant les diferents posicions de AP i FP.

Aquestes definicions són adequades a la majoria dels vaixells mercants i de guerra, llevat d'excepcions degut a formes de bucs inusuals.

Les perpendiculars han d'estar clarament marcades tant en els plànols com en el vaixell, ja que en el seu lloc es marquen les escales de calats per estiba.

Bases Històriques. Aquests comentaris estan referits als esquemes A a E, que representen cronològicament i de forma resumida l'evolució dels vaixells.

A.- **Velers.** En el procés de construcció dels velers de fusta la quilla era per excel·lència la mesura del vaixell, que passava a ser-ne la "característica de longitud", servint a més de base per calcular, d'acord a taules establertes, la resta de dimensions de l'embarcació com, per exemple, la profunditat de la bodega, que a la vegada, servia per determinar el tonatge i els drets de port.

B.- **Vapors** (principis de 1900). L'introducció del vapor i els avanços en l'arquitectura naval de mitjans a finals del segle XIX, propiciaren una constant evolució dels vaixells, que comportà la implantació de l'eslora entre perpendiculars (LBP), desbancant ràpidament a la mesura de la quilla (LOK) com a eslora bàsica.

Amb la finalitat d'harmonitzar el més possible les comparacions entre ambdós sistemes s'escolli amb molta cura la posició de les perpendiculars, procurant que s'ajustessin el més possible a

l'antiga mesura col·locant l'AP al llom del timó, que en resum no deixa de correspondre a l'extrem posterior de la quilla en la majoria dels vaixells d'època; mentre que l'AP, situada a l'intersecció de la roda amb la línia de flotació, degut a la modalitat de proes verticals, en ús a l'època, també es corresponia més o menys a la punta de la quilla (esquema B). D'aquesta manera s'aconseguí que les Eslores del sistema emprat en els velers fossin pràcticament iguals als dels nous vapors sobre les mides del buc. També es pot observar en l'esquema B la similitud de mides entre l'eslora en la línia de flotació i l'eslora entre perpendiculars, diferenciades només pel timó. Malgrat la mínima diferència entre les dues eslores no es pren la LWL com a referència, ja que el timó no forma part integral del buc i se'l pot canviar tant de forma com de tamany. Així doncs, l'aplicació de la LBP en aquest estil de vaixell és la mida més lògica i apropiada tant a l'aspecte estructural com en el hidrodinàmic amb l'avantatge afegit que la LBP no canvia de mida en els diferents calats.

C.- **Mercants a mitjans de 1900 i vaixells de guerra fins a finals de la segona guerra.**

Després de la primera guerra mundial, la popa de codast va anar donant pas paulatinament a la popa de creuer. Això creà el plantejament de continuar mantenint la perpendicular AP associada a l'eix del timó -al final de la quilla- o bé situar-la en el punt en què el perfil de la popa creua a la línia de flotació. En la majoria de països s'utilitzà la posició tradicional: l'expressada en les definicions com 2 (a).

Amb l'AP en aquesta posició una part del buc, aproximadament de l'ordre del 5-8%, quedà fora de la perpendicular i creà la il·lògica situació d'haver d'aplicar una constant pel que fa referència als càlculs hidrostàtics.

De totes maneres hi havia raons econòmiques per no desplaçar l'AP a la línia de flotació. Les taxes de navegació així com les de pas pels canals es calculaven a partir de l'eslora de registre, que comunament es corresponia amb la LBP.

Un de ls principals avantatges de la implantació de creuer va ser l'augment de velocitat del vaixell, en iguals condicions de potència i tonatge, en relació al model antic de popa.

Quant a la FP, a l'introduir-se la proa llançada, mantingué la perpendicular en la intersec-

ció de la línia de flotació i en el tajamar.

Així l'eslora entre perpendicular (LBP) aplicada en aquests vaixells és una barreja en part il·lògica, en part accidental i en part sensible a "obtenir alguna cosa a canvi de res". Amb tot l'AP tingué l'avantatge de quedar referida a una posició estructural molt ben definida com és la de l'eix del timó, tant si aquests eren semibalancejats o no, independentment de les repercussions que aquestes dues classes de timó tinguessin en l'estructura del buc.

No totes les marines militars adoptaren aquest model d'eslora. En especial els Estats Units, que amb la seva proverbial mentalitat lògica van situar des d'un principi l'AP a la línia de flotació, sent en aquest cas la $LBP=LWL$.

D.- Marina militar, després de la segona guerra mundial. La tendència iniciada pels americans de situar l'AP en la intersecció de la popa i la línia de flotació s'adoptà universalment després de la segona guerra mundial influïda en bona part per l'adopció de la popa quadrada o de mirall, la qual marca de forma clara i precisa l'acabament del buc al nivell de l'aigua. També va ser factor determinant per desestimar la posició de l'eix del timó com a referència de l'AP, la utilització cada vegada més extesa dels timons balancejats (o d'espasa) i dels semibalancejats, que treballaven completament submergits i que no tenen una posició rigorosament definida en el buc, en no tenir perquè alterar-ne les formes dels baixos. D'aquesta manera es tornà als principis -a la fórmula especificada en l'esquema B- que és la lògica quant al punt de vista hidrostàtic. En l'esquema D també està marcada en traç interromput la LRS, eslora a l'eix del timó, que pot ser tinguda en compte en casos excepcionals com quant el mirall de popa queda per sobre de la línia de flotació -vg. en la classe soviètica "Kiev". En aquest cas des del punt de vista hidrodinàmic situar l'AP en el mirall de popa seria incorrecte.

E.- Mercants de finals de 1900. El perfil dels mercants a l'igual que en els vaixells de guerra

ha variat considerablement des que acabà la segona guerra mundial. Actualment es poden veure una gran varietat de proes i popes en els vaixells actuals, que comporta que l'AP en particular es pugui situar en diferents posicions.

L'esquema E presenta un mercant típic amb popa de creuer oberta molt corrent en vaixells de càrrega i mixtos. En aquest tipus d'embarcació l'AP té dues referències que poden utilitzar-se indistintament: a l'eix del timó i al nivell de la DWL, indicades les dos en l'esquema E.

La situació de l'AP al nivell de la DWL té l'inconvenient de canviar constantment en els diferents calats de càrrega pel que la seva posició exacta és molt indefinida. És per això que en la pràctica s'utilitza normalment l'AP referenciada a l'eix del timó. Aquest és el mateix cas en els vaixells de càrrega amb popa de mirall els quals degut que aquest tipus de popa representa un fre en velocitats baixes mantenen el mirall per sobre de l'aigua restant per tant indefinida la posició de l'AP. Així doncs l'eix del timó pren una vegada més protagonisme a l'hora de marcar la posició de l'AP.

Conclusions. Totes aquestes dades són generalitzacions aplicables a tot tipus de vaixells, llevat d'alguns gens convencionals. El lector s'haurà adonat des del començament que la major part de la confusió prové de la posició de l'AP. Això es degut a que la popa és la "part de treball" d'un vaixell, pel que està subjectada a un elevat grau de variacions i alteracions en el disseny envers la proa, que poques variants presenta. Aquestes notes s'han elaborat prenent de base els tractats d'arquitectura naval de les diferents èpoques esmentades, sense que es tingui referència de l'elaboració d'un resum històric sobre el tema, que és el que s'ha procurat fer aquí.

