

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



### SUMARI

#### EDITORIAL, 226

Consell de Redacció

#### MODELISME, 227-234

Diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX. Part. II  
Isidre Oliveras Parera

#### ARQUEOLOGIA, 235-239

La navegació a l'antiguitat a través de les fons.  
Joaquim Blay i Detrell

#### HISTÒRIA, 240-246

L'Escalenc i el salvament de naufrags (1887-1933):  
una relació infructuosa.  
Antoni Rodríguez Fernández

#### NOTICIARI, 247

La Casa d'Oficis del Pailebot. Consorci de Les Drassanes.

Des de **SIRGA** l'AAMMB continua amb l'objectiu d'apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim amb la publicació de nous articles d'actualitat. Així neix aquest número 10 amb temes que tracten del següent:

- La 2a part de la xerrada pedagògica duta a terme per Isidre Oliveras i Pàrera titulada *Arboradura i Eixàrcia en vaixells del segle XVII, XVIII i XIX*, que realitzà al local social de l'A.A.M.M.B del M.M.B. el 2 d'octubre de 1997. En aquesta part fa una descripció minuciosa de com col·locar el bauprès i els tres pals matxos en el seu lloc corresponent sobre el vaixell; com col·locar els estais i com hissar les vergues. Aquesta descripció està recolzada pels excel·lents dibuixos originals de l'autor, que són l'ànima d'aquesta descripció exhaustiva i rigurosa des del punt de vista tècnic.

- Un estudi sobre la navegació a l'antiguitat a través de les fonts realitzat per en Joaquim Blay i Detrell. Aquest treball, a forma de resum, es recolza amb les lleis físiques -corrents, vents, ports naturals de l'època; i la iconografia dels materials arqueològics -cilindres segell, monedes, relleus, pintura, mosaic, modelisme, escultura, etc...-, que ens han fet arribar les representacions gràfiques o escultòriques dels vaixells amb un grau de detall segons la naturalesa i les dimensions del suport on es representen; els textos antics; l'arqueologia subaquàtica; l'etnografia etc... tot per exposar la idea del que fou la història de la navegació en l'antiguitat.

- L'aportació d'un estudi sobre el servei de salvament a l'Escala. Una història que s'exposà als números 56 i 57 del Full d'Història Local de l'Ajuntament de l'Escala el 1996. En aquest article es revisa la temàtica aportada. La finalitat és justificar, aclarir o rectificar alguns dels conceptes i criteris exposats per aprofundir en el millor coneixement d'aquesta temàtica tan significativa i interessant relacionada amb l'obra humanitària del voluntariat, que fou present a l'Escala a les darreries del segle passat. En definitiva, l'objectiu d'aquest article és esbrinar el que passà a l'Escala. Conèixer les motivacions i inquietuts dels avantpassats escalencs i les circumstàncies del seu infructuós servei de salvament. Així, es dona a conèixer la identitat de l'organització social dels escalencs en el servei de salvament, la situació en tot moment de la junta -segons els informes dels inspectors de la societat-, i s'explica el perquè de la dissolució de la junta de salvament. La intenció és recuperar aquesta perduda realitat, que avui forma part del Patrimoni Marítim Escalenc.

- L'exposició del procés de recuperació que es duu a terme amb la casa d'oficis al Pailebot *Sayremar* com a futura extensió al mar de les activitats del M.M.B.

En definitiva, aquest número tracta la publicació d'articles sobre investigació i recuperació del nostre Patrimoni Marítim, que continuen la línia marcada per **SIRGA**.

**SIRGA** té la intenció de continuar amb la difusió i la salvaguarda del Patrimoni Marítim. Recolzar les activitats actuals i d'altres futures plantejades pel Museu Marítim de Barcelona, que esperem restin exposades en la revista. I, demanar a tothom la col·laboració en l'exposició d'articles de tema marítim.



Direcció i maquetació:

**Antoni Rodríguez Fernández**

Consell de Redacció:

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

Producció i impressió:

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

Edita:

**Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona**

Administració:

**A.A.M.M.B., Museu Marítim de Barcelona, Av. Drassanes, s/n, 08001 Barcelona.**

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

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

**Portada:** Mascaró de Proa El Negre de la Riba un cop restaurat. M.M.B. N° d'inventari 874. N° de foto 11.897.

**Contraportada:** Mascaró de Proa El Negre de la Riba abans de la restauració M.M.B. N° antic de negatiu 8.272.

## Diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX. Part II

Isidre Oliveras Parera

Vestits els *pals matxos*, *mastelers* i *mastelerets*, *bauprès* i *botaló* i també vestides totes les *vergues*, el primer pas a fer serà:

**C. COL-LOCAR EL BAUPRÈS I ELS TRES PALS MATXOS EN EL SEU LLOC CORRESPONENT SOBRE EL VAIXELL.** Suposem que el vaixell que volem aparellar s'ha construït a l'escala 1:75. Per tant, totes les mides que donarem d'ara endavant seran a l'escala 1:75.

Les **Corones**. Són les primeres per col·locar (veure làmina n. 7). En la làmina podem veure que pengen sota la *cofa* uns *obencs* de considerable mena que en els seus *xicots* s'hi col·loquen *guardacaps* deixant-los preparats per a què en el seu moment penjar-hi un *aparell Reial* de molta força. Aquests *aparells* servien per ajudar els *obencs* a tibar el pal enrera i en el sentit invers a la força del vent sobre la vela. Però quant el vaixell no navegava, sia en el port o fondejat, les *corones* servien per pujar grans pesos a bord, com barrils d'aigua o queviures, com per hissar o arriar les barques o botes del mateix vaixell. Les *corones* i l'*aparell del pal trinquet* també servien per llevar l'*àncora* des del nivell de l'aigua fins a la altura de la *taula de guarnició*. Això es feia mitjançant un *ganxo*, que portava l'*aparell* descrit que s'enganxava a la *ungla de l'àncora*. La llargada de les *corones* serà 1/4 part de la llargada dels *obencs*, i l'altre 1/3 part. Això es farà als dos costats, o sia dues *corones* per banda. A continuació donarem els gruixos de les **diferents mides** de tots els **obencs** del vaixell a escala 1:75.

**1r.** Les *corones* i *pernades*, la seva mena serà d'1 mm. de diàmetre. **2n.** Els *obencs del trinquet i del major*, 1 mm de diàmetre. **3r.** El

*masteler de velatxo i de gàbia* 0'6 mm. **4t.** Els *obencs de masteleret de proa i major* 0'4 mm. **5è.** Els *obencs del matxo de mitjana* 0'7 mm. El *masteler de sobremitjana* 0'5 mm. I, finalment els *obencs del perico* 0'3 mm. (veure làmina N.6). El diàmetre de les **bigotes**. **1r.** Les *bigotes de la taula de guarnició del trinquet i del major* 5'7 mm. **2n.** Les *bigotes de la taula de guarnició de mitjana* 4 mm. **3r.** Les *bigotes de cofa del trinquet i major* 4 mm. (si posem bigotes a les *creuetes*, també li disminuïrem el diàmetre. 3 mm.) A continuació col·locarem les **burdes** o **brandals**. El seu gruix serà el mateix que els *obencs del pal de mitjana*. Abans de col·locar les *burdes* és millor teixir la *fletxadura* de tots els *obencs* del vaixell amb el fil més prim que trobarem al mercat. Els espais entre *fletxats* i *fletxats* serà de 6 mm.

He parlat, fins ara, dels *obencs* i *burdes*, *xàrcia fixa* que reforça pals i *mastelers*. Però, abans de col·locar els *estais*, hem d'aparellar el *bauprès*. Així, la **xàrcia fixa del bauprès** es compon de *trinca*, *barbades*, *mostatxos*, *vents de moc* i *vents de floc* i *petifloc*. La finalitat de la *trinca* consistia en mantenir el *bauprès* fortament aprestat sobre la *roda* i contrarestar la força tractora dels *estais* en el sentit ascendent. Per col·locar aquest acollador un *xicot* s'aferma en el *bauprès* i l'altre *xicot* es passa per la *groera del tallamar* i se li dona deu o dotze voltes i finalment s'escanya. (veure làmina 10). Les *barbades* es feien amb caps gruixuts, com els *obencs*. Portaven dos o tres, segons si eren del S. XVII o del XVIII. En el S. XIX ja es portaven de cadenes i tensors. Els *mostatxos* es componien d'uns caps gruixuts, o cables, amb els quals s'asseguraven el *bauprès* per una i altre banda. (En realitat feien l'ofici d'obencs d'aquest pal i s'afermaven a les amures). Els *vents* són els caps que van fermats des de la mitjana fins a l'extrem del *botaló* i l'altre *xicot* es ferma a les amures del vaixell. Després d'aquesta feina ja podem col·locar els *estais*.

**D. COL·LOCACIÓ DELS ESTAIS.**(veure làmina N.8).

- **Estai i contraestai de trinquet.** (núms. 1 i 2 amb 1'3 mm. de gruix) En un extrem porta la *gassa* o *llaç* amb el *barrilet*, i en l'altre una *vigota cega*. Es tiba mitjançant un acollador,

que passa per una altra *vigota cega* cosida al *bauprès*.

- **Estai i contraestai de velatxo.** (núms 3, de 0'6 mm. de gruix, i 4 de 0'9 mm.). Naixen en el *galzet del masteler de velatxo* amb el seu corresponent *llaç* i *barrilet*, i a l'altre extrem passa per cada banda del *bauprès* per les *caixeres* que estan en les *orelles* vora el *tamboret*, i sortint de les *caixeres* per la seva part inferior. Baixa pel *bauprès* i en el seu *xicot* se l'hi cus un *bossell*, que tibarà un *aparell* que labora amb un altre *bossell* fermat a un *apòstol*. Aquest dos *estais* no cal dir que passen un per cada costat de les *orelles del bauprès*.

- **Nervi del floc.** (núm. 5, de 0'6 mm. de gruix). Neix en la *creueta del masteler de velatxo*, i en el *botaló* passa per un *bossell* o *caixera* i segueix per un ull del *moc* i es tesa amb un *aparell* aferrat a l'*apòstol*.

- **Nervi de petit floc.** (núm. 6., 0'4 mm. de gruix). Neix en el *masteleret de proa* i el seu *xicot* passa per una *caixera*. Segueix per un ull del *moc* i es ferma en els *apòstols*.

- **Estai de juanet de proa.** (núm. 7., 0'6 mm.). Neix en el *masteleret de proa* i en el seu *xicot* una *bigota cega* amb acollador i altra *bigota cega* fermada al *botaló*.

- **Estai de galop.** (núm. 8., 0'4 mm. de gruix). Neix en el *masteleret de proa* i el seu *xicot* passa per una *caixera* en el *penol del botaló* i passant pel *moc* s'aferra en els *apòstols* mitjançant el seu *aparell*.

- **Estai i contraestai del major.** (núms. 9, de 1'2 mm. de gruix, i 10 de 1'5 mm.). Neixen en el *galzet del pal major*, amb *llaç* i *barrilet*, i van a parar a un encaix de la *busarda* situada sota el *bauprès* pel seu descans i es disposa de la següent manera: Agafem un tros d'estai, del mateix gruix i la llargada -més o menys com el dibuix de la *làmina n. 8*. El passem per l'encaix de la *busarda* i per uns forats, que porten els *apòstols*. En els seus *xicots* hi encapillem unes *bigotes cegues*, deixant els dos caps igualats més o menys per cada banda. Els dos estais, que baixen del *galzet* en els seus *xicots*, hi encapillem una *bigota* a cada un i col·locant

un acollador a cada una es tesen deixant els *estais* ben tibats.

- **Estai i contraestai de gàbia.** (núms. 13, d'1 mm., i n.14 0'7 mm.). L'*estai de gàbia* neix a la *creueta de gàbia del major*, i en els seus extrems *bigotes cegues*, que acollarem amb altres *bigotes fermades*: una al *coll del pal de trinquet* i l'altre en el *galzet* del mateix pal.

- **Estai de juanet.** (núm. 15, de 0'4 mm. de gruix). Neix en el *masteleret del major*, i es ferma en el *galzet del masteler de velatxo*.

- **Estai de sobre major.** (núm. 16, de 0'4 mm. de gruix). Es ferma en el *masteleret del major*, i el seu *xicot* passa per un *guardacaps* fermat en el *masteleret del trinquet*. Llavors baixa, i una mica abans d'arribar al *tamboret del masteler*, i en el seu *xicot*, s'hi engassa un *guardacaps*, que amb un altre *guardacaps* del *tamboret* es fa ferm amb l'acollador.

