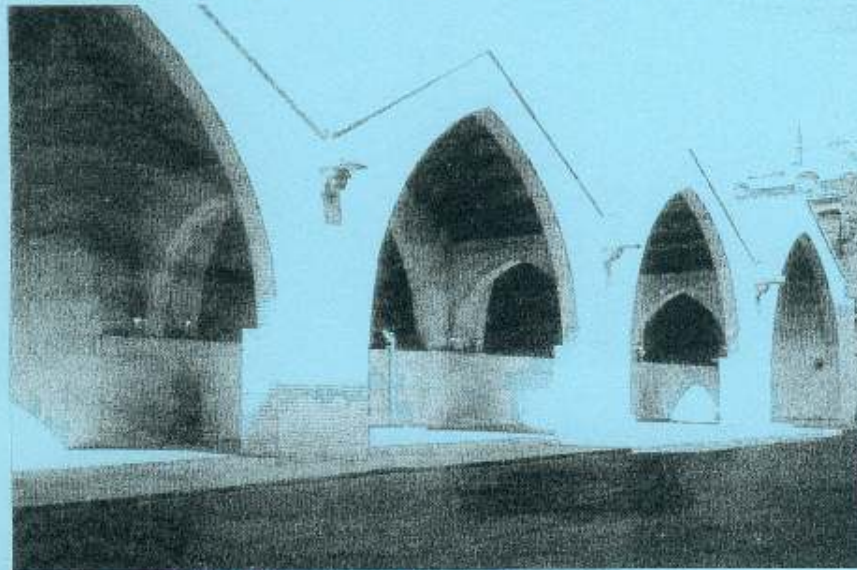




ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

EDITORIAL, 298

Consell de redacció

PRESENTACIÓ NOVA DIRECTIVA, 299

Carta de presentació de la nova directiva de l'AAMMB.
Manuel Isnard

MODELISME, 300- 305

Història de les pollacres. Tècnica d'aparellar pollacres.
Isidre Oliveras i Parera
Al renovat pailebot *Santa Maria del Mar*.
Pau Ribé i Quimasó

MARINA DE GUERRA, 306- 315

Els vaixells-escola de la marina de guerra Espanyola.
Antoni Rodríguez Fernández

El Capità Deschamps al panteó de marins il·lustres.
Albert Campanera i Rovira

NOTICIARI, 316- 319

Ressenya del col·loqui *El Salvament Marítim. Projecte d'un annex del Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols*.

Antoni Rodríguez Fernández

Ressenya del col·loqui d'Albert Campanera i Rovira: *La fortalesa marítima de Roses*.

Mercat de Mar-Tast de Mar.
Consorti El Far. Centre dels treballs del mar.

Activitats Museu Marítim de Barcelona. Juliol-desembre.

MMB

EDITORIAL

Des de SIRGA l'AAMMB continua amb l'objectiu d'apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim, i recolzar el MMB amb la publicació de nous articles. Així neix aquest número 13 amb temes que tracten:

* El treball d'Isidre Oliveras i Parera per aparellar les pollacres i les pollacres-goletes com a continuació del treball referent a les diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII, i XIX. La importància de l'article és diferenciar la tècnica d'aparellar una pollacra respecte d'un bergantí.

* L'article de Pau Ribé i Quimasó per donar importància al nom del pailebot, el *Santa Maria del Mar*, com a extensió al mar del MMB. En una nota aclaratòria al final del seu article comenta que el 26 de Maig fou batejat amb el nom de *Santa Eulàlia* en honor a la patrona de la ciutat de Barcelona. L'article d'en Pau descriu els esdeveniments històrics del centre de culte, l'església de Santa Maria del Mar, que disposa de diverses edificacions religioses en el seu desenvolupament cronològic fins a l'actualitat.

* L'article d'Antoni Rodríguez referent als vaixells-escoles de la marina de guerra espanyola, que lliga amb l'esdeveniment de la regata 2000, que començà el 7 de maig i on tornà a ser notícia el vaixell-escola de guàrdia marins *Juan Sebastian Elcano*. L'article vol recordar de nou la història de la seva botadura, les característiques inicials del vaixell, alguns dels seus viatges, i fer memòria del record històric dels vaixells-escoles de la marina de guerra espanyola que el van precedir: el *Nautilus* i el *Galatea*.