A.M. Tucker RCNC (Royal Corps of Naval Constructors Representa al cos d'Arquitectura Navals, Enginyers Navals i Enginyers en Electricitat, que dissenyen els vaixells i auxiliars de la Marina Britànica).

Anàlisi i reflexió sobre el salvament de naufragats a Catalunya i l'arxipèlag Balear: l'explicació actualitzada de la seva realitat històrica

Antoni Rodríguez Fernández

L'ésser humà amb la necessitat d'assegurar la seva presència en el futur deixa a les generacions futures un patrimoni. Una vessant d'aquest patrimoni és el marítim -entès com a totes les manifestacions intel·lectuals i materials fruites de l'activitat de l'home relacionades amb la mar i la navegació i així com el mitjà en la qual aquesta activitat es desenvolupa- que podran gaudir i enriquir. L'investigador per conèixer i interpretar aquesta realitat ha de realitzar una recerca sistemàtica per estudiar i donar a conèixer el nostre patrimoni marítim.

És en aquest sentit que s'analiza la documentació escrita del passat històric de les juntes locals i de districte de la *Sociedad Española de Salvamento de Naufragos*, que reflecteix una part molt important del nostre patrimoni marítim, donant importància a la determinació exacta dels esdeveniments i les circumstàncies que els envolten.

S'ha de ser rigorós sobre la investigació de la documentació per tenir una visió exacta del que va ser la SESN a Catalunya i a les Balears. No s'ha de fugir ni caure en el sentit d'una manca d'informació i, amb temps i paciència, ja que els textos de primera mà no ofereixen tota la informació a qui els mira amb pressa; s'ha d'aprofundir en la seva lectura amb la intenció de donar una realitat unitària i consistent sobre aquest apartat encara desconegut de la nostra història marítima.

Aquesta exposició té la intenció d'actualitzar dades importants sobre la història de la SESN a Catalunya i a l'arxipèlag Balear en relació a quatre articles publicats per un altre autor. A més aquesta exposició dona a conèixer una sèrie de dades diferents sobre algunes de les juntes locals perquè puguin ser objecte de revisió, ja que els lectors es troben davant d'un apartat de la història que els és desconegut. Els estudiosos del tema hem de ser conscients de la importància que té la correcta exposició dels fets per explicar aquest apartat del nostre patrimoni marítim sense cap tipus de deformació històrica.

1r.- L'any 1995 es publicà l'article *La Sociedad Española de Salvamento de Naufragos. Un altre punt de vista sobre la nostra història marítima* al núm. 4 de

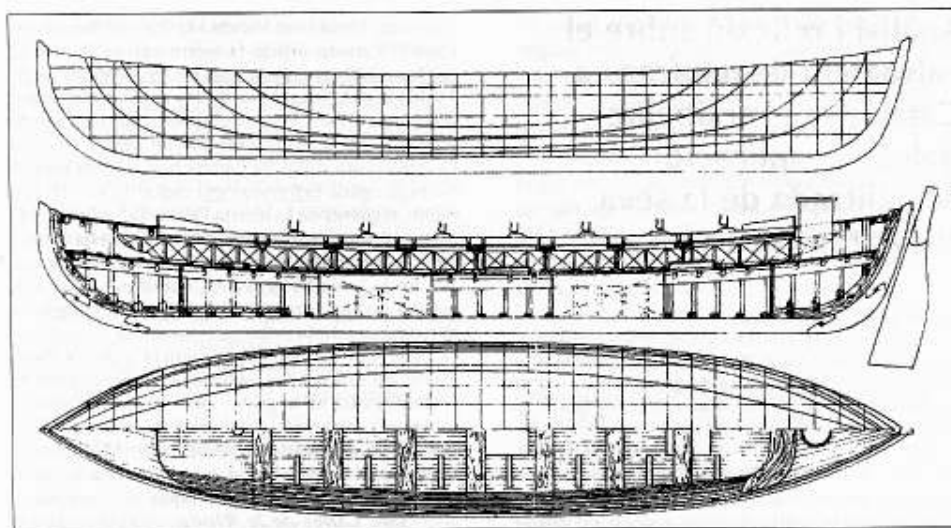
Drassana, revista del Museu Marítim de Barcelona. L'autor d'aquest article fa referència a l'apartat *La SESN a Catalunya: Breu cens de les estacions* (pàgs. 11-13) a què l'exposició de les seves dades fossin objecte de revisió. És en aquest sentit que neix aquest article. Sobre això un exemple de revisió és quan l'autor exposa sobre Barcelona que la junta estigué "desapareguda definitivament cap al 1957". Els números següents de la revista Drassana, núms. 5 i 6, van publicar un article que qüestiona aquesta afirmació a l'exposar-se la continuïtat d'un seguit de persones en la Junta Directiva de Barcelona i que a la vegada està recolzat per documentació fotogràfica datada l'any 1966 sobre els stands de la junta de salvament de Barcelona a la primera setmana naval. (1) Per aquesta raó dono a conèixer dades importants -actualitzades en negreta- sobre el servei d'algunes juntes de salvament i sobretot les últimes dades cronològiques d'aquestes juntes, que reflecteixen la continuïtat en el servei d'uns membres a les seves juntes directives i uns esdeveniments ocorreguts.

* **Sant Carles de la Ràpita:** aquesta junta fou constituïda el 1881 conjuntament amb la junta de salvament de Vinaròs. Cap l'any 1882 la junta de Sant Carles es separà per formar junta local per prestar servei de salvament a les seves platges i van repartir els fons i un dels dos bots salvavides construïts allà, el "Lobo", que després anà a Sevilla una vegada dissolta la junta l'any 1887/8. Sobre la junta de Sant Carles l'estudi tracta l'organització social del servei amb els membres de la seva directiva, el socis donadors, subscriptors etc...

* **Tortosa:** el 1881 hi hagué un incipient intent de constituir la junta local, però no es va assolir el mateix any per una manca de subscriptors. La quota dels socis subscriptors era del tot necessària, ja que sinó no es podien mantenir les juntes locals. El 1907 es constituï la junta i es tancà el 1923. Hi hagueren les estacions de salvament a Tortosa i a les goles de l'Ebre. En aquest període de temps hi ha documentació sobre l'organització social, el material de salvament que disposà, etc... Els bots salvavides que prestaren servei foren el "Salvador", el "Reina Victoria", el "Federico Clemente" (del qual hi ha documentació gràfica) -construït per Miquel Corbeto, el "Pedro Rocamora", el "Victor Rojas", la falua "Otalora" (hi ha documentació gràfica), dues embarcacions del vaixell torpedejat Fert i l'autobot mixt "Arias de Miranda (que feia el servei entre el Far de Buda a les Goles de l'Ebre i l'Atmella).

* **Ametlla de Mar:** constituïda l'any 1917 per la confraria de pescadors de Sant Pere, gràcies a les gestions de la junta local de Tortosa, restà dissolta acabada la guerra civil. Sobre la junta el seu estudi tracta la història del servei de salvament de naufragats.

* **Cambrils:** des de l'any 1886 hi hagué una delegació de salvament de la junta local de



Reconstrucció hipotètica mitjançant els plànols de formes, construcció i vèlic del bot mixt "Martin Ferreiro" II idea de Ricart Giralt. Les dades d'aquesta embarcació estan exposades a la revista Drassana, núm. 7, any 1997, pàgs. 9 i 10. Autor: Antoni Rodríguez Fernández.