- **Estai de mitjana.** (núm. 17, de 0'9 mm. de gruix). Neix en el *galzet del mitjana* amb *llaç* i *barrilet*. Passa per un *guardacaps* aferrat en el *pal major*, i en el seu *xicot* s'hi engassa una *bigota cega* i amb un *càncamo* a la coberta s'acolla i es ferma.

- **Estai de sobremitjana.** (núm. 18, de 0'7 mm. de gruix). Neix a la *creueta del sobremitjana* amb *llaç* i *barrilet*. Passa per un *guardacaps del coll del pal major*. Puja direcció a la *cofa*, i en el seu *xicot* s'hi engassa una *bigota cega* i amb una altre *bigota fermada* en el *galzet del major* s'acolla i es ferma.

- **Estai de perico.** (núm. 19, de 0'6 mm. de gruix). Es ferma com es veu en el *masteleret de mitjana* i a l'altra extrem amb una *bigota cega* i una altre afermada al *galzet del pal major*, que s'acolla i es ferma.

- **Estai de sobreperico.** (núm. 20, de 0'4 mm.). S'acolla en el *masteleret de mitjana*, i l'altre extrem, mitjançant acollador, al *galzet del masteler del major*.

**E. HISSAR VERGUES.** Un cop col·locats els *obencs*, *burdes* i *estais*, ja podem hissar les *vergues* al seu lloc corresponent. Per fer tot això, serà precís col·locar les *drisses*, *bosses*, *trosses*, *braces* i *amantells*.

**1r. Hissar la verga major i la del trinquet.** Les dues porten el mateix aparell, compost de dos quadernals (**veure la làmina N. 9**). Per fer això, penjarem dos *quadernals* de tres *roldanes* del *galzet*. Aquesta operació es pot fer de dues maneres. Una és penjar els dos *quadernals* sobre mateix dels *obencs* (**veure la figura**). I, l'altre penjar-los dels *toquinos*, que havíem col·locat en el *galzet del pal*. Els *xicot*s de les *drisses*, un va lligat a la *verga*, i l'altre passa per les *roldanes* dels *quadernals* i finalitza al peu del pal corresponent i, més concretament a una *roldana del guindaste* de proa del pal que correspongui. Finalment, assegurarem la *verga* col·locant la *bossa*, i mitjançant l'*estrop*, que ja porta la *verga*, la fermarem amb el seu acollador.

**2n. Hissar vergues de velatxo i gàbia.** Veiem que aquestes *vergues* porten, en la seva *creu*, un *bossell* anomenat *de paloma*. Per la seva *roldana* hi passarem l'*ostaga*, de força mena, i els seus *xicot*s els passarem per dos *bossells*, que tenim preparats sota de les *creuetes*. I, baixant per popa dels pals, donant-li la llargada suficient, engassarem un *quadernal* a cada *xicot*, que amb el seu aparell corresponent es ferà a la *taula de guarnició*. (**veure la làmina n. 9**). Aquesta *ostaga* va equipada amb una guia, que passa per la *burda* que hi ha més propera.

**3r. Vergues de juanet de proa i major.** S'encapella una *ostaga* a la *creu de la verga*, que passarà per la *roldana* de la *caixera* i baixa pel *masteleret*. I, sortint per la cara de popa, i a una distància que permeti hissar o arriar la *verga* des de la *creueta* fins a la seva posició normal de treball, en el seu *xicot* hi engassarem un *bossell*, que per la seva *roldana* hi passarem un cap. I, en un dels seus *xicot*s finalitzarà a un *càncamo* amb *guardacaps fermat* al *trancanell*, situat més a popa que la *taula de guarnició*. Per l'altre *xicot*, i a uns 4 metres de la coberta (a la escala natural), hi engassarem un *quadernal*, que amb el seu aparell corresponent es farà ferm a un *càncamo* col·locat al *trancanell* de l'altra banda del vaixell

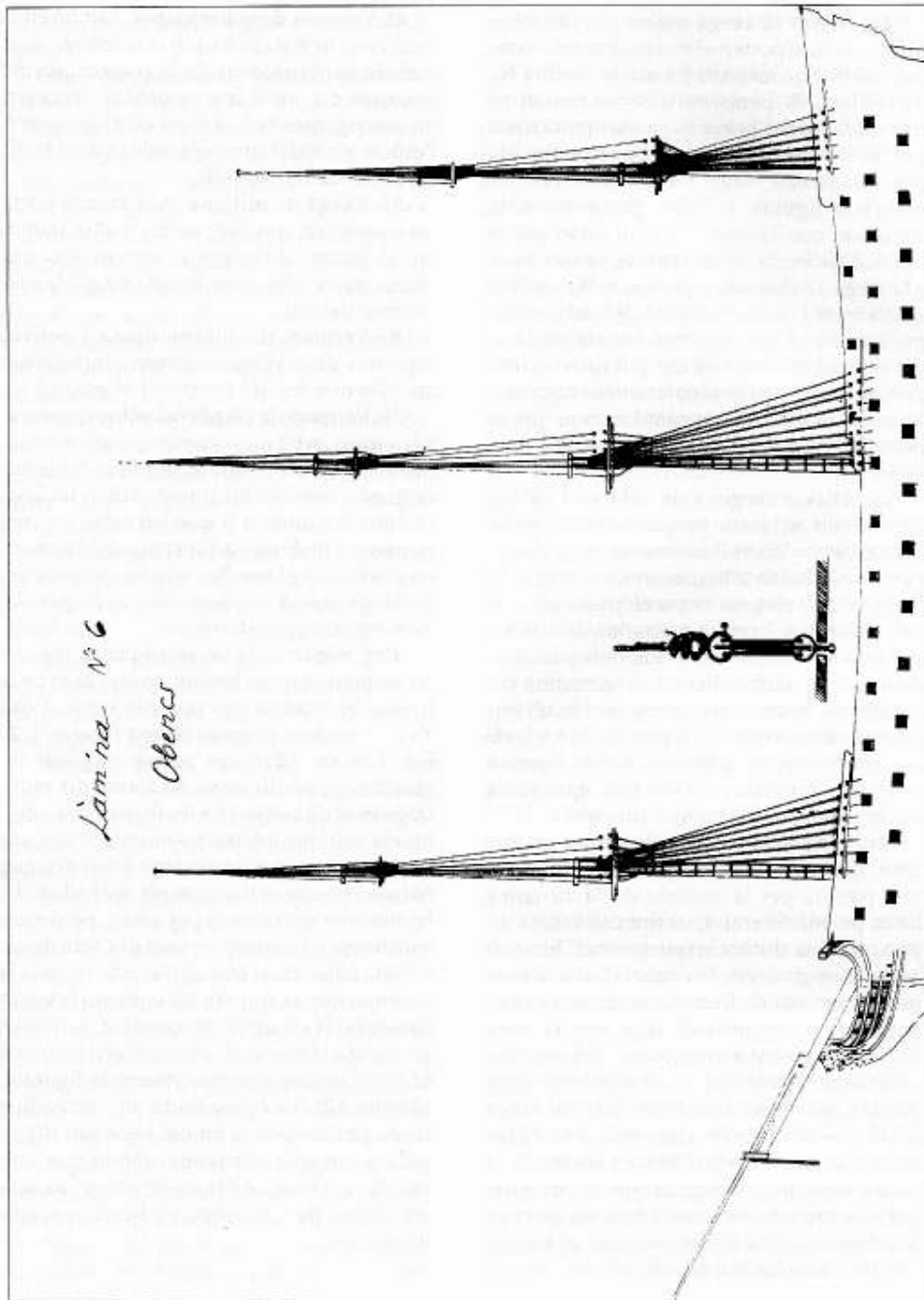
**4t. Vergues de sobrejuanet.** També en la seva *creu* hi encapellarem una *ostaga*, que passarà per la *roldana* de la *caixera alta del masteleret*. I, en el seu *xicot* hi col·locarem un *ormeig*, que es farà ferm en el *tamboret*. Però, el *xicot* del *ormeig* finalitzarà en qual-sevol banda del vaixell.

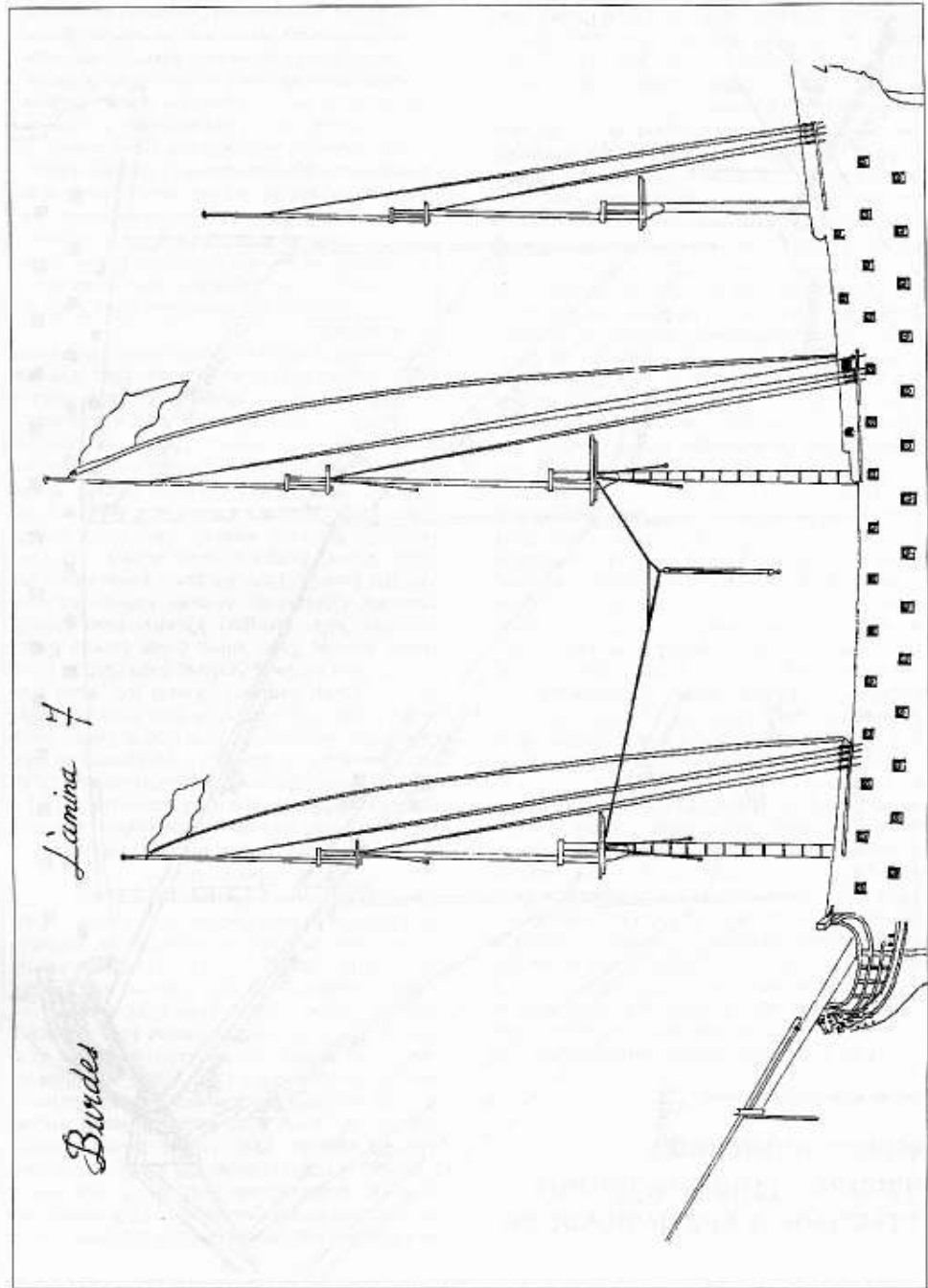
**5è. Verga de mitjana.** A la *creu* hi porta un *quadernal*, que junt amb un altre fermat en el *galzet del mitjana*, mitjançant una *drissa*, que el seu *xicot* finalitzarà al *claviller del peu del pal*.

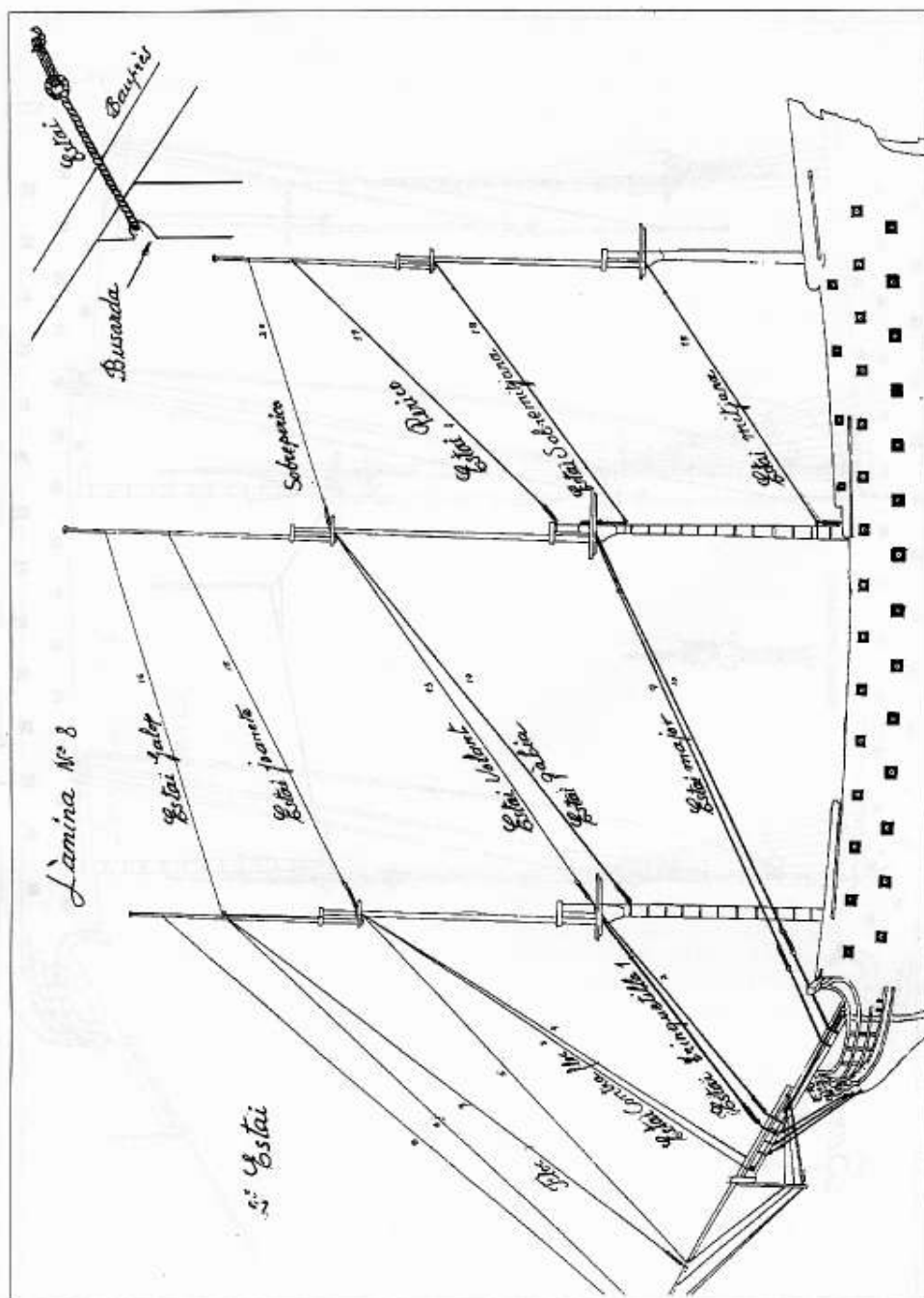
**6è. Vergues de sobremitjana i perico.** Aquestes dues vergues porten els mateixos aparells que les del *trinquet* i el *major*.

**7è. Vergues de civadera i sobrecivadera.** Es penjen amb un *racament*, que pràcticament la deixa fermada al seu lloc. Aquestes vergues a més del *racament* porten un aparell que les tensa a fi que no rellisquin pel *bauprès*. Finalment aquest aparell va caure en desús i en el seu lloc s'hi va col·locar un tirant de mena considerable amb *guardacaps* en els seus extrems.

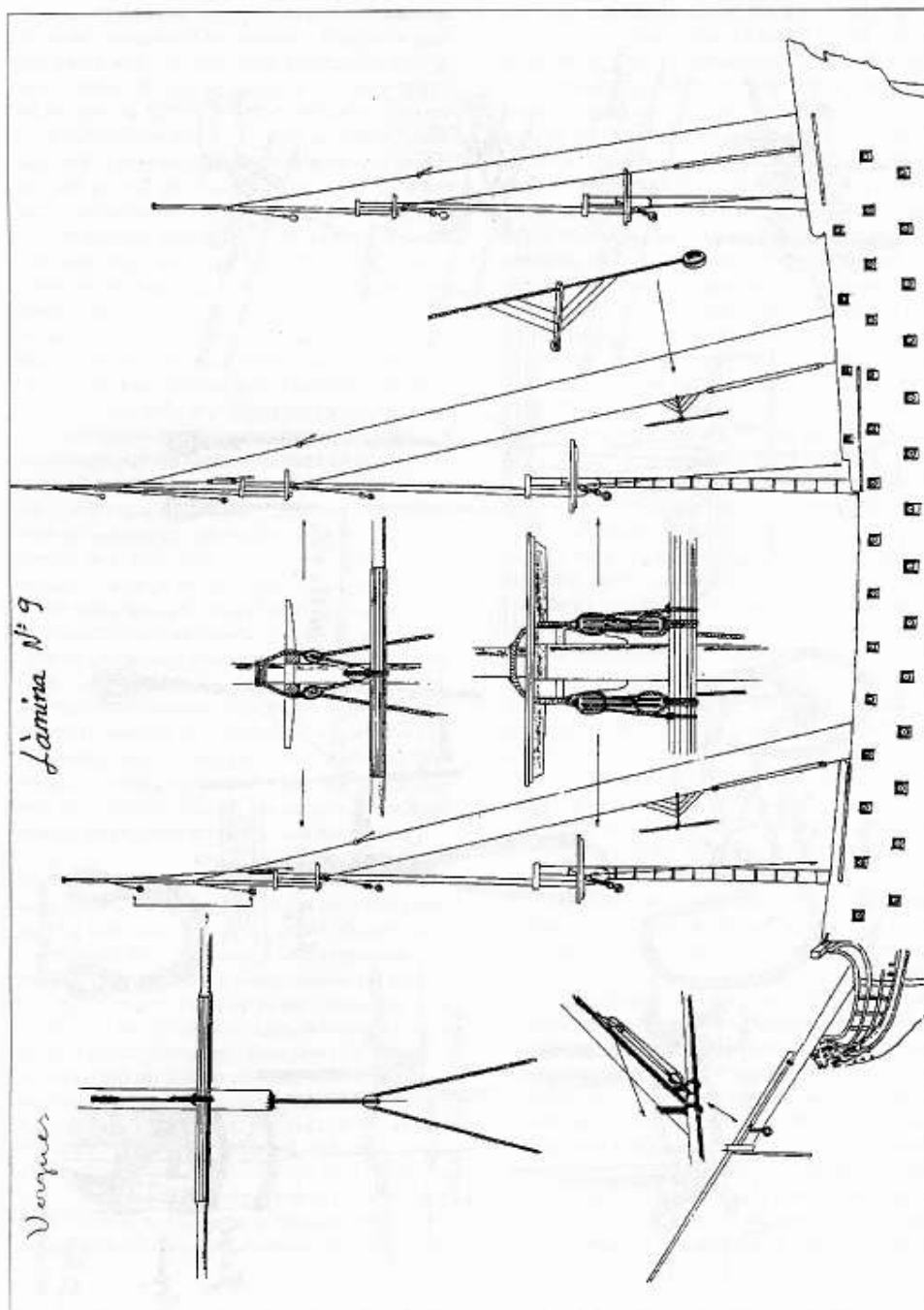
Per mantenir la verga unida al seu pal corresponent quan està en *creues* fa us de la *trossa*. El sistema més usat als Segles XVII i XVIII eren dues *corones* (**veure figures 1, 2, i 3. Làmina 12**), que porten engassat un *guardacaps* en un *xicot*. La forma del muntatge és el que veieu en les figures descrites. En els extrems inferiors s'hi encasellen uns *quadernals*, que es tesen amb altres dos que hi ha a coberta mitjançant els acolladors. Hi ha sistemes que tensen per sobre, però, personalment jo sempre he usat per sota direcció a la coberta, ja que al hissar la *verga* ja la tenim suspesa en sentit ascendent i la *trossa* llavors ho fa en sentit descendent. Si ho fem d'aquesta manera, al col·locar els *amantells* tindrem la *verga* quieta. (**veure la figura 4. Làmina 12**). La *trossa* porta un *llantió*, que servia per afuixar-la en cas necessari d'arriar-la o hissar-la. Finalment direm que a finals del S. XIX aquest tipus de *trossa* va caure en desús per adoptar el tipus mecànic d'arbotant.

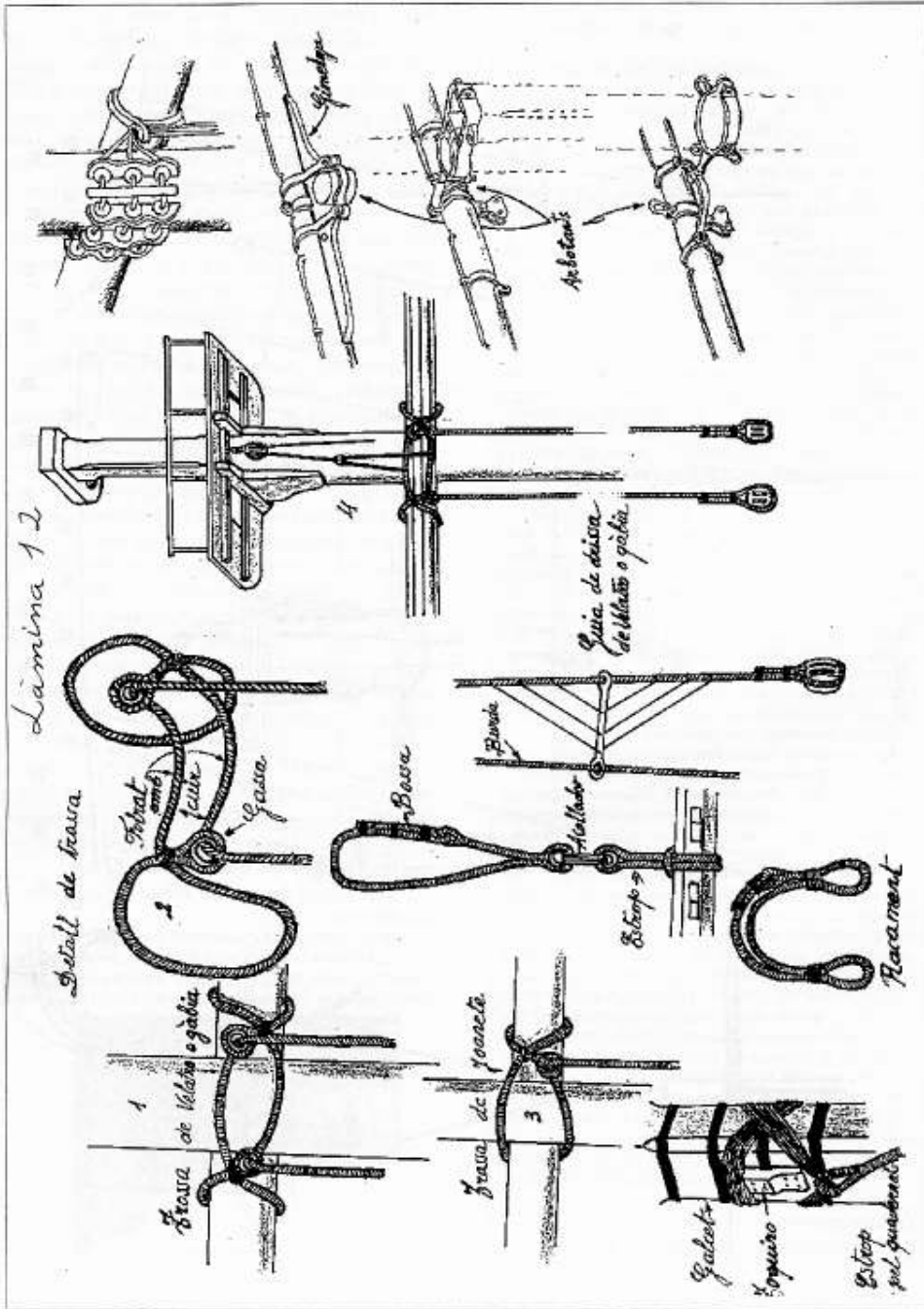












## La navegació a l'antiguitat a través de les fonts.

Joaquim Blay i Detrell

**Introducció.** La relació dels éssers humans amb el mar, o amb el medi aquàtic en general, sembla ser tan antiga com nosaltres mateixos. Però, a l'hora de parlar de navegació cal diferenciar el que podem definir com a relació a petit nivell, on amb escassos medis tècnics afrontem objectius limitats, de les empreses més complexes, que precisen d'uns majors coneixements tècnics. No és el mateix superar un curs fluvial de forma puntual, que els grans periples d'exploració amb travessies d'altura o el comerç de pesades càrregues.