Tarragona, que volgué esdevenir de districte. A finals de 1909 es constituí la junta local de Cambrils amb una directiva i uns socis subscriptors, donadors etc..., que havien d'organitzar el servei de salvament i mantenir la junta. A causa de la crisi pesquera, de l'absència d'alguns dels membres de la directiva per treballar a Barcelona i de no poder consolidar el projecte de construcció de la caseta de salvament, va perdre el seu protagonisme com a junta local. L'última notícia trobada data del 1912 i és sobre la visita de l'inspector de la Societat per conèixer la situació de la junta i actuar per a la seva continuïtat.

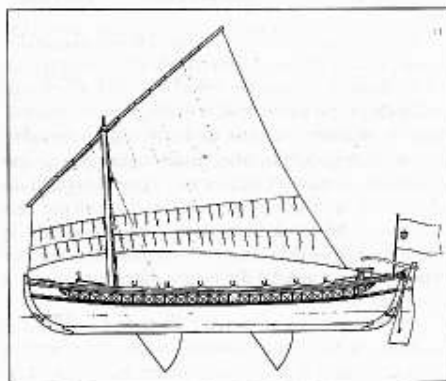
* **Tarragona:** constituïda la junta el 1884 i dissolta el 1910. Es tornà a constituir el 1922 i estigué en funcionament com a organització social almenys fins el 1963. Els bots salvavides que prestaren servei foren un de construcció anglesa, que prestà servei des de l'any 1884, un bot auxiliar "Carlos Mac-Andreu" adquirit el 1886, el bot anglès "Martin Ferreiro" I, que el 1907 fou cedit per la junta de districte de Barcelona, el bot mixt "Teodora Lamadrid", que prestà servei des de 1923/4 fins l'any 1929, que es traslladà a Peñíscola, l'autobot "Nuestra Señora del Carmen", que prestà servei des de l'any 1927 fins que a la guerra civil el van fer servir els republicans per poder fugir i el llagut "Blanquita", que prestà servei des de 1951.

* **Torredembarra:** creada com a delegació de salvament de la Junta de Tarragona cap l'any 1887 i es

constituí com a junta local l'any 1889. La documentació d'aquesta junta arriba fins l'any 1969.

* **Calafell:** constituïda la junta local el 1906 l'última data documental trobada data de l'any 1970. Avui es conserva una rèplica constructiva del bot salvavides "Francisco Gorostidi".

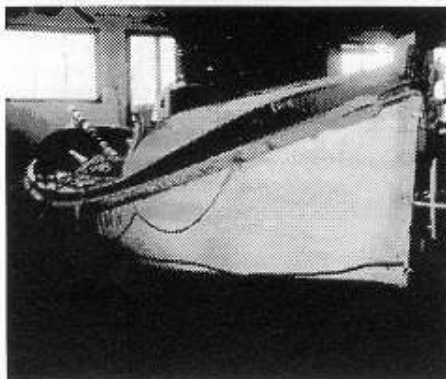
* **Vilanova i la Geltrú:** sobre aquesta junta hi ha documentació des de l'any 1882, ja que la Central de la Societat invità els senyors Milà, Pollés i Benach a constituir una junta local a Vilanova. En aquest sentit des de l'any 1884 fins el 1886 hi hagué una incipient comissió gestora composta



per Manel Santandreu (president), G. Marquès (secretari), i Joan de Torrerós-Torrents-Higueros, Antoni de Sama i Torrents, Francesc Ferrer, C. Parellada i F. Bruguera com a vocals, que van fer les gestions per constituir la junta local. Així gràcies a les gestions d'aquesta comissió es constituí l'any 1887 la Junta local de salvament de naufragats a Vilanova i la Geltrú. L'última notícia documental trobada data de l'any 1970. La seva última caseta de salvament és una de les tres casetes de salvament de la Societat a Catalunya, que es conserva els nostres dies.

* **Sitges:** constituïda a finals de 1905 l'última notícia documental trobada data de 1961. (2)

* **Barcelona:** constituïda la junta l'any 1881 comptà amb dues casetes de salvament a les darreries del segle passat i tres durant el nostre segle. La junta de Barcelona esdevingué de districte en crear altres juntes de salvament a Mataró, Sant Pol de Mar i Caldes d'Estrac. Disposà com a bots salvavides el bot mixt anglès "Martin Ferreiro" I, el bot mixt ideat per Ricart Giral "Martin Ferreiro" II (del qual s'exposa el plànol), després modificat a autobot i un altre autobot el "Martin Ferreiro" III, a més de comptar amb el bot mixt "Andres Martina", propietat de la Societat. La junta de Barcelona fou l'ànima de la Societat i intentà revitalitzar els darrers dies el servei de salvament amb la idea d'adquirir un bot salvavides modern. Aquesta idea havia de ser el model per a la resta de juntes locals. Malauradament no s'aconseguí. La junta continuà fins a la integració amb la Creu Roja del Mar. Un clar exemple resta reflectit amb la figura de González Isla, president de la Junta de Barcelona i membre de la Junta Nacional de la "Cruz Roja del Mar" el desembre de 1972.



Bot mixt "Victor Rojas". Fotografia: Antoni Rodríguez Fernández

* **Badalona:** n'he trobat notícies el 1911 sobre una directiva com a junta local. El 1913 formava la directiva Josep Domènec (president), Leopoldo Bottell (secretari) i Joan Teixidó (tresorer). Aquesta junta no tingué massa protagonisme per la proximitat de la junta de Barcelona.

* **Mataró:** hi ha documentada una incipient junta de salvament de la SESN l'any 1882. La constitució de la Junta local fou l'any 1892 i es va dissoldre l'any 1901. L'any 1924 hi hagué un altre intent de constituir una nova junta local. Malauradament no s'aconseguí.

* **Caldes:** constituïda l'any 1902, gràcies a les gestions de la junta de Barcelona, disposà de dues casetes de salvament. La que es conserva a l'actualitat, i l'última construïda per la SESN, s'inaugurà el 21 de setembre de 1968 i avui forma part del servei de Creu Roja com a part del nou lloc de socors cedit per la Diputació de Barcelona dintre del programa de seguretat i higiene a les platges.

* **Sant Pol de Mar:** constituïda la junta l'any 1892 continuà el servei fins l'any 1917. Sobre aquesta junta el seu estudi reflecteix l'organització social, directives i membres donadors i subscriptors, les reunions de junta, que donen a conèixer la situació de la junta, la ubicació de la boia de salvament i l'explicació del seu ús per utilitzar-la els pescadors de Sant Pol de Mar.

* **Blanes:** constituïda el 15 d'abril de 1881 tingué com a president l'ajudant de marina del districte, Joaquín de Prats veritable ànima d'aquesta junta local, que va existir fins l'any 1896. La junta disposà d'una caseta llogada i com a material de salvament un llançacaps. El seu estudi reflecteix l'organització social del seu servei.

* **Lloret:** sobre aquesta junta la documentació és minsa i està datada l'any 1924.