Sovint es tenen uns dubtes molt concrets pel que fa a la història de la navegació, i a l'hora de voler satisfer la nostra curiositat envers aquest tema sorgeixen un mar - mai millor dit - de preguntes: Quan varen ser les primeres navegacions d'altura? Quants dies trigaven per anar de tal lloc a tal altre? De quins mitjans disposaven? Quines tècniques constructives feien servir? Qui aporta realment novetats tècniques? De quins medis d'orientació disposaven?

A l'hora de trobar respostes no val la suposició si es pretén arribar a conclusions serioses. Cal fer un estudi rigorós dels materials que disposem, que sovint són més dels que podríem arribar a creure. Cal avançar de la mà de qui ha treballat ja el tema que ens interessa i recolzar les nostres passes pel camí que d'altres han preparat.

**Evidències.** Dels primers temps, i en general degut al caràcter perible dels materials emprats i el poc freqüent d'aquestes activitats, no en tenim dades directes, sinó tan sols el que podem qualificar com evidències.

Hem de diferenciar el que realment són proves o fets que ens aporten dades sobre el tema en qüestió, del que són evidències indirectes.

Una clara evidència seria la presència humana a llocs on és inevitable una ruta marítima: a Austràlia hi ha presència humana anterior al 5.000 a.C.<sup>1</sup>, i sense anar tan lluny i en un entorn que ens pot resultar més proper com les Balears, Còrsega o Sardenya es demostren presències de VIII/VII mil·lenari a.C.<sup>2</sup>. És prova fefaent que els medis tècnics ho permetien. Per contra no tenim testimonis de cap detall referent al com ni el perquè del fet, o de l'altra cara de la moneda, els intents

fallits anteriors que varen acabar en desastre i que formaren part d'un costós aprenentatge.

Estem parlant, per tant, de navegació d'altura molt abans que es fessin servir metalls ni com a eines ni com a components.

Està demostrat que l'existència de determinats obstacles i la seva superació no era problema per societats amb limitats recursos tècnics. L'arribada dels metalls permetrà la construcció de vaixells més sòlids i amb més possibilitats, però el primer pas ja estava donat milers d'anys abans.

**Les fonts.** Les fonts d'on obtenim les nostres informacions, tot i formar part de grups amb característiques pròpies, no són en cap manera independents. No podem, per exemple, separar la iconografia o els textos de l'àmbit general de l'arqueologia, ni aquesta de l'antropologia, seguint els cada cop més imposats criteris anglosaxons que les estudien de forma conjunta.

Conèixer el medi és conèixer el problema que varen haver de resoldre els nostres avantpassats. La navegació és la lluita entre l'enginy humà i un medi que li és aliè, el mar. Cal doncs preguntar-nos si les característiques d'aquest medi són les mateixes ara que fa dos mil, quatre mil o més anys. La resposta ens ve de la mà de la geologia i la paleoclimatologia. Els darrers 10000 anys poden considerar-se dins d'un marc estable pel que fa a temperatures, corrents marins, vents, etc.<sup>3</sup>. Per això hem de situar als navegants antics dins d'un entorn similar al que podem trobar avui dia pel que fa a fenòmens meteorològics i oceanogràfics.

Altra cosa és el medi geogràfic on aquesta navegació es desenvolupà, si bé el perfil de costes no ha patit grans alteracions a causa de la variació del nivell del mar des de la darrera glaciació, si és ben cert que la creixent activitat humana ha afavorit una major sedimentació a les zones costaneres a causa de la cada cop més intensa desforestació. A prop nostre des de l'època clàssica els rius han anat arrossegant una creixent quantitat de sediments i emplenant el que abans eren badies i zones d'aiguamolls. El resultat final a nivell nàutic és la pèrdua de refugis i allunyament del mar de llocs on per aquelles èpoques hi havia una intensa activitat portuària. Un cas molt proper a nosaltres el trobem al Baix Llobregat on encara a l'Edat Mitja els vaixells podien arribar fins a punts actualment ben allunyats de la línia de costa<sup>4</sup>.

Determinades activitats característiques de l'antic paisatge han quedat fossilitzades en topònims com podria ser el de Sant Andreu de la Barca, indicatiu d'un antic pas fluvial abandonat. Per

contra en el cas de la nostra comarca del Maresme, amb el seu nom va fer creure en l'existència d'un paisatge d'aiguamolls antics, s'ha demostrat arqueològicament que no era tal, el seu nom sembla derivar de la denominació de Marítima amb que era referida aquesta regió encara a l'Edat Mitjana<sup>5</sup>.

Hi ha llocs de la costa que mantenen el seu caràcter inalterat com a obstacle a l'activitat humana i per extensió a la navegació. El massís de Cap de Creus, que tants problemes porta en moments de sobtats canvis de temps, demostra amb la presència de derelictes de totes les èpoques que el seu caràcter ha estat un constant mal de cap per als navegants de tots els temps.

Gran part dels assentaments costaners antics responen a rutes imposades per corrents marins que avui dia tenim ben documentats<sup>6</sup>. Aquestes ciutats o poblats són punts estratègics d'aprovisionament dins els llargs recorreguts marítics. La situació de les colònies cartagineses a Eivissa o la de la mateixa ciutat de Cartago a la costa africana estan íntimament relacionades amb els corrents marins propis de la Mediterrània Occidental. Qui viatjant de Llevant a Ponent pretén arribar a l'Estret de Gibraltar si s'apropa a la costa africana trobarà un corrent contrari. L'itinerari més recomanable per a una navegació cap a Ponent a la Mediterrània implica una desviació cap al Nord i les escales necessàries en aquesta direcció (Sardenya, Balears, Sud de la península Ibèrica). De la mateixa manera el recorregut òptim per travessar la Mediterrània de Ponent a Llevant serà seguint la costa africana i aprofitant-nos del corrent esmentat.

Dins l'apartat de la **iconografia** hem de recollir totes les formes de representació gràfica o escultòria que ens han arribat.

Un valuós ajut que ens ofereixen les representacions o reproduccions de naus és permetre'ns conèixer l'obra morta del vaixell, desapareguda o molt malmesa a la major part de les restes d'embarcacions que ens han arribat. La naturalesa i les dimensions del suport on es representa el motiu és un determinant del grau de detall que en podem esperar. La seva cronologia és força extensa i la presència de naus ha fet néixer des d'un primer moment la necessitat de representar-les.

Tenim interessants exemples iconogràfics al IV mil·lenari aC sobre ceràmica, murals o en tela a Egipte<sup>7</sup>. Es perfilen naus amb proa i popa elevades evidenciant possibilitats de navegació marítima. En forma de pintura rupestre veiem ja a mitjans del

segon mil·lenari aC representacions de difícil interpretació al Sud peninsular<sup>8</sup>, amb continuïtat estilística i temàtica a les Balears els segles posteriors amb la presència dels colonitzadors.

Més difícil que la seva interpretació tècnica és saber en quin moment representen naus arribades de lluny o de construcció local. Si bé les representacions de vaixells de paper a les nostres costes en època tan antiga pot fer-nos inclinar per la segona possibilitat, la seva capacitat per a llargues travessies d'altura ha estat provada àmpliament per les experiències d'Heyerdal<sup>9</sup>.

Els cilindres segell mesopotàmics inclouen amb relativa freqüència motius navals<sup>10</sup>. Com a símbol de propietat que són inclouen al seu repertori una simbologia pròpia que s'associa als trets diferencials de qui en fa ús.

A mesura que l'esquematisme de les primeres representacions deixa lloc a un major realisme i al mateix temps es diversifiquen els suports (Relleus, pintura, mosaic, modelisme) les dades que ens aporten creixen ràpidament. A les monedes les representacions navals són molt nombroses, donat el caràcter de propaganda política que té la moneda ja en època clàssica. No sols tenim naus i els seus detalls constructius (Fig. 1), sinó també imatges de construccions portuàries com les del port d'Òstia<sup>11</sup>.

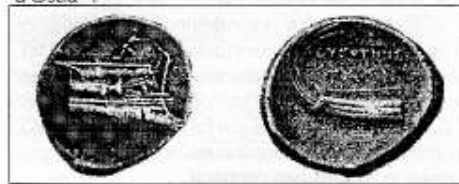


Fig.1 Estàtera de Phaselis, c. 250 a.C. SNG von Aulock 4426 Munzen & Medaillen, Basel, 26-10-1978

Degut a les seves pròpies possibilitats seran la pintura i l'escultura, principalment el relleu, qui ens donarà les millors descripcions. Valgui com exemple: les representacions de la columna Trajana amb tota la panòplia relativa a les guerres contra els dacis; el relleu Torlònia (Fig. 2) amb detalls exhaustius sobre l'estructura d'un vaixell i la seva manobra; o fins i tot la coneguda làpida de P. Longidenus on se'l veu en plena tasca, força aclaridora pel que fa als mètodes tradicionals de construcció sobre folre<sup>12</sup>.

La pintura conservada, mural bàsicament a la primera època, dóna importants fruits a Egipte on entre moltes obres valuoses, tenim a Giza representacions de naus emprades en activitats que van des del ritual religiós fins a activitats civils, ja des

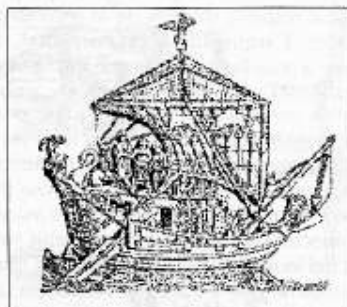


Fig. 2- Relliu Torlònia, c. 200 d.C. (Archibald et alii, El Arte de la Navegación y su Historia).

des del ritual religiós fins a activitats civils, ja des del tercer mil·lenni<sup>13</sup>.

A part del mural, la pintura admet un ampli ventall de suports: la ceràmica, el paper o el tapís. Les esplèndides representacions a la Grècia preclàssica i clàssica sobre ceràmica ens han aportat el complement a les representacions escultòriques. Les representacions en paper, pergamí, tapís o paper degut a la feblesa del suport són molt més escasses, malgrat això les mostres medievals d'aquest tipus, com el conegut tapís de Bayeux (Fig. 3), són suficients per reconstruir parcialment el colorit panorama d'una època de grans canvis a la construcció naval.

Com a paral·lel de la pintura podem considerar el mosaic malgrat que les dimensions de les tesselles que el componen no permeten un grau de detall excessiu, les seves dimensions sovint ho compensen. Les escenes de l'activitat naval quotidiana que trobem als mosaics d'Òstia són un preciós exemple del tràfec que podíem esperar als mols de la capital del món antic.

Com a contrapunt a les representacions plàstiques, trobem als **textos** una font de primer ordre. Sovint tan antics com l'escriptura mateixa són les relacions de persones que envien o reben.



Fig. 3- Escena de construcció naval medieval Tapís de Bayeux- Segona meitat del segle XI. Font: <http://blah.bsuvc.bsu.edu/BT>

Sovint els textos han estat incompresos. No s'entenia, per exemple, el procediment emprat per Ulisses per construir el seu vaixell i partir de la terra de Calipso<sup>14</sup>. Durant segles s'han copiat, llegit i recitat uns versos el sentit dels quals era confós. La tradició constructiva clàssica, amb la que Ulisses construeix el seu vaixell, era perduda amb anterioritat a l'Edat Mitjana. Passa un fet similar quan Cèsar relata els mètodes constructius navals del *Venet*?<sup>15</sup> llunyans dels que ell té per costum veure a la Mediterrània. Va caldre esperar a les primeres troballes arqueològiques per reconèixer en elles les detallades explicacions d'Homer i Cèsar.

Per textos escrits ens han arribat els relats dels grans periples clàssics. Sovint de la mà d'autors que ens els transmeten de forma fidel sense arribar a creure o entendre una informació que els hi ha arribat de tercers. Nosaltres, amb més dades a la mà, hi trobem sentit ara que coneixem bé les circumstàncies en la que es desenvolupen les navegacions a llarga distància. Per exemple, el relat de la circumnavegació d'Àfrica per part de fenicis a les ordres del faraó Neco al voltant del 600aC. que ens ha arribat de la mà d'Heròdot<sup>16</sup>. Aquets mariners deien que en un moment de la navegació varen tenir el sol a mà dreta, fet que no es compregué bé en aquell temps i que no va entendre Heròdot, però que ara relacionen perfectament amb el moment en què es supera el punt més meridional del continent africà i passem de navegar de direcció Sud a Nord.

També a la Bíblia trobem relats amb contingut nàutic. Sant Pau<sup>17</sup> en un dels seus viatges per mar va patir els fatals efectes d'un fort temporal i ens il·lustra dades del trajecte, el passatge i els recursos de la tripulació en ruta i després durant la tempesta a la vista que l'estructura del vaixell patia perilloses deformacions. Un altre fet força documentat és l'estratègia de combat naval. La font escrita més important la trobem a Tucídides quan ens relata les Guerres del Peloponès al segle V aC. Els protagonistes del combat naval per aquells temps són en general els vaixells a rem amb esperó, i en concret les triremes, àgils i agressives naus destinades a eliminar els seus adversaris per fractura del casc, en maniobres d'encerclament (*periplas*), o d'altres variants que ens relata l'autor grec. Aquesta estratègia bèl·lica va durar fins a la batalla d'Actium. Després una Mediterrània ja sota control romà i força més pacificada no va fer necessari aquest tipus de vaixell tan específic. Els vaixells militars que trobem a les cròniques romanes basen més la

seva superioritat en convertir el combat naval en una lluita d'infanteria embarcada.

El coneixement més proper que podem tenir dels vaixells antics és trobar-nos davant del mateix vaixell. Això és el que **l'arqueologia** ens ofereix. Les naus antigues que ens han arribat ho han fet sempre després de patir un procés de degradació força important i el seu estudi és molt delicat. La fusta com tots els materials orgànics s'han d'estudiar amb mètodes que no la malmetin encara més del que ho han fet el temps i l'entorn on varen romandre.

Malgrat el que pugui semblar, no sempre les restes de vaixells es troben sota l'aigua. Importants exemples han aparegut a jaciments terrestres. La terra com hem dit abans ha guanyat espai al mar o als rius, com el cas dels vaixells romans de Londres<sup>18</sup> o Marsella<sup>19</sup>, tots ells excavats en sec. Altres cops el vaixell que ens arriba forma part de l'aixovar funerari del seu propietari i el trobem en llocs que sempre han estat fora de l'aigua, serien els casos de les naus egípcies de Dashur<sup>20</sup> o Cheops<sup>21</sup>, i també el cas més proper de les naus dels líders vikings, com la de Sutton Hoo<sup>22</sup>. També pot passar que el jaciment tot i aparèixer a terra es trobi per sota del nivell freàtic i una capa d'uns pocs centímetres d'aigua dificulti l'excavació. En aquests casos, i serveixi com exemple el vaixell medieval de Les Sorres X a Castelldefels<sup>23</sup>, s'opta per fer baixar el nivell de la capa freàtica mitjançant bombes d'aigua i treballar a l'estil d'una excavació terrestre.

Els mètodes de localització dels jaciments es poden basar en les altres fonts ja citades. Vaixells com el *Vasa*, el *Mary Rose* o alguns dels pertanyents a *La Armada Invencible* varen ser localitzats mitjançant fonts documentals. Malgrat tot no és aquesta la forma més habitual. Les troballes casuals són el camí més freqüent i això ho demostra el gran nombre de jaciments que s'estudien un cop mostren indicis d'espoliació. Un procediment que sol aportar interessants troballes és la prospecció per diversos medis (magnètics, fotogràfics, elèctrics, etc.) d'amplis territoris. Les zones de la troballa poden estar marcades per unes característiques pròpies, que permeten una previsió de la seva existència (derelictes del Cap de Creus), o sense tenir-ne d'especials es tracta de llocs afectats per obres que han determinat la seva localització (vaixell de les sorres a Castelldefels).

A mesura que ens anem acostant a conèixer detalls cada cop més precisos sobre la navegació d'aquella època, apareixen preguntes sobre pres-

tacions o característiques de les naus que només han trobat resposta després de la reconstrucció d'aquestes. **L'arqueologia experimental**, obre les portes a aquelles persones que desitgen viure personalment l'experiència de construir, amb mitjans antics, per suposat, i tripular aquests vaixells. D'aquesta manera podrem conèixer les seves possibilitats, la seva resposta davant de diferents circumstàncies i així tenir informació precisa de les experiències que varen viure els nostres avantpassats. Projectes com el de la nau de paper Rall, el mercat hel·lenístic Kyrenia II o la trirrem Olimpías han demostrat que a través de l'experiència podem corregir punts de vista erronis que han fet que casos com el Ra o el Kyrenia no reeixissin en el seu primer pas i calgués la construcció d'un Ra II i Kyrenia II per assolir l'èxit.

Com a complement inseparable de les troballes antigues s'estudien les formes constructives que ens aporta **l'etnografia**. Les tècniques de treball que trobem a antics jaciments, amb molta més freqüència de l'esperada, les trobem també a pobles actuals que les han mantingudes fins avui dia gairebé sense alterar. Pot tractar-se de pobles que socialment no han evolucionat tan ràpidament com nosaltres i mantenen una organització social primitiva, o bé pobles que dins d'una forma social plenament integrada en el món industrial modern mantenen unes tradicions que encara satisfan a les seves necessitats. Els vaixells de fusta cosits que coneixem des de jaciments egipcis del III mil·lenni aC., i fins el segle VII aC per les nostres costes, són de característiques gairebé idèntiques a moltes embarcacions de pesca emprades avui dia a l'Índia i al Golf Pèrsic. Tot i que el darrer segle ha aportat variacions molt importants a la construcció naval, en especial al món occidental, a prop nostre només hem de retrocedir fins a començaments del segle XX o finals del XIX per trobar tradicions, com la construcció nòrdica en teuladell, que arqueològicament se'ns presenta amb una perfecta continuïtat des de l'Edat del Bronze.

**Conclusió.** Com a lectura introductòria cap aquest tema i que ha servit de guia al present treball tenim els textos que s'han anat citant a les notes a final de text. Tot i que la bibliografia en català o castellà és força escassa, cal recomanar en català la memòria de l'excavació del vaixell Sorres X, una monografia especialitzada que conté importants dades i referències sobre temes genèrics de navegació i qüestions de mètode. En castellà com a textos obligats tenim la *Introducció a la arqueologia subacuàtica*<sup>24</sup> de F.J. Nieto i com a

treballs sobre navegació a l'antiguitat les obres de V.M. Guerrero Ayuso<sup>25,26</sup>. Per avançar una mica més en el tema hem d'anar a textos en altres llengües<sup>27,28</sup>, des del punt de vista estrictament d'arqueologia naval no puc deixar de referir-me a l'obra capital del Dr. Steffy<sup>29</sup>. Amb aquestes obres i les publicacions periòdiques de revistes i congressos especialitzats podem adquirir una sòlida base i ser conscients que els treballs que es publiquen són molt més dels que en un primer moment podríem pensar, fins el punt que llegir i assimilar tot el volum de documentació que es genera sobre un tema tan especialitzat pot resultar fins i tot inabastable.

<sup>1</sup>Bednark R.G., *The earliest evidence of ocean navigation*. JNA 26-3, 1997, pgs.183-191. Roberts R., Jones R. & Smith M.A., *Optical dating at Deaf Adder Gorge, Northern Territory, indicates human occupation between 53,000 and 60,000 years ago*. Australian Archeology 37, 1993, pgs. 58-59.

<sup>2</sup>Kooper J.S., *Canet cave Esportas, Mallorca*, I Deia Conference of Prehistory, B.A.R. Int. Series Oxford, 1984, pgs. 31-34. Pons-Moya J. & Colol J., *Observaciones sobre la estratigrafía y las dataciones absolutas de los sedimentos holocénicos de la cova del Canet (Esportas, Mallorca)* Endins 12, 1986, pgs. 31-34.

<sup>3</sup>Guerrero Ayuso V.M., *Navios y navegantes en las rutas de baleares durante la prehistoria*, Ed. El Tall del temps, Mallorca, 1993, pgs.11.

<sup>4</sup>Izquierdo P. *El medi geogràfic: aproximació a l'evolució del paisatge*, a Les Sorres X Un vaixell medieval al Canal Olímpic de Rem, Memòries d'Intervencions Arqueològiques a Catalunya 1, Barcelona, 1992, pgs. 13-19.

<sup>5</sup>Olesti Vila, O. *El territori del Maresme en època republicana* (s.III- I aC.), Mataró, 1994, pgs. 33-34.

<sup>6</sup>Instituto Hidrográfico de la Marina. *Derrotero de las costas del Mediterráneo*, Cadiz, 1997.

<sup>7</sup>Guerrero Ayuso V.M., *Navios y navegantes en las rutas de baleares durante la prehistoria*, Ed. El Tall del temps, Mallorca, 1993, pgs. 51-52.

<sup>8</sup>Dams M. *Ships and Boats depicted in the Prehistoric Rock-Art of Southern Spain*, Papers in Iberian Archaeology, B.A.R. Int. Series 193, 1984.

<sup>9</sup>Heyerdahl T. *El hombre primitivo y el Océano*, Barcelona 1983. Heyerdahl T. *Las expediciones Ra*, Barcelona, 1972.

<sup>10</sup>Collin D. *Catalogue of the Western Asiatic Cylinder Seals in the British Museum- Cylinder Seals II Akkadian, Ur III periods*, London 1982, n°1.

<sup>11</sup>Cohen H. *Description historique des monnaies frappées sous l'Empire Romaine*. Paris, 1880, n°41.

<sup>12</sup>Cason L., *Ships and Seafaring in ancient times*, British Museum Press, Londres, 1994, pg 34.

<sup>13</sup>Cason L., *Ships and seafaring...*, Color Plate II, pgs 32-33.

<sup>14</sup>HomeroMartin, A.Hudía, *Odisea*, V, pgs 229-261.

<sup>15</sup>Cesar, *De Bello Gallico*, III, pg. 13.

<sup>16</sup>Heròdot, *Històries*, IV, pgs. 42-45.

<sup>17</sup>Sant Pau, *Fets dels Apòstols*, Capítol 27.

<sup>18</sup>Marsdeu P., *Ships of the port of London*, English

Heritage, Londres, 1994.

<sup>19</sup>Cassend, Ca J.M., *L'épave antique du Lacydon*, Marsella, 1982.

<sup>20</sup>Haldane, C.W. & Patch, D.C. *The Pharaoh's Boat at the Carnegie*, Pittsburgh, 1990.

<sup>21</sup>Lipke P., *The Royal Ship of Cheops*, BAR Int. Series 225, 1984. Jenkins N., *The boats beneath the pyramid*. Nueva York, 1980.

<sup>22</sup>Evans, A.C., *The Sutton Hoo Ship Burial*, Londres, 1994.

<sup>23</sup>Martin A., *Desenvolupament de l'excavació*, a Les Sorres X. Un vaixell medieval al Canal Olímpic de Rem, Memòries d'Intervencions Arqueològiques a Catalunya 1, Barcelona 1992, pgs. 27-28.

<sup>24</sup>Nieto Prieto, F.J., *Introducción a la arqueología Subacuática*. Col·lecció: Orígens, Barcelona, 1984.

<sup>25</sup>Cit. Nota iii.

<sup>26</sup>Guerrero Ayuso, V.M., *Navegación y comercio en las Baleares romanas*. Estudis d'Història Econòmica. Univ. de les Illes Balears, 1992.

<sup>27</sup>Pomey P., Tchermia A., Gianfrotta, P., Nieto, F.J. *La Navegation dans l'Antiquité*. Ed. Edisud. Aix en Provence, 1997.

<sup>28</sup>Cason L., *Ships and Seamanship in the ancient world*. Princeton, 1971.

<sup>29</sup>Steffy J.R., *Wooden shipbuilding and the interpretation of shipwrecks*. Texas A&M University Press, College Station (Texas), 1994.