* **Sant Feliu de Guíxols:** constituïda el 1886 conserva el bot salvavides, el llançacaps i la primera caseta de salvament construïda l'any 1890-no conserva la segona caseta de salvament construïda el 1901 per conservar i llançar el bot a l'aigua, ja que la primera caseta feia difícil l'operació de baixar el bot a la platja. L'última notícia referent a la junta local de Sant Feliu data de 1970 i tracta d'un ofici tramés a la Central per sol·licitar la restauració de la caseta de salvament. (3)

* **Palamós:** constituïda l'any 1884 l'última notícia sobre l'organització social del servei de la junta data de 1961.

* **L'Escala:** sobre la junta es publicaren dos articles al Full d'Història Local de l'Ajuntament de L'Escala l'estiu de 1996, núm. 56 i 57. El primer article fou publicat per l'autor del qual es fa aquesta anàlisi i reflexió. En el segon article vaig col·laborar amb l'exposició de dades generals per no repetir la possible exposició en el primer article a publicar. Un cop

em vaig adonar del seu contingut n'he preparat un nou estudi, que ha de recolzar els anteriors amb dades inèdites sobre l'organització social amb la identificació dels seus membres i els últims esdeveniments sobre la situació exacta de la junta i la seva dissolució.

* **Roses:** constituïda l'any 1884 estigué en servei fins l'any 1897/8. (4)

* **Cadaqués:** la junta fou constituïda l'any 1884. Fou una junta model pels salvaments realitzats amb la llanxa salvavides "Miguel de Aguirre", gràcies als membres de les seves directives i a la classe pescadora. **Les últimes dades documentals fins ara trobades daten de l'any 1959.**

* **Port de la Selva:** la junta estigué constituïda l'any 1884. **Les últimes notícies documentals referents a la segona caseta de salvament daten de l'any 1972.**

2n.- El 19 de maig de 1994 es publicà a un diari de Menorca un article titulat *Estacions de salvament de naufragis a Menorca*, dintre d'un apartat anomenat Es raconet dels Amics de la Mar de Menorca, pàg. 22 i 23. Aquí la meua anàlisi tracta les dades següents:

- "... a les Balears hi va haver Juntes locals a Mallorca i a Menorca.". El seguiment acurat i rigorós em va ajudar a trobar dades sobre **l'existència d'una junta de salvament de la SESN a Eivissa amb l'organització social del seu servei, la caseta de salvament i el material de salvament.** (5)

- "La primera referència que tenim sobre les estacions de salvament a Menorca és la notícia de la constitució d'una Junta Local de la SESN a Maó el 12 de setembre de 1904." **Sobre això ja a les darreries del segle passat es van constituir dues juntes de salvament de la SESN, una a Menorca, com a Illa, de la qual he trobat l'organització social del seu servei i una altra a Maó -que potser fou on estigué ubicada la junta local de Menorca segons reflecteix la filiació, els cognoms d'alguns dels seus socis de les darreries del segle passat sobre els membres de les juntes constituïdes a Maó el nostre segle. Un clar exemple és el cognom Taltavull.**

- Sobre el bot salvavides "Quirico Ribera" exposa "També eren molt importants uns forats de desguàs amb vàlvules...". **Miquel Corbeto, constructor naval de la SESN, introduí una de les seves modificacions, que fou l'anul·lació de les vàlvules als tubs del sistema de desguàs dels bots mixtos. Un d'aquests bots fou el "Quirico Ribera".**

- "L'última notícia que tenim sobre l'estació de salvament de naufragis a Maó data del 1966, i es tracta d'una petita referència al Fornells, encara en funcionament en aquell moment." **Sobre això hi ha documentació els anys 1967, 1968 i 1969 que tracta sobre el bot salvavides i l'esclart.** (6)

3r.- Publicat a la revista de Sant Feliu de Guíxols a l'Arxiu i Museu d'Història de la Ciutat amb el núm. 17 el març de 1994 ens trobem a la pàg. 7 l'article titulat

Bots de salvament construïts a Sant Feliu de Guíxols.

En un dels seus paràgrafs s'exposa el següent:

- "...una gran part dels bots de salvament de tot l'Estat serien construïts per les drassanes Viuda de Corbetó i Cardona, de Barcelona...". **A Catalunya el 1889 Miquel Cardona va construir el bot salvavides "Esteban Ancil" per a la Junta de Vilanova i la Geltrú junt al seu associat, Miquel Corbeto. Ambdós treballaren junts al barri de la Barceloneta, Passeig Nacional 66, construint els salvavides autoredeçables de la Societat fins que Miquel Cardona va morir. Miquel Corbeto continuà aquesta tasca l'any 1904 amb la vídua de Cardona fins que va començar la seva singladura en solitari des de l'any 1910 fins l'any 1930.** (7)

4t.- L'any 1994 es publicà el llibre *Les embarcacions de treball de la costa catalana en declinar la vela. Segles XIX i XX.* L'anàlisi sobre l'apartat *Els Bots de Salvament* (pàgs. 169-172) és el següent:

- L'autor no exposà les diferents tipologies sobre els bots salvavides mixtos (de primeríssim ordre -11 mts. d'eslora, de primer ordre -10 mts. d'eslora, i de segon ordre -8/7 mts. d'eslora). Només agafa com a exemple el bot *Miguel de Bohera*. Aquest bot fou l'únic construït per la Casa Burrell i Cia, de Barcelona, que sembla ser agafà les formes i característiques constructives del "Martin Ferreiro" i de l'estació de Salvament de Barcelona per construir-lo. Això no és d'estranyar, ja que la Societat demanà per exemple a Miquel Cardona aixecar el plànol de carro-avarador dels primers bots salvavides anglesos. El típic bot salvavides mixt fou el que construí i desenvolupà a casa nostra Miquel Corbeto amb les seves característiques constructives pròpies. Quan comenta els bots mixtos conservats a Catalunya exposa que n'hi ha "un en perfecte estat a Calafell", però en aquesta publicació no s'adona que és una rèplica constructiva. Sobre els bots salvavides l'autor tampoc exposa la tipologia dels bots automòbils de la SESN, que també construí Miquel Corbeto. (8)

- Sobre l'exposició que fa de les estacions de salvament de la Societat només en dóna una visió molt general de les que existiren a les darreries del segle XIX. No exposa la totalitat de les 22 juntes de salvament catalanes constituïdes per la SESN durant la seva existència ni exposa quines foren les estacions de bot salvavides i quines de llançacaps i/o boies d'andarivell. (9) Només exposa un quadre de les estacions de salvament de la costa catalana (any 1940) en el qual a més de sortir les estacions catalanes de la SESN, que continuaren acabada la guerra civil, llevat de l'Atmella de Mar, surten les estacions de Cervera, Banyuls, Portvendres i Cotlliure, amb la ubicació de les seves casetes de salvament i descripció del material salvavides, però aquestes últimes juntes no formaren part de la SESN.