## HISTÒRIA DE LA NAVEGACIÓ-FONTS

**Lleis Físiques:** Corrents (Eivissa, Cartago i Egipte), Vents (Cap de Creu, Egipte) i Ports naturals de l'època (Empúries).

**Iconografia:** Mosàic (òstia, Althyburus), Pintura (Mural -Thera, Egipte-, Ceràmica - Grècia-, Miniatures -Europa medieval-, tapís - Bayeux-, Grafitis -Balears, Roma, Grècia-, Relleus -Columna Trajana-, Gravats -Cilindres segells, camafeus-, Monedes -Grècia, Roma- i Modelisme -Egipte, Sardenya, Mataró).

**Textos:** Registres (Egipte, Lluç Padarn -dades econòmiques-), Homer (Odissea -construcció naval mediterrània-), Tucídides (Les Guerres del Peloponès -estratègia bèl·lica-), Juli Cèsar (La Guerra de les Gàl·lies -Construcció naval nòrdica) i Sant Pau (Els Fets dels Apòstols - tècnica de navegació).

**Arqueologia:** Tipus de jaciment: Terrestres (Sutton Hoo, èpave de la Bourse), Aquàtic (Madrague de Giens), Mixt (Sorres X, Nemi), Derelicta (Nemi, Madrague de Giens, Marsala), Enterrament (Sutton Hoo), Restes indirectes (Columnes rostrals d'August a Actium) i Arqueologia experimental (Ra II, Kyrènia II, Olímpias).

**Etnografia:** Societats pocs evolucionades: (vaixells cosits: Madràs, Golf Pèrsic) i Societats molt evolucionades (construcció nòrdica: Suècia).

## L'Escalenc i el Salvament de naufragats (1887-1933): una relació infructuosa

Antoni Rodríguez Fernández.

A L'Escala l'obra humanitària del salvament de naufragats no es consolidà per la manca d'una directiva sòlida, pels problemes d'ubicació de la caseta, que es feu servir de drassana, i per la manera de cohesió de l'organització social per desenvolupar el servei del salvament. A tot això es sumà la manca d'interès de la classe pescadora el 1932 per continuar el servei. Malgrat això la Societat feu el possible per reorganitzar repetides vegades el servei de salvament a L'Escala. Així, va atendre el desig del veïnatge i visità la junta repetides vegades per saber la situació real i actuar en conseqüència.

Per entendre la situació de la junta és interessant la lectura dels informes dels Inspectors de la Societat dels anys 1896, 1912, 1915 i 1925. La Societat dotà la junta d'estació de llançacaps i bot salvavides, però no es refermà la gestió de les seves directives amb la Central. Examinada l'estadística dels salvaments de la Societat no consta que la junta de L'Escala prestés servei directe amb el material de l'estació - a cap embarcació en perill, llevat de l'avis donat l'any 1889 pels pescadors Josep Callol Bofil, els seus fills Pere i Enric i Pere Martí, que evitaren que el pailebot francès de tres pals *Ynicé* anés als esculls.

**Els inicis de l'organització social escalenca al salvament de naufragats.** El 1887 naufragà el vapor anglès *Commondours* i els tripulants foren salvats pels Escalencs. La Central assabentada dels fets confià el president de la junta de Roses, Sr. Frederic Milagros, l'entrega de premis als salvadors i l'informe del material per instal·lar a L'Escala. Com a prova de gratitud Milagros ajudà als veïns de L'Escala a constituir la junta, que fou presidida pel Sr. Francesc Mas. A més, feu un estudi de la costa i manifestà la necessitat d'instal·lar un llançacaps, abans de trametre un bot salvavides. Així la Societat dotà la junta de L'Escala amb un llançacaps sistema Boxer, que arribà el 11 d'abril de 1888. I, el 1889 es construí una caseta de bot salvavides per al llançacaps amb l'import de 4.765 ptes abonades per la Central.

Abans, però, el 1888 la directiva de La Escala estava composta per Francesc Màs Donjó (president), Jaume Forn (tresorer), Francesc Oliveras Maranges (secretari) i els vocals Joan Portell, Joan Juli, Ramón Centena i Pascual Pascual, i es recolzava en els seus socis subscriptors, que amb les

seves quotes mantenien l'estació. La Central volia en tot moment informació referent al nombre de socis i les quotes anuals. Així, els 39 socis amb la contribució total anual de 198,50 PTA foren Lluís Albert Paradedà; Pere Artigas; Manel Bellido; Joan Bañas; Josep Bos; Rafael Ballesta; Miquel Botalla; Luciano de Cabrera; Narcís Carreras; Josep Colomeda (pare i fill); Joan Callol Bilabrú; Josep Concas Rivas; Jaume Callol; el Mossèn de la vila; Josep Dubé Andreu; Jaume Forn; Francesc Flaqué; Miquel Farres; Pere Guri; Josep Guri; Higinio Galiana; Joan Juli; Francesc Mas Donjó; Lluís Martí; Francesc Oliveras Maranges; Martín Paradís; Narcís Pascual; Pascual Pascual; Rosendo Pi; Josep Poch; Joan Pastells; Pere Ramos; Albert Rigan; Josep Rouret; Ramón Centena; Joan Soles; Francesc Teixidó i Miquel Ximínis.

La dècada del 1890 començà a L'Escala amb un impuls per part dels socis subscriptors, que augmentaren a 65 amb una renda anual de 397 PTA. Aquests socis al desembre de 1890 -amb la Diputació Provincial de Girona i l'Ajuntament de L'Escala- foren els següents: Pere Comas Callol; Josep Maria Dubé; Josep Dubé Molina; Francesc Gallol Xumus; **Josep Esquirol**; Rafael Juli; Rosa Mas Donjó; Pere Molinas Andreu; Joan Pascual Font; Jaume Rovira; Rafel Julles; Josep Sureda Buxó; Salvador Sala; **Gregori Vicens**; Joan Dunjó; Francesc Colomeda; Miquel Molina Andreu; Aniceto Sureda; Pere Brugues; Josep Maranges Puig; Manel Brugues; Joan Albert; Francesc Fumadó; Francesc Vilabrú; Francesc Castellà; Rafael Dubé; Francesc Ballestar; Narcís Romeu; Francesc Poch; Tomàs Teixidó; Miquel Alech; Francesc Verdolet; Josep Sureda Casellas; Gregori Fajardo i Calisto Redondo. El 1892 morí Francesc Màs Donjó i el substituï cap el març a la presidència Gregori Vicens i Manegat. El 1896 visità la Junta l'inspector de la Societat Juan Eliza i Vergara. La transcripció del seu informe emès a la Societat fou el següent:

*"... El decaimiento observado en esta Junta se debe á los pocos naufragios que, afortunadamente, ocurren allí, pues se pasan períodos hasta de veinte años sin tener que lamentar desgracia semejante.*

*Aprovechando el Sr. Eliza los buenos ánimos que observó, reorganizó la Junta bajo la base de la anterior y con la presidencia de D. Gregorio Vicens, y con Vocales el Secretario del Ayuntamiento, el señor Cura párroco, el Farmacéutico, el cabo de matrícula y un carpintero de ribera, quienes procurarán dar impulso á las adhesiones de Socios.*

*Instruyó en el manejo del Boxer al patrón que cuida de la caseta y del material, hombre inteligente, que quedó perfectamente enterado de cuantas faenas son necesarias para el salvamento con dicho aparato."*



<< SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

JUNTA LOCAL DE LA ESCALA

*Un interesante poema en seis palabras! Riquísima, si no la más frondosa rama del árbol de la Caridad, mecida por los suspiros de todo aliento levantado y noble, y por cuantos á ella deben su salvación, sino por todos los que, sintiendo vibrar en su pecho esa misteriosa cuerda llamada compasión, acechan, y al hallarla bendicen, la ocasión de tener su mano al infortunio, con el santo y exclusivo objeto de enjugar una dolorosa lágrima! ¿Y dónde hallar campo más férax en que, por desgracia, con más frecuencia brote el llanto, que aquel en que extiende su benéfico radio de acción la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos? Un rudo é improbe trabajo, la más alta manifestación del valor del hombre en constante lucha con los elementos, la forzosa separación del esposo, padre, hermano ó hijo, abandonando el tranquilo hogar en demanda de pan para la familia ó timbres de gloria y honor para la patria obtiene á menudo, como única recompensa, agonía y martirio, al par que triste abandono y desolada orfandad para inocentes y queridos séres, que en la punto de árido peñasco vensiempre suspendida terrible amenaza, y con frecuencia, seguro que cercenó la existencia del intrépido navegante. Para aminorar, ya que no impedir del todo, tamaño desastre, tiende sus brazos la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Sorprendentes y altamente consoladores son los resultados obtenidos desde 1880, época de su fundación, 841 vidas salvadas en el cortísimo espacio de seis años! Esta hoy solo elocuente cifra que en pro de la Sociedad aducimos, sería aterradora á no mediar el desinteresado concurso de tan humanitaria instrucción. La relativa frecuencia con que se han venido sucediendo los naufragios, debido á lo accidentado de nuestra costa, y muy principalmente la filantropía de muchos habitantes de esta localidad, motivó se intentara, como no podía menos, atendido su benéfico objeto, establecer en La Escala una Estación de Salvamento. Surgió ésta á raíz del naufragio del vapor Coumoundours, y nombrada una Junta Directiva para que, al alcance de sus medios, atendiera á la prosperidad de la Sociedad y por ende á la de esta Estación de Salvamento, dotándola de los necesarios aparatos, con dolor ha visto dicha Junta que, si bien rica en excelentes propósitos, eran modestísimos sus medios, á cuyo fin, y atendiendo á los magnánimos sentimientos de su corazón de usted, no vacila esta Junta en suplicarle que, con arreglo á lo que dicte su generoso impulso y permitan sus medios, tenga á bien suscribir la adjunta papeleta de adhesión, en la inteligencia de que, cualquier cantidad que usted en ella fije, por modesta que sea, será con inmensa gratitud recibida por esta Junta, la que le anticipa las más expresivas gracias, en su nombre y en el de los infortunados náufragos.*

La Escala, de .. de 18.. - La Junta.

ADHESIÓN

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

Don .. que vive en la calle de .. número .. se suscribe 8,5.. de 18.. -Firma del interesado >>

Transcripció literal de la papereta d'adhesió a la Junta l'any 1896.



Foto: Caseta de Salvament de l'Escala construïda l'any 1889. Calendari de l'Escala 1991. Ajuntament de l'Escala. Departament de Cultura. Servei Municipal de Català. Generalitat de Catalunya. Direcció General de Política Lingüística.

**El començament de segle: la davallada del salvament de naufrags a l'Escala.** El 7 d'octubre de 1906 la Comissió Inspectora de la Societat visità l'Escala acompanyada del president Gregori Vicens (cap de matrícula de l'ajuntament de marina), i els membres de la directiva. Visitaren la caseta, construïda sobre la punta del cargol -per dimensions i solidesa fou una de les millors de la Societat-, i es trobà el llançacaps *Boxer* i els seus accessoris en bon estat de conservació. La Comissió acordà instal·lar un escut per a la caseta, una caixa amb bengales, fanals i senyeres de senyals. El material fou tramès per compte de la Central, que també envià un instructor per instruir la brigada en la manipulació del llançacaps amb el qual es realitzà un simulacre amb resultat satisfactori.

Fins el 13 de gener de 1910 la Central no rebé notícies de la Junta. L'ofici fou tramès pel vice-president de la junta, que notificà la mort de Gregori Vicens. I, a l'estiu la junta es trobava en davallada. Formava la directiva Joan Bofill Ballester (president) i Josep Poch Martí (secretari). El nombre de socis subscriptors eren 8 i no s'havia realitzat cap salvament amb el llançacaps, que es conservava a la caseta. Aquest moment de crisi es superà amb una campanya de sensibilització per captar socis, que augmentaren a 37 a cap d'any de 1910. Aquests foren Joan Bofill Ballester, Joan Juli Torren, Rosendo Bofill Colomeda, Josep Poch Martí, Jaume Forn Ferran, Pascual Pascual Font, Josep Flaquer, Poncio Molinas, Salvador Sala, Victoriano Ferres Borrás, Lluís Alsina, Miquel Cros Vicens, Rafael Ximinis Guri, Josep Sureda Casellas, Joan Pascual Julià, Josep Esquirol Pérez, Josep Maria Bubé, Josep Bubé Molinas, Joan Bonjó, Eudalda Riera, Tomàs Pascual, Martín Puig, Francesc Callol Ximinis, Josep

Maria Oliveras, Francesc Guillot Martí, Martín Sureda Bonjó, Francesc Guerra Callol, Josep Callol Barol, Joan Calsaràn, Lluís Martí Arbúsi, Joan Hugas Pascual, Josep Crós Vicens, Martín Torres Bruges, Josep Sursé Badía, Miquel Pascual, Joan Callol Buñil i Pere Callol Blanch.