En resum, en aquesta documentació no fa cap

precisió sobre els tipus de bots salvavides (mixtos i automòbils) que prestaren servei a les juntes catalanes i quan precisa una data no la situa bé cronològicament. Per exemple quan exposa el següent:

- "... a finals de la dècada dels vuitanta del segle passat, es va construir al Moll de Ponent de Barcelona una caseta per l'estació de la Junta Local". Sobre això la junta de Barcelona disposà d'una primera caseta de salvament l'any 1885, que hi havia al costat del fanal i que fou cedida per la junta d'obres del port de Barcelona. El dia 24 d'agost de 1891 s'adjudicà a Joan Pi i Marsà la contractació de l'obra de la segona caseta de salvament. Cap el març de 1892 Ricart Giralt, secretari de la junta de Barcelona, informà a la Central de la Societat sobre les obres d'aquesta caseta. I, cap el maig de 1892 restà acabada la segona caseta de salvament de la junta de Barcelona dedicada a Claudio López Bru (Marquès de Comillas), que estigué ubicada en l'extrem de l'espigó de ponent, quasi en la bocana del port. (10)

En definitiva l'estudi sobre qualsevol apartat de la nostra història que resti publicat ha de ser rigorós. Hem de ser rigorosos en la investigació i l'estudi de la documentació per respectar la nostra història, ja que és una forma de salvaguardar el nostre patrimoni marítim per a les generacions futures.

DOMINE SALVA NOS PERIMUS

Bibliografia:

(1) sobre la junta veure Rodríguez Fernández, Antoni:

- *Descripció històrica de la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" a Barcelona (Anys 1881-1976)*. I. Drassana. Revista del Museu Marítim, núm. 6, any 1996, pàgs. 18-25.

- *Descripció històrica de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos de Barcelona. L'arribada del segle XX (I II)*. Drassana. Revista del Museu Marítim, núm. 7, any 1997, pàgs. 8-17.

(2) sobre la junta veure Rodríguez Fernández, Antoni: *Sitges i la Societat de Naufragos*. La Xermada. Revista municipal de cultura popular. Ajuntament de Sitges. Estiu 1997, núm. 4, pàgs 10-13.

En relació a les últimes línies d'aquest article sobre el bot "Victor Rojas" només vaig aixecar el seu plànol en el qual col·laborà Isidre Oliveras i Parera i Lluís Rovira i Carbonell.

(3) sobre la junta veure Rodríguez Fernández, Antoni: *Sant Feliu de Guíxols i el salvament de naufragos: dades significatives per a l'estudi de fons*, Sirga. Revista de l'AAMMB, núm. 4, any 1996, pàgs. 84-89.

(4) Sobre la junta veure Rodríguez Fernández, Antoni: *La "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" a Roses (anys 1884-1897/8): Junta Local amb estació de Bot Salvavides*. Revista de Festes. Ajuntament de Roses. Agost de 1996.

(5) sobre la junta veure Rodríguez Fernández, Antoni: *Descripció històrica de la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" a l'arxipèlag balear (part I): La Junta Provincial de Palma de Mallorca amb les seves Juntes Locals d'Alcúdia, Andratx, Sóller i Felanitx (del 1884 al 1904)*. *Breu Ressenya al salvament de naufragos a Eivissa, Xabec*. Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca, octubre 1996, any V, núm. 11, pàgs. 15-23. Resten per sortir la segona part del salvament a Mallorca i dues parts sobre el salvament de naufragos a Menorca.

(6) Aquesta documentació ha de sortir publicada a la revista Xabec a la segona part sobre el salvament de naufragos a Menorca.

(7) Sobre Miquel Corbeto veure Rodríguez Fernández, Antoni:

- *Miquel Corbeto i els seu bots automòbils per a la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos*. Sirga. Revista de l'AAMMB, n^o 1, 1994, pàgs. 14-17.

- *Breu resum de les Juntes Locals i de Districte amb estacions de bots salvavides de la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" a Catalunya*. Sirga. Revista de l'AAMMB, núm. 3, 1996, pàgs. 59-65.

- *La "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" i la continuïtat amb la "Cruz Roja del Mar"*. Sirga. AAMMB, núm. 2 any 1996, pàgs. 33-41.

(8) veure el quadre *Els Bots Salvavides de la SESN a Catalunya* de les juntes locals i de districte a Rodríguez Fernández, Antoni: *La "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" i la continuïtat amb la "Cruz Roja del Mar"*. Sirga, n. 2, 1996, pàg. 38.

(9) sobre quines foren les estacions de salvament amb bot salvavides i quines amb llançacaps i boies d'andarivell veure Rodríguez Fernández, Antoni: *Breu resum de les Juntes Locals i de Districte amb estacions de bots salvavides de la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" a Catalunya*. Sirga. Revista de l'AAMMB, n. 3, any 1996, pàg. 61

(10) sobre les casetes de l'estació de salvament de Barcelona a les darreries del segle passat veure Rodríguez Fernández, Antoni: *Descripció històrica de la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos" Barcelona (Anys 1881-1976)*. I. Drassana. Revista del Museu Marítim, núm. 6, any 1996, pàgs. 20 i 22.

MARINA DE GUERRA**Visita d'una flotilla de corbetes italianes**

Albert Campanera i Rovira

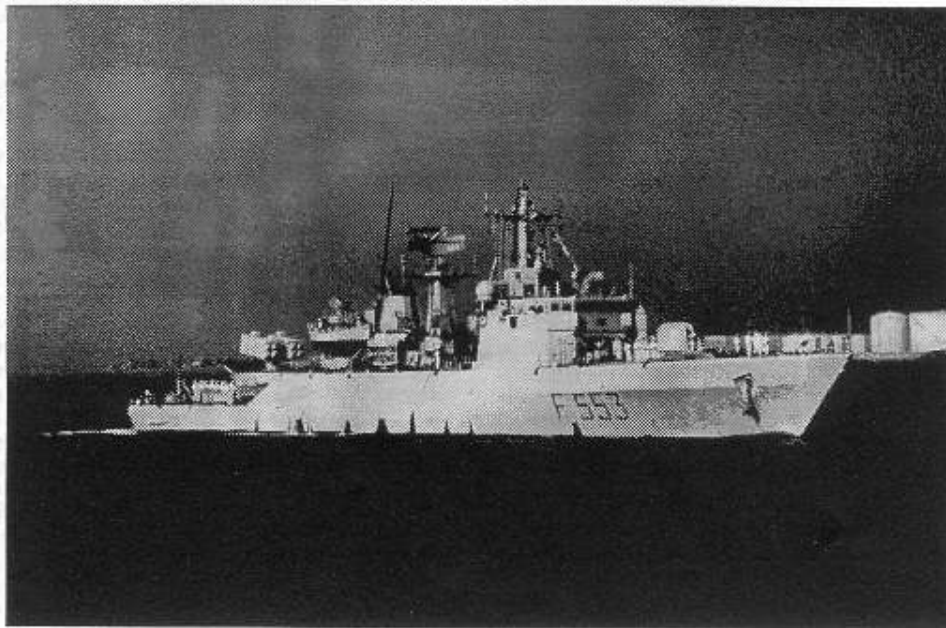
Procedents de La Maddalena (Sardenya) i en creuer d'instrucció atracaren al port de Barcelona quatre corbetes italianes el passat mes de juny. Aquests vaixells encapçalats per la *Fenice F557* (comandant A. Castriotta), que flamejava el gallardet del capità de fragata Donato Marzano, eren els següents: *Minerva F551* (comandant C. Di Natale), *Driade F555* (comandant S. Barotti),

i *Danaide F 553* (comandant Chiarelli).

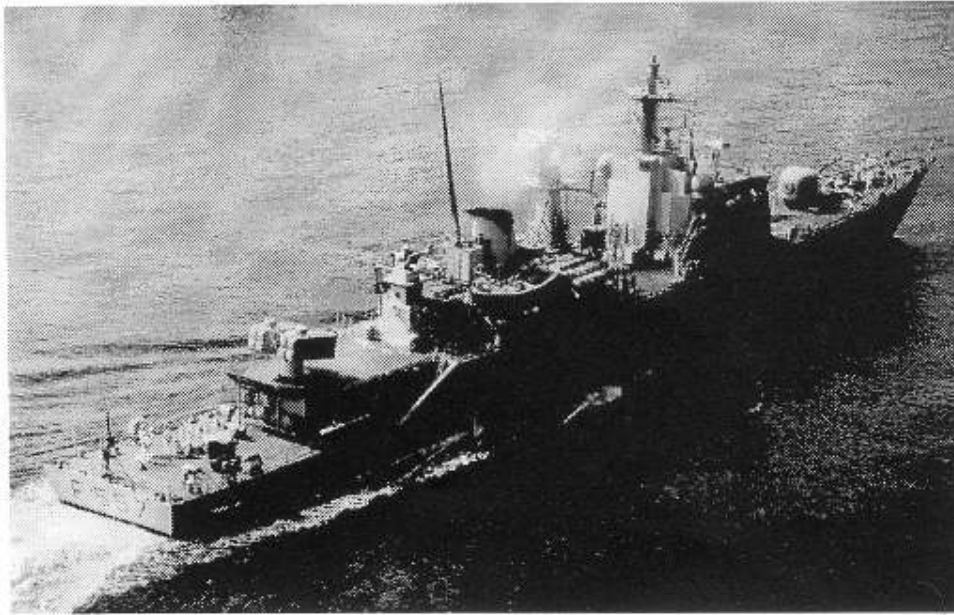
Durant la llarga visita, que vàrem fer a bord, ens assabentàrem que les corbetes pertanyien a la primera i segona esquadrilles amb base a Agusta, a l'illa de Sicília, essent utilitzades en aquest creuer pel curs número 196 de Formació de Comandants, que en aquesta ocasió només té deu aspirants.

El curs té una durada de 40 dies, 20 en la mar i 20 en terra. A més al curs es fa l'ensinistrament de tota mena d'exercicis, la formació psicològica, que en aquest cas és de vital importància, tenint una mitjana d'edat de 29 a 30 anys, i acabat el curs, han de superar-lo satisfactòriament, si és que en el futur volem gaudir d'un comandament operatiu.

Durant aquest creuer d'instrucció han visitat: Livorno, La Maddalena i Cagliari, i com a port estranger han estat a Barcelona,



Vista per l'amura d'estribord de la *DANAIDE F553*, entrant al port de Barcelona el passat dia 20 de juny. Foto: Albert Campanera i Rovira.



Vista de la *FENICE F557*, enfilant el canal de sortida del port de Barcelona el proppassat dia 24 de juny. Foto: Albert Campanera i Rovira.

havent de tornar singladura al port d'Agusta, seu de l'Escola.

Pel que fa a aquestes vaixells tots pertanyen a la classe *Minerva*, construïts entre els anys 1985 a 1991. D'aquestes corbetes, en realitat escoltes costaneres, podem dir que són semblants a les espanyoles de la classe *Descubierta*, però més petites, encara que amb una mica més de màniga, com ho demostra les relacions eslora-màniga de 8,2:1 per 8,5:1. Compactes i massisses, amb total absència de portells, llevat el pont de comandament, el seu disseny es va veure afectat per les noves tecnologies de furtivitat i anti-radiació. El buc està construït en acer tipus Fe 52 i les estructures en alumini i materials lleugers. Concebudes essencial-

ment per la protecció, l'escassetat dels pressupostos va minvar el ventall de possibilitats que tenen aquestes plataformes, dotant-les només d'equip bàsic per una tasca molt reduïda; en contrapartida el manteniment és d'allò més econòmic. Quant el seu comportament a la mar podem dir que no és tan satisfactori, com es podria desitjar: embarquen aigua al senó de popa com a conseqüència de tenir una coberta d'esglaó com vàrem poder constatar fa algun temps en un exercici conjunt espanyol-italià.

Per últim, volem des de les pàgines de SIRCA desitjar als marins italians unes bones singladures sobre aquesta mar, que en el passat va ser per tots nosaltres el "Mare Nostrum".

Visita del Consell Directiu de l'AAMMB a la fragata A.R.A. "Libertad"

Consell Directiu

El Consell Directiu de l'AAMMB va aprofitar l'estada del XXXIè viatge d'instrucció de la fragata A.R.A. "Libertad" al port de Barcelona per fer-hi una visita.

Aquest vaixell escola de l'Armada Argentina portava a bord guardiamarins i mariners en el seu últim any d'instrucció.

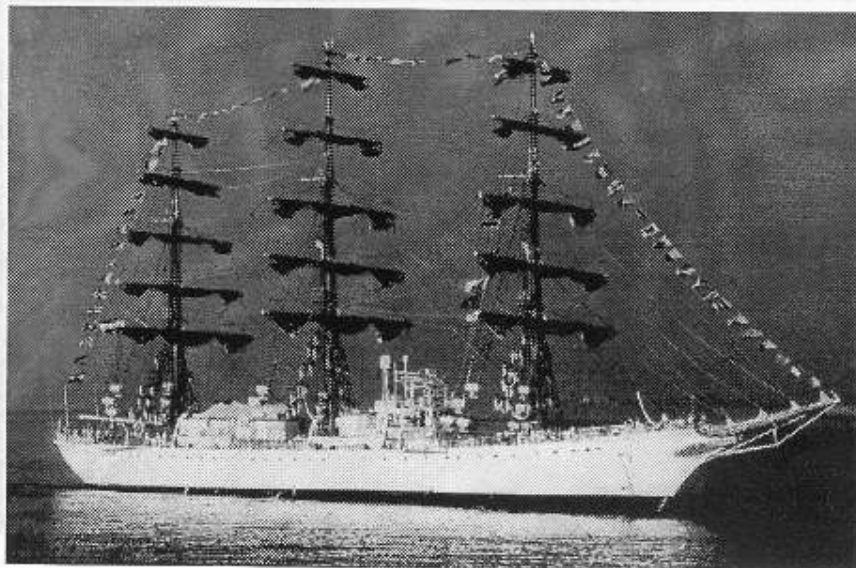
La fragata "Libertad" fou construïda a les drassanes de Río Santiago, Buenos Aires, i reemplaçà a la fragata "Sarmiento" avui museu surant.

La "Libertad" fou varada el 30 de maig de 1956 i inicià el seu viatge com a vaixell d'instrucció el 1963. Al llarg de la seva història s'ha fet acreedora dels següents trofeus:

- BOSTON TEAPOT. Atorgat anualment per la "Sail Training Association" a aquell veler que tripulat amb més del 50% del personal en instrucció recorre la màxima distància només a vela en un període de 124 hores. El "Libertad" el va guanyar en vuit ocasions.

- GRAN MEDALLA. Recorda la travessa totalment a vela per obtenir el record mundial per a grans velers al creuar l'Atlàntic Nord. La "Libertad" l'obtingué el 1966 entre Cap Race (Canadà) i la línia Dublin-Liverpool (R.U.), amb un recorregut de 2058,6 milles en un temps de 8 dies i 12 hores.