**La situació segons les visites d'inspeccions:** El juliol de 1912 visità la junta l'inspector Sr. Joan Maspons, qui va emetre l'informe següent:

*"En este punto existe una magnífica caseta para bote i lanzacabos, ocupada en su casi totalidad por el encargado del material, que a la vez es constructor de embarcaciones de pesca, convirtiéndola en astillero donde se construyen y reparan esta clase de embarcaciones. El lanzacabos boxer, con sus pertrechos, se hallaba acumulado sobre una tarima improvisada y tapado con unas lonas dentro de una pequeña pieza de la caseta. No hay bote, porque dicen los señores que forman la directiva, y así lo informaron no hace mucho tiempo a la Central, que el emplazamiento de la caseta no permite el fácil lanzamiento del bote que en ella pudiera albergarse, opinión de la que difieren otros elementos ajenos a la Junta, que a la vez aseguran la necesidad de un bote en aquella costa. Como este extremo no es fácil poderlo apreciar de momento, pues se necesitaría presenciar en un día de temporal los efectos que éste produce en la parte del varadero, lo cual demostraría de un modo evidente la facilidad o dificultad de lanzar un bote en tales condiciones, me limito a recoger las distintas opiniones y someterlas a la Central, para que ésta las conozca i resuelva lo más procedente. Al siguiente día de mi llegada se reunieron en la caseta los señores presidente, secretario, tesorero, un vocal i el encargado del material, y pasamos a revisar el mismo. La caja, con cuatro cohetes Boxer, estaba tapada, pero sin aldabillas ni tornillos, y por tanto mal cerrada y expuestos los cohetes a la acción de los agentes exteriores, con perjuicio de su buena conservación. Los demás útiles estaban también bastante descuidados y sobre todo completamente desordenados, habiendo dejado bien advertido lo que corresponde hacer con cada uno de los pertrechos para su buen uso y conservación. Esta junta necesita se la provea de un juego de tablillas de instrucciones en varios idiomas, y uno ó dos talonarios de recibos para cuotas de socios. También les hace falta un motón ó pasteca para la cabria y guías para los dos bastones ferrados; pero como esto puede procurárselo la junta en la localidad por existir medios y disponer de fondos, les he dejado instrucciones para que así lo hagan; como también la construcción de dos bancadas de enjaretado o listones para ajustar sobre ellas la maniobra; una caja para una de las guías y otra para el andaribel, que no tienen, prometiéndome solemnemente que lo harán todo en seguida conforme a mis indicaciones".*

El 1912 la directiva estigué composta per Joan Bofill Ballester (president), Josep Poch (secretari) i Jaume Forn Ferran (tesorerer), amb 996/80 ptes d'existències. El 1913 la Central va trametre el joc de 8 tablilles d'instruccions per la manipulació de llançacaps. Fins el 1914 la Central només rebé de la junta la tramesa de les dades de l'estació i l'estat econòmic. El maig de 1915 els consellers *Francisco Gorostidi* i *Julio Meras* visitaren la junta i emeteren l'informe següent:

*"... La estación, así como el aparato lanzacabos de que dispone, están en buen estado de conservación y sólo merece elogios dicha junta por su celo y esfuerzos para aumentar el número de socios y su existencia económica. Es evidente la conveniencia de dotar a esta junta de un bote salvavidas y su caseta se halla construida en condiciones de poder recibirlo desde luego, y con muy poco gasto podría construirse una rampa para lanzarlo al agua con facilidad. Hoy impiden esta maniobra unas cuantas piedras que obstruyen el canal frente a la caseta y que podrían volarse con dinamita sin inconveniente de ningún género. Alrededor de la caseta existe un peñasal que podría hacerse desaparecer con muy poco costo prologando una calle del pueblo y aprovechando la piedra para la construcción de la rampa, y como sería una obra altamente beneficiosa y de mejora para el puerto, entendemos que debía realizarse por cuenta del Estado. En este sentido la junta local ofreció al informante elevar por conducto de la Central al Ministro de Fomento una razonada instancia para que por la Jefatura de Obras públicas de Gerona se proceda a la voladura de las mencionadas piedras, construcción de la rampa y limpieza del canal para el lanzamiento del bote salvavidas desde la Estación".*

Des de 1916 fins a 1919 la Central només rebé les dades relatives a l'estació i material de salvament. La directiva estava composta per Joan Bofill Ballester (President) i Rafael Callol Pascual (Secretari). El 26 de febrer de 1920 Bofill va trametre ofici a la Central sobre el salvament als tripulants del veler Francès *Douaumont*. Aquest salvament el dugué a terme la junta de Cadaqués el 30 de gener. I, per socórrer als naufrags demanà a la junta de l'Escala tres coets amb les seves guies. El Sr. Bofill demanà a la Central la seva reposició i es posà en contacte amb el president de Cadaqués, que comunicà que allà no arribaren els coets per la crescuda del riu Muga, i que extraviats s'havia d'esbrinar on es trobaven. La junta no tornà a parlar sobre l'assumpte. El 1921 i 1922 i 1923 la

Central només rebé les dades relatives a l'estació. I, aquest últim any Bofill demanà la tramesa de coets de senyals i bengales.

**Joan Ibarra i Joan Peralta Díaz i la reorganització de la junta directiva.** El 12 de gener de 1924 la junta notificà a la Central la mort del tresorer, Jaume Forn. El 29 de març el comandant de marina de Barcelona, Sr. Josep Ibarra, va trametre ofici a la Central en el qual comentà que a l'Escala feien servir la caseta com a drassana.

Ibarra estimulà als Escalencs més rellevants per reorganitzar la junta. I, el 13 de maig tornà a escriure a la Central per exposar que el zelador del port de l'Escala, Joan Peralta, havia de fer les gestions per constituir una nova junta directiva provisional. Aquesta directiva fou composta per Carles de Miquel (president, encara que no s'havia assabentat del càrrec, però s'esperava que l'acceptés), Salvador Sala Granés i Joan Peralta Díaz (vice-presidents), Francesc Ballesta Molinas (secretari), Rafael Ballester Sureda (tresorer) i Pere Ferrer, Salvador Sala, Baldomero Mas i Josep Oliveras (Vocals), que volgueren emprendre una activa propaganda. A més, el Sr. Peralta demanà al Sr. Ibarra la forma d'adreçar-se a la Central per demanar la tramesa d'un bot salvavides. El secretari general de la Societat contestà a Ibarra i deixà a les seves mans el nomenament de Carles de Miquel com a president i la composició de la directiva indicada per Joan Peralta. Les juntes locals gaudien d'autonomia administrativa i econòmica i els seus socis eren els únics que tenien dret a nomenar en junta general de socis la directiva, sense que la central pogués intervenir en aquests nomenaments. L'actual president, Sr. Joan Bofill Ballester, havia de convocar junta general reglamentària per presentar la nova candidatura. Una cop constituïda la nova junta, i fetes les gestions per augmentar els ingressos o socis havien de trametre a la Central les dades de les despeses necessàries per completar el material de salvament que li pogués proporcionar.

Així, el 6 de novembre de 1924 la Central rebé còpia de l'acta de la sessió del 26 d'octubre a l'Escala per renovar la directiva, que fou composta per Carles Miquel (president), Rafel Bofill Callol (vicepresident), Francesc Ballesta Molinas (secretari), Francesc Guillot Martí (tresorer) i Joan Peralta Díaz, Martín Bruguera, Narcís Carreras i Paladio Roses (vocals). Ibarra tornà a

escriure a la Central i manifestà que el nou president, Carles de Miquel, li demanà la seva influència amb la Central per destinar a l'Escala un bot a motor. El balanç de fons del desembre de 1924, segons els fulls enciclopèdics tramesos a la Central el gener de 1925, constava d'uns ingressos de 33 PTA. El fons a favor fou de 366'40 PTA.

**Els intents per aconseguir un bot salvavides a motor. Una altra visita d'inspecció.** El 8 de gener de 1925, el patró de pesca i vicepresident, Pere Sureda (potser ho fou per donar més empenta al servei de salvament) en unió d'altres patrons de l'Escala va trametre ofici a la Central per indicació de Carles de Miquel. A l'escript Sureda, que coneixia les condicions del port en qualsevol temps, exposà la necessitat de destinar a l'Escala el proper bot a motor a construir per a la Societat, ja que es podria varar amb temps del nord i llevant sense cap perill. Així, el 18 de març la comissió executiva de la Societat feu anar el conseller Sr. Joan Carre i Chicarro a visitar la junta. La transcripció de l'informe emès és el següent:

*"La visita de inspección que se realizó a la Escala tenía como principal finalidad apreciar las condiciones locales para dotar a aquella junta de un bote salvavidas de motor, que en unión del material de lanzacabos que posee dejase a aquella Estación en condiciones para prestar toda clase de auxilios, aspiración también de todos los señores que componen dicha junta, digna de toda alabanza por tan plausibles motivos.*

*La situación de la ensenada de la Escala es tal que con los vientos del Norte al Este y cuando éstos son fuertes rompe la barra, haciendo peligrosa su entrada; en una palabra, su boca está abierta al primer cuadrante y, por consiguiente, con vientos de esta dirección, que son los que con mayor intensidad reinan en aquel puerto, no presenta abrigo para las embarcaciones.*

*La caseta que allí posee la Sociedad está emplazada en la punta Sudeste de la ensenada, al resguardo de una parte peñascosa que protege algo a la caseta, pero no al varadero que une a aquella con el mar, y por donde se lanzaría la embarcación; más como la dirección del varadero es próximamente del Sudeste al Noroeste, huelda decir que al ser lanzado el bote le cogería la mar de travesía, expuesto, por lo tanto, a sufrir graves averías en el momento en que teniendo su popa a flote estuviese aún la proa descansando en el carro.*

*El varadero a que hago referencia no es el actual, que no sirve, sino este mismo prolongado, y es claro que, si en la actualidad rompe la mar en su pie, con mayor razón rompería en el final de su longitud al prolongarse convirtiéndose en una rompiente, por donde tendría que ser lanzado el bote. Por esta causa cree el*

*Consejero que suscribe que este varadero en casos de mal tiempo no sería utilizable.*

*No preocupó mi atención la faena contraria, pues una vez el bote fuera de la ensenada y realizado el salvamento no intentaría atravesar nuevamente la barra, sino que correría hacia el Sur, en demanda de la ensenada de la Clota, donde con toda garantía de seguridad esperaría abonanzarse el tiempo para regresar a su Estación.*

*Como la caseta tiene salida por su parte posterior, que da a un camino ancho en comunicación con la playa, podría sacarse el bote por dicho sitio, conducirlo hasta aquella y desde allí botarlo al agua, faena en la que han de ser muy prácticos aquellos pescadores por efectuarlo de este modo, casi diariamente, con sus propias embarcaciones. Esta idea fue aceptada, considerándola como factible, aun con malos tiempos, por los pescadores, de los que me asesoraba sobre las diversas circunstancias locales. Ya resuelto este punto, sólo resta poder ensayar si una vez el bote en el agua pasaría por la rompiente que se forma entre la peña del Caracol y la punta donde está emplazada la caseta; este ensayo es el que hay seguramente con éxito, pues los patronos pescadores citados opinan afirmativamente, y no hay duda que lo que opinan estos expertos y arrojados marineros hay que tenerlo muy en cuenta en todos los casos y accidentes de mar.*

*Como el ensayo no es lógico efectuarlo con un bote de motor, que necesita prepararle un varadero, para que al ser lanzado no sufra la hélice, el eje, ni la parte de quilla correspondiente a aquél, lo más acertado es hacerlo con uno de remos, y si resulta, como se espera, sería entonces ocasión de meterse en mayores gastos para poderlo efectuar en forma apropiada con un bote de motor.*

*Posteriormente, y después de redactadas estas líneas, en conversación con el señor Presidente de la Junta local, Carlos de Miquel, hace observar que algo más al Norte de la ensenada de la Escala hay otra, abrigada de los vientos del primer cuadrante, en la cual podría tenerse la embarcación. Esta acertada idea en nada destruye el ensayo que se propone, porque una vez el bote de remos en aquellas aguas podría servir para hacerlo prácticamente en los dos sitios que se mencionan, y de sus resultados aceptar el que demostrase mayores seguridades.*

*En la visita de inspección a la caseta encontré ésta bien arreglada y en buen estado, lo mismo que el material que contiene, y con objeto de dejar bien completo el lanzacabos Boxer, para andarivel; un cabo-guía, en su caja; una tira de aparejo de tesar la estacha, bengalas, botafuego y salvavidas circulares; chalecos salvavidas hay cuatro; así es que al mandar el bote habría que completar los precisos para su tripulación.*

*En la visita me acompañó el Vicepresidente,*

*señor Bofill; Secretario, señor Ballesta, y varios señores Vocales de la Junta Local".*

La Central aprovà l'informe i ordenà la tramesa a l'Escala d'1 guia de 400 m. de beta de canam, canal extra, embreada de 8 m/m de diàmetre, i una tira d'àbaca per a l'aparell de tesar de 50 ms i 20 m/m de diàmetre, i 2 caixes (una amb cabillero per a la guia i l'altra per a l'andarivell).