Les característiques generals de la fragata "Libertad" són les següents: 3765 tns. de desplaçament, 103,75 m. d'eslora, 14,31 m. de màniga, 6,65 m. de calat, 13,8 nusos de velocitat màxima. Sobre el velam les 27 velles d'aparell tipus fragata feinegen en quatre pals. Sobre el bauprès s'afirmen 5 flocs. En el trinquet 5 quadres i tres de ganivet a l'igual que en el major i el de mitjana 5 quadres i una cangrea. La superfície vèlica és de 2683,5 m. quadrats i la propulsió és de dos motors diesel de 1200 HP cadascun.



Vista general del vaixell escola "Libertad", entrant a Barcelona el passat dia 20 d'agost. Foto: Albert Campanera i Rovira.

“De la barca a la companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima, 1750-1850”

M.M.B.

El passat mes de maig, el Museu Marítim de Barcelona va inaugurar la primera fase de la nova exposició permanent que ofereix al públic. Des del 1995, any en que es va aprovar el nou Pla Museogràfic, s'havia estat treballant en la presentació de les col·leccions del nostre museu seguint les pautes establertes d'aquest pla, que té per objectiu fonamental mostrar els fons del museu aplicant nous llenguatges museogràfics.

Com és sabut, les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona que abasten els segles XVIII i XIX constitueixen una part important dels seus fons i havien estat retirades de la visita al públic a causa de les obres de remodelació de les Drassanes Reials que havien afectat l'antiga sala Capmany, on abans es mostraven. Aquesta importància i la demanda constant del públic van ser raons de pes per a què el Museu decidís començar la reforma de l'exposició permanent per aquesta àrea temàtica.

La nova exposició s'ha titulat “De la barca a la companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima, 1750-1850”, fent referència a l'evolució que, durant aquests anys, van experimentar les formes associatives adoptades a la Catalunya moderna per desenvolupar el comerç marítim amb els mercats peninsulars i colonials, coincidint amb un dels períodes de màxima rellevància de la navegació a vela a Catalunya.

La mostra s'articula en diversos àmbits dedicats a aspectes temàtics relacionats amb el món de les activitats marítimes i la navegació. S'inicia amb un audiovisual que sintetitza, a través del relat d'un vell navegant, l'evolució de la navegació a vela a Catalunya durant els cents anys que cobreix l'exposició. A continuació es presenta

els àmbits dedicats als protagonistes de la història: navegants, mariners, mestres d'aixa, comerciants i naviliers, treballadors portuaris, tot ressaltant el seu paper i els canvis que es van produir en les seves tasques durant aquest període.

Segueix un àmbit dedicat al comerç, principal activitat marítima de la Catalunya de l'època. A través d'un vídeo s'explica una síntesi de l'evolució de les relacions comercials amb els mercats mediterranis i americans; les noves rutes comercials que es van obrir; el paper de les armades com a defensors i garants d'aquests camins i els instruments financers i les fórmules de comerç que es van implantar i desenvolupar i que van permetre l'esplendor del negoci marítim.

L'evolució de la flota mercant catalana durant aquests cent anys; les característiques bàsiques dels velers i les tipologies dels bastiments es mostren a través d'una representació dels models d'aquesta època que el Museu conserva.

Un altre àmbit de l'exposició està dedicat al que s'ha anomenat “L'aventura del Viatge”, i pretén mostrar l'organització de la vida a bord dels velers; la composició de les tripulacions i les condicions en que es desenvolupaven els llargs viatges transoceànics. També es mostra en aquest àmbit una representació de la col·lecció d'exvots del Museu que serveixen per il·lustrar els perills de la navegació.

Finalment, la mostra acaba amb un àmbit dedicat al port de Barcelona, on es sintetitza la seva història i la seva evolució a través d'una petita mostra de pintures i gravats.

Els continguts de l'exposició han estat elaborats per l'equip tècnic del Museu Marítim de Barcelona i la mostra ha estat dissenyada per un equip dirigit per Dani Freixes, qui, com sabeu, ja va dissenyar el Pavelló de la Navegació de l'Expo 92 a Sevilla. Coincidint amb l'exposició, el Consorci de les Drassanes de Barcelona ha editat un llibre que recull els continguts temàtics de l'exposició i que ha estat elaborat per Xavier Moret, i el proper mes de desembre se celebrarà al Museu un cicle de conferències que tractarà alguns aspectes col·laterals als que constitueixen el contingut de la nostra exposició i del qual us mantindrem informats.

Ressenya de la Conferència de'n Isidre Oliveras i Parera: Arboradura i Eixàrcia en vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX

Consell de Redacció

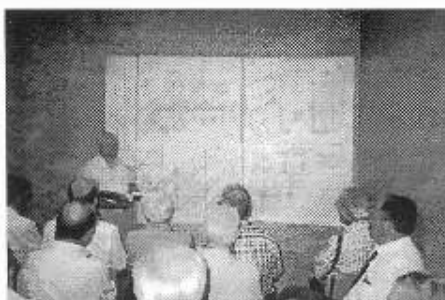
El passat dia 2 d'octubre s'inicià al nostre local social dintre del MMB, un cicle de converses o "xerrades pedagògiques", orientades pel senyor Oliveras, vicepresident de la nostra Associació.

En resum, el tema que es tractà fou l'Arboradura i l'Eixàrcia, amb finalitzacions a coberta de les diferents maniobres en vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX.

Donada la importància d'aquesta conferència assistiren a l'acte un gran nombre d'associats, com també diverses persones conegudes del litoral català, que van omplir la sala del local social.

La conferència agradà a tothom i en especial per la fluïdesa de l'exposició del Sr. Oliveras, que és un especialista en aquest tema.

Aquesta primera xerrada tingué una du-

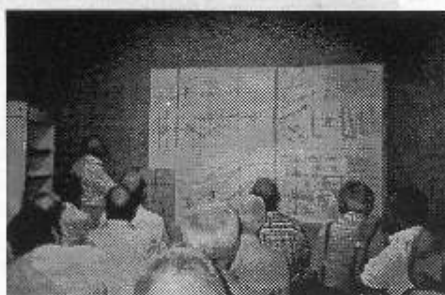


rada aproximada d'una hora i vint minuts. Un cop acabada el Sr. Oliveras passà a contestar diverses preguntes, que restaren aclarides.

Com que el tema exposat tingué molt d'èxit, el dia 6 de novembre el Sr. Oliveras realitzà un repàs de la seva xerrada anterior i tornà a contestar les preguntes de les persones que assistiren a l'acte.

Aquestes xerrades volem significar l'inici d'uns programes que esperem que tinguin continuïtat de convocatòria per anar coneixent pas a pas les tècniques del maquetisme, tant si són aplicades a vaixells o a barques de pesca, sense limitacions cronològiques ni tipològiques.

Des d'aquí animem al nostre soci i vicepresident Sr. Oliveras a realitzar una memòria de la seva conferència per publicar-la a "SIRGA".



Tres moments de la conferència d'en Isidre Oliveras i Parera. Fotos: Antoni Rodríguez i Fernández

La vela, l'esbarjo i el mar: el llagut "La Gavina" del M.M.B.

Antoni Rodríguez i Fernández
Joan Ubach i Soriano

Estem acostumats a la visió general de les embarcacions tradicionals com a dedicades al treball, ja sigui en la realització de la pesca amb diverses modalitats de llaguts, la navegació de cabotatge amb barques de mitjana o la navegació d'altura amb els nostres desapareguts bergantins, pollacres, etc... per al comerç amb Amèrica.