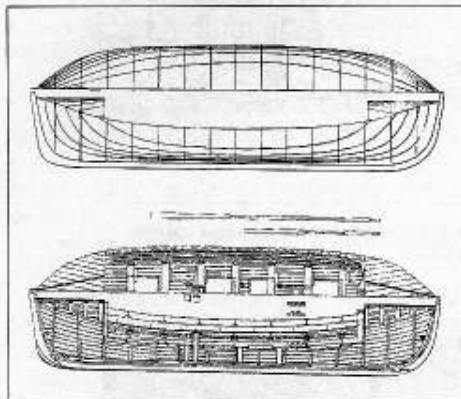
#### **La instrucció de la brigada del llançacaps i l'adquisició del Bot German de Castro Boxer.**

El juny de 1925 es va trametre a l'Escala el material de llançacaps i acordà que el bot insubmergible d'autoredreçament automàtic *German de Castro*, de l'estació de Larache, fos a prestar servei a l'Escala. Abans, però, s'havia de restaurar a la drassana de Corbeto, al barri de la Barceloneta.

Arribat el material del llançacaps *Boxer* a l'Escala la Central demanà al president de la junta local de Palamós si el seu encarregat del material, Sr. Perez Gutierrez, capità de la marina mercant, podia anar a instruir la brigada per manipular el llançacaps. La Central es volgué estalviar la quantitat de dietes i despeses de viatge de l'inspector. El 6 d'octubre el president de Palamós a companyà al seu encarregat a l'Escala i informà el 7 d'octubre a la Central sobre la instrucció de la brigada. Aquesta brigada es composà d'un contramestre i tres homes més, ja que la junta donada l'apatia del veïnatge no comptava amb personal inscrit ni voluntaris per prestar servei en la manipulació del llançacaps. També s'informà de l'abandonament de l'estació durant diversos anys i els esforços del president de l'Escala per reorganitzar-la. L'exercici tingué èxit, malgrat que els quatre coets que hi havien eren antics. La opinió fou canviar el llançacaps per un canó de sistema *Lyle*. La Central, donada la dificultat d'adquirir coets *Boxer* per al llançacaps, acordà dotar a l'Escala amb un canó llançacaps *Lyle*. Comunicat l'acord al president de l'Escala se'l especificà que, a excepció del coeter, la resta de maniobra era idèntica per a qualsevol llançacaps, així que no necessitaven per al canó altra manipulació que carregar-lo amb cent grams de pólvora comú i al fer el disparo remojat previament les dues primeres brazes de la guia unides al projectil amb la intenció de no cremar-les pel fogonazo a mitjans de desembre es va trametre a l'Escala el canó *Lyle* amb la seva curenya, afuste i cinc projectils, amb un cost total de 725'40 PTA, 587'40 del canó amb la curenya i afuste i 138 PTA els cinc projectils.

Sobre el bot salvavides, la junta de Larache

comptava amb dos bots mixtos. A més, el 1925 es construí, segons el III projecte de bot automòbil de Corbeto el *Almirante Márquez de Magaz*, que anà a Larache. Un cop arribà allà es destinà a l'Escala un dels bots mixtos, el *German de Castro*, que restaurat a la drassana de Corbeto, amb un cost de 1.160 ptes abonades per la central, fou dotat dels estris complementaris -llevat de les veles- i tramés a l'Escala el 28 d'agost de 1925. Des de llavors fins el juny de 1932 la Central no rebé notícies de la Junta, malgrat la reclamació de la documentació durant aquests anys.



Plànols de formes i construcció del bot *Victor Rojas*, de les mateixes característiques que el *German de Castro*. Autor: Antoni Rodríguez Fernández.

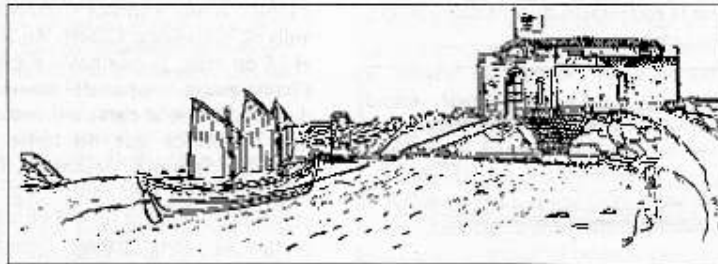
**Els últims intents per reorganitzar el servei de salvament:** Aquesta manca d'intencions a l'Escala feu que el secretari general de la Societat demanés el 30 d'octubre de 1931 al president de la Junta Local de Cadaqués, Sebastià Gibert Pujol, que s'assabantés del que passava. El 9 de desembre contestà a la Central una vegada realitzà les gestions amb un amic escalenc. D'aquest rebé carta en la qual es reflectia la manca de servei de salvament a l'Escala. En resum a l'Escala no existien socis ni persones al cuidado de la caseta i el bot i la resta de material de salvament, estava abandonat i deteriorant-se. Aquestes observacions, que las feu al president de l'Escala, no tingueren èxit, ja que no feu cas. El judici de l'amic de Gibert fou la retirada de tot el material, ja que podria faltar material de la caseta perquè la porta estava apuntalada amb remos al trobar-se

deteriorada. La Central agrai a Gibert la gestió i el demanà que indiqués amb quina persona es podia contactar per oferir-li el càrrec de Delegat del Consell Superior de la Societat. Gibert oficià carta a la central i notificà que a l'Escala hi havia Pere Soler Delaigna, a qui es podia dirigir la Central per reorganitzar la junta. En aquest sentit el 2 de febrer de 1932 el secretari de la Societat va trametre ofici a Pere Soler, però després de 23 dies sense resposta s'intentà contactar amb ell mitjançant Gibert. Aquest contestà el 14 de maig, ja que havia estat malat i no s'havia pogut ocupar del assumpte fins la data. Gibert rebé carta del seu amic Soler, que li notificà que no tenia interès en constituir la junta, desanimat i cansat de lluitar amb els pescadors. Segons Soler el servei de salvament no era eficaç a l'Escala, ja que la caseta estava desamparada al cuidado del Pòsit de Pescadors i davant la necessitat de sortir amb el bot insubmergible, tal i com es trobava, creia que seria impossible realitzar-lo. A més amb temporal fort del Nord, en cas de naufragi, no es podia ni tan sols varar el bot salvavides. Gibert també expressà a la Central que del contingut de la carta de Soler es reflectia que el material salvavides s'havia de trobar en mal estat de conservació.

El 1932 la Societat realitzà un últim intent per reorganitzar la junta amb la visita del Conseller de la Societat, Vicente Olmo Medina. Olmo informà a la Comissió Executiva del nomenament de Delegat del Consell Superior de la Societat a l'Escala al zelador del port Joan Peralta Díaz. Una vegada més s'esperà de Peralta que reorganitzés la junta directiva per realitzar la subscripcions de socis, però malauradament no es pogué realitzar. Així el 1933 la Central va veure la impossibilitat de reorganitzar la Junta de l'Escala i retirà el bot, que es va trametre a la Drassana de Corbeto, on es carenà i posà un motor Bolinder's de 8-10 H.P. per prestar servei a una altra junta. La Central acordà trametre'l a Xàvea, Alacant, i ordenà el 16 d'agost el trasllat de Xàvea a Barcelona a uns membres d'aquella junta per tripular-lo. Assistiren a les proves del bot els senyors Marià Puig (patró del bot), Valentí Ros (pràctic del port), Joan González (mecànic) i Vicents Mata (mariner) i

com a representant de la Junta de Xàvea es nomenà a Joan Sivera, soci de la junta, i que estava destinat a Barcelona com a subdelegat marítim. El 23 d'agost el bot arribà a Xàvea, on prestà servei fins el 1965, que fou desbastellat. Abans, però, el 1934 s'enderrocà la caseta de salvament de l'Escala i a partir d'aquesta data no tornà a constituir-se una altra junta a l'Escala. Això

es confirma per la llista donada per la Societat, acabada la guerra, i publicada per l'International Hydrographic Bureau el 1940 sobre estacions de salvament, com tampoc hi apareix a l'estació de l'Escala als butlletins i resta de documentació de la Societat des de 1942 fins al 1971.



Rodríguez Fernández. Nota: Tot i que el bot "German de Castro" no dugué aparell, aquí s'ha posat, ja que era mixt (de rem i vela).



Fotografia de la punta del cargol on només es conserven els pilons de l'antiga caseta de salvament. Foto: Antoni Rodríguez Fernández.

**DOMINE SALVA NOS PERIMUS**

## Casa d'Oficis del Pailebot

M.M.B

El Museu Marítim de Barcelona adquireix el vaixell <<Sayremar!>>. Un pailebot – anomenat així pel tipus de veles que porta – creat l'any 1918 a Torrevieja, que es dedicà durant la seva dilatada vida a tasques de cabotatge, especialment al transport de sal en els seus inicis.

**Objectius.** Aquest pailebot es troba actualment en procés de restauració a les instal·lacions del Museu Marítim i ben aviat es tornarà a l'aigua on continuarà el seu procés.

La casa d'Oficis es planteja com un instrument amb dos objectius principals:

**Ocupació:** Instruir un conjunt de joves aturats en aprenentatge d'oficis relacionats amb la mar i el patrimoni marítim perquè els serveixi en un futur per a la seva inserció en el món laboral.

**Recuperació del patrimoni marítim.** Els alumnes de la Casa d'Oficis es dedicaran a la restauració de diversos elements patrimonials del Museu Marítim. Dins d'aquestes tasques i d'una manera destacada s'hi inclou el treball de cadascun dels mòduls en la recuperació del pailebot, a banda d'altres elements del patrimoni del Museu.

**Mòduls o especialitats.** La Casa d'Oficis realitza la seva tasca a partir de tres especialitats:

**Mestres d'aixa.** Ofici que ensenya el disseny, reparació i construcció d'embarcacions tradicionals i de tot tipus de complements navals en fusta.

**Veler.** Ofici que ensenya el disseny, reparació i construcció de veles tradicionals i modernes i qualsevol tipus de complement naval destinat a la protecció de les embarca-

cions o que estiguin treballats amb tela o cordes.

**Pintor.** Ofici que ensenya el recobriments de diversos tipus de superfícies amb diversos tipus de pintures utilitzats en la construcció naval.

**Durada i fases.** La Casa d'Oficis té prevista una durada d'un any i inicià la seva singladura a finals de desembre i la seva activitat acompanyarà el Museu Marítim durant tot aquest any 1999. L'ensenyament de l'alumne comprèn dues fases de sis mesos cadascuna.

**Iniciació.** En aquesta primera fase, s'instruirà l'alumne en el nou ofici a través de l'ensenyament dels diversos coneixements que configuren el seu ofici i de la realització de pràctiques que acompanyin aquests coneixements.

**Formació en alternança amb el treball.** En la segona fase, l'alumne ja ha après els mecanismes de l'ofici i comença a realitzar i a responsabilitzar-se de les seves tasques d'una manera més autònoma, però sota el guiatge del professor.

Durant aquest 1999, la Casa d'Oficis sota el patronatge de Barcelona Activa i el Museu Marítim ha iniciat la seva singladura i els alumnes ja es troben embarcats en aquesta singladura meravellosa d'aprenentatge d'oficis relacionats amb la mar, molt dels quals estan desapareixent de les nostres costes i que esperem que la nostra Casa d'Oficis ajudi a revitalitzar-los.



ASSOCIACIÓ AMICS-MUSEU  
MARÍTIM DE BARCELONA