La mar com a font de recursos alimenticis o com a via de transport ha estat sempre una necessitat bàsica fins a l'implantació del ferrocarril. En canvi poques vegades s'utilitzà la mar com a un medi per poder gaudir d'ell. Sembla ser que la pràctica de l'esbarjo només la pogueren realitzar alguns pocs privilegiats.

Avui les embarcacions tradicionals utilitzades per a l'esbarjo que es puguin conservar són poques. Fins ara es conserven al litoral Català el *Alfonso*, de la qual tingueren coneixement el 1993 al contactar amb membres de l'Associació d'Amics de Calella de Palafrugell i la *Gavina*, que forma part del patrimoni marítim del Museu Marítim de Barcelona i que avui es conserva a un magatzem del port amb d'altres embarcacions tradicionals.

Sobre la *Gavina* vàrem demanar permís el 1993 a la direcció del Museu per aixecar el seu plànol, que es mostrà en l'exposició en homenatge a Jaume Puig-Agut i Besora realitzada pel M.M.B i l'A.A.M.M.B, del 4 al 30 de maig de 1993. Sobre el llagut vàrem investigar els seus antics propietaris, ja que de la fitxa tècnica de l'embarcació poques dades pogueren ob-

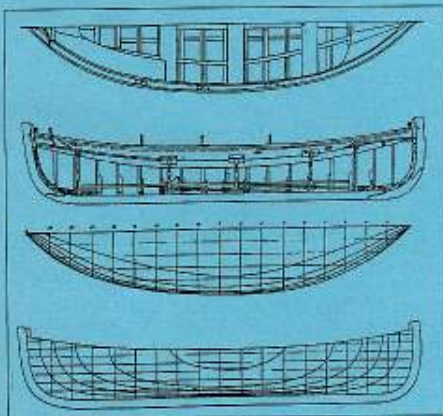
tenir. La nostra investigació anà encaminada a la recerca del seu donador, que vàrem identificar per la còpia d'una carta conservada al MMB i que datada el dia 29 de maig de 1978 adreçà Jose Maria Martínez Hidalgo als seus propietaris per agrair la donació. La nostra intenció era poder determinar el lloc i any de construcció, la figura del mestre d'aixa, i la possibilitat de trobar fotografies de la barca navegant amb els seus antics propietaris, per intentar donar un aire més romàntic a aquesta activitat i donar més consistència a l'estudi.

Malauradament, després d'intentar contactar per carta i per telèfon amb els seus antics propietaris no vàrem poder accedir a la documentació desitjada. La importància de l'embarcació radica, a més de ser un dels pocs exemplars que es conserven sobre aquest tipus d'activitat, el que un dels seus familiars era una figura destacada de la història catalana de les darreries del segle passat i començament del nostre.

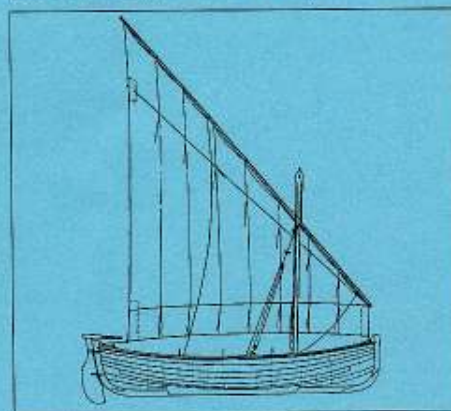
La nostra intenció ha estat recuperar aquesta part del patrimoni marítim amb l'aportació del plànol de formes, construcció i vèlic de la barca. Abans, però, voldríem dedicar l'article a la figura de l'antic familiar dels propietaris de la *Gavina*, Josep Pella i Forgas i dedicar unes línies a la seva memòria.

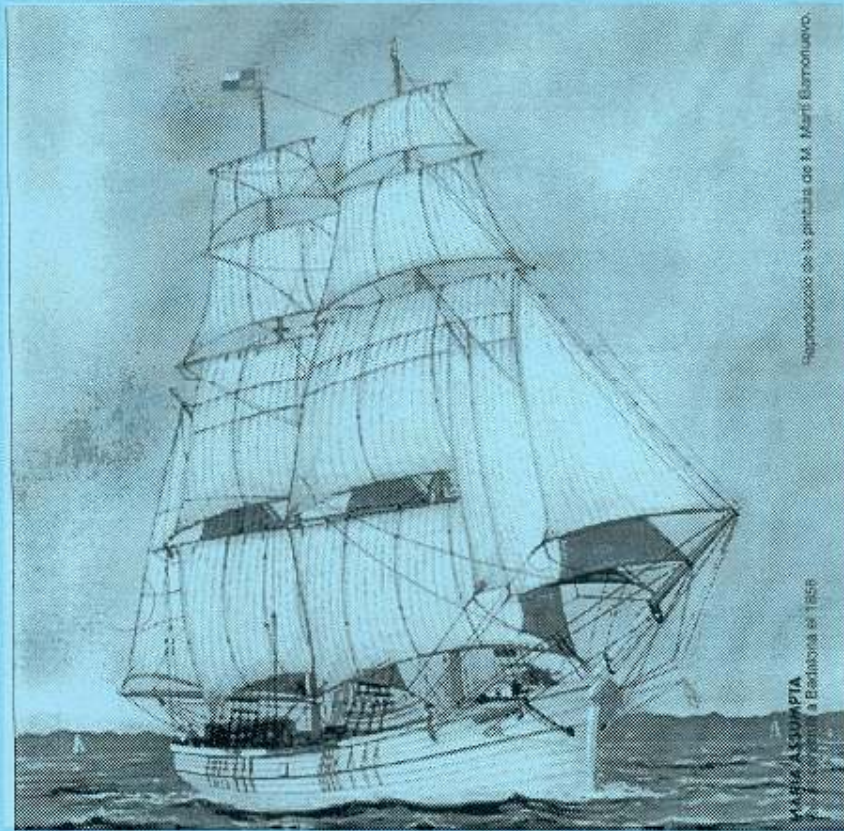
Josep Pella i Forgas va néixer a Begur el 1852 i morí a Barcelona el 1918. Com a historiador, jurista i polític fou un dels fundadors de la jove Catalunya (1869-70). Més endavant participà en la comissió que lliurà el memorial de Greuges al rei el 10 de març de 1885. El 1896 fou elegit diputat per Girona; el 1901 regidor de Barcelona i el 1906 es presentà com a candidat a diputat per Barcelona. D'entre la seva obra destaquem *Les Corts Catalanes* (1876), *Libertats i antic govern de Catalunya* (1905) i l'edició sobre el *Código de Catalunya* (1916-19).

Des d'aquí esperem que els nostres associats modelistes puguin gaudir d'aquest plànol per realitzar el seu model i alhora els desitgem que amb ell practiquin l'esbarjo aquest nou any. Bon Nadal.



Plànols del llagut "La Gavina". Autors: Antoni Rodríguez Fernández i Joan Ubach i Soriano.





Representació de la pintura de M. Martí Elmonuovo.

La Escudra a Edicions el 1959

La Junta Directiva us desitja
BON NADAL
i MILLOR ANY 1998