* L'exposició de l'article d'Albert Campanera referent als dos viatges amb el vapor *Montserrat* de la *Compañía Transatlántica Española* duts a terme per l'heroic capità, Sr. Manuel Deschamps, que a l'any 1898 trencà el boqueig yanqui per arribar a Cuba. Va complir l'encàrrec del govern espanyol: salvar els béns de la Cia. Transatlántica, així com de persones amb interessos a Cuba, portar soldats, i retornar repatriats els soldats. El govern de la nació el va concedir la *Cruz Roja al Mérito Naval*, i el nomenament de Alfèrez de Navio. Avui les seves restes descansen en el panteó de marins il·lustres de San Fernando (Cadis).

* La ressenya del col·loqui *El salvament marítim. Projecte d'un annex del Museu d'Història de Sant Felip de Guixols* dut a terme per Sílvia Alemany, directora del Museu, i del tècnic, Jordi Colomeda. Fou organitzat pel MMB el 26 d'abril a la Sala d'Actes de les Drassanes Reial amb motiu de la presentació de la caseta de salvament, que esdevindrà un annex del Museu per explicar el funcionament d'una estació de salvament marítim a finals del segle passat.

* La ressenya de la xerrada d'Albert Campanera referent a la fortalesa marítima de Roses.

* La notícia referent a la segona edició del Mercat i Tast de Mar, el cap de setmana del 26 al 28 de maig, al moll de la Barceloneta, del Port Vell, que organitza el consorci EL FAR. Es comptà amb l'oferta de turisme blau i esports de mar, la degustació d'aperitius, tapes i menjars de la Mediterrània, etcètera. I,

* L'article del Museu Marítim de Barcelona referent a les Activitats del Museu des del juliol al desembre.

En definitiva, la publicació d'aquests articles sobre modelisme, marina de guerra, investigació i recuperació de la nostra història marítima continuen la línia marcada per SIRGA per difondre el Patrimoni Marítim.

Només, tornar a reiterar la necessitat de la col·laboració dels socis i tothom en general en la revista referent a la publicació d'articles sobre la història i el patrimoni marítim.

Portada: Drassanes de València. **Contraportada:** Reconstrucció de l'antiga porta de les velles drassanes àrabs de Màlaga. És l'únic que resta de les antigues drassanes on estan edificat el Mercat cobert. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.

Direcció i Maquetació:
Antoni Rodríguez Fernández
 Consell de Redacció:
Junta de l'Associació d'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/núm., 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



CARTA DE PRESENTACIÓ DE LA NOVA DIRECTIVA DE L'AAMMB

Benvolgut associat:

Com ja sabeu, el passat 6 d'abril se celebrà l'Assemblea Ordinària de la nostra Associació, en la qual es reorganitzà la Junta Directiva. A resultes d'això, vaig ésser elegit President, alhora que es nomenà la resta de membres, assignant-se tasques de vicepresidències i vocalies, quant la Junta constituïda de la següent forma:

President	Sr. Manuel Isnard (Relacions amb el Saló Nàutic)
Vicepresident	Sr. Lluís Rovira (Estudis i Projectes)
Vicepresident	Sr. Albert Campanera (Història i Revista Sirga)
Secretari	Sr. Carles Viladevall
Tresorer	Sr. Antoni Casals
Vocals	Sr. Camil Busquets (Modelisme navegable)
	Sr. Eduard Casas (Relacions públiques i Revista Sirga)
	Sr. Manuel Jabal (Disseny matopes i títols associats)
	Sr. Isidre Oliveras (Rev. Sirga)
	Sr. Joan Pérez (Relacions públiques)
	Sr. Pau Ribé (Relacions amb escoles i centres cívics)
	Sr. Antoni Rodríguez (Editorial Revista Sirga)
	Sr. Pep Savall (Enllaç amb el Museu Marítim)

És la nostra intenció el donar una major projecció a l'Associació, per la qual cosa hem fixat els següents objectius, demanant-vos la vostra més fervent col·laboració:

1. Incrementar el nombre de socis, editant un tríptic presentant les nostres activitats, que es difondrà exhaustivament, també entre vosaltres.
2. Col·laborar en edicions radiofòniques i audiovisuals vinculades a temes mariners.
3. Efectuar conferències i exposicions en Ajuntaments, Clubs, Biblioteques, etc. del Principat, així com intervenir, a ser possible, en el Saló Nàutic de Barcelona.
4. Donar curssets d'iniciació a col·legis, casals, etc. en modelisme i ambient mariner.
5. Localització de naus i barques que puguin representar d'interès històric, així com mirar de preservar velers que hagin guanyat campionats de vela i estiguin arraconats.
6. Presentar, com a mínim una vegada a l'any, una mostra de les activitats de l'Associació com maquetisme, fotografia, activitats pictòriques, etc.
7. Crear una Biblioteca i Videoteca per a ús i gaudi de tots nosaltres.

És per això que us demanem el vostre ajut, tant en difondre la nostra Associació com en proposar conferències, localitzar vaixells o barques abandonades o, i això també és important, a ampliar i potenciar la nostra Revista Sirga, on podeu col·laborar amb articles històrics, de modelisme, anecdotari, etc., on tindreu la seguretat que sempre seran ben rebuts.

Amb les millors esperances d'aconseguir engrandir la nostra Associació i de donar-li un bon ressò, us saludo cordialment

Manuel Isnard.

HISTÒRIA DE LES POLLACRES. TÈCNICA D'APARELLAR POLLACRES.

Isidre Oliveras i Parera

En el número 12 de la revista Sirga, es van acabar les IV parts de l'article titulat Diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII, i XIX. En aquest article, comentarem i ens cenyirem concretament a les pollacres o pollacres-goletes.

Història de les pollacres. El nom prové del llatí polacra. La pollacra té origen mediterrani, encara que va evolucionar amb el temps cap a formes atlàntiques. El buc era semblant al dels altres velers de càrrega. Alguns textos mantenen que les pollacres tenen similitud amb el Xabec, però és de suposar que les similituds ho foren en els primers moments. El buc de les pollacres era de línies més arrodonides per augmentar la capacitat de càrrega. La proa no era tant afuada i la popa no tenia voladissos. En definitiva, la pollacra apareix a finals del XVI o principis del s. XVII.

Originàriament les pollacres eren uns bastiments d'aproximadament 200 a 250 tones, de 25 m. d'eslora amb una o dues cobertes i un aparell de dos o tres pals d'una sola peça, sense mastelers, ni cofes ni creuetes. Duien al pal major veles quadres, i als altres aparell llatí. Aquest aparell inicial evolucionà amb el temps, donant lloc als aparells clàssics de tradició atlàntica del s. XIX, llavors duien pals de dues peces - mascle i masteler - en un principi amb quatre vergues i finalment amb cinc vergues i creuetes, que hissaven veles quadres als dos pals, les mateixes que els bergantins rodons. Aquesta era la pollacra rodona.

Poden distingir, però, altres varietats de pollacres: Pollacra-goleta (que duia el pal de trinquet amb veles quadres i el major amb aparell de goleta), la pollacra-goleta de tres pals (que portava el trinquet amb veles quadres i els altres de goleta), i la pollacra-barca de tres pals, dos amb vergues i veles quadres i un tercer aparellat de pailebot.

Les pollacres van ser uns vaixells molt emprats pel comerç, tant entre punts de les nostres latituds, com amb les colònies americanes. Per exemple, l'any 1.873 en els registres de matrícula de Palma hi havien 24 pollacres i 11 pollacres-goletes. Era el tipus de vaixell més inscrit. També va ser un dels grups més inscrits als registres del port de

Barcelona a mitjans del s. XVII, juntament amb els llaguts, tartanes, barques o sagèties.

Les pollacres eren les embarcacions construïdes amb més freqüència a Catalunya al llarg del s. XVIII i XIX, moment del que tenim dades prou fiables. Les xifres denoten una gran producció de pollacres. Per exemple les drassanes de Blanes construïren 26 pollacres rodones, i també pollacres-goletes de dos o tres pals. Les de Lloret, que estaven especialitzades en la construcció de bergantins i pollacres rodones, van abastar 30 d'aquestes últimes. Les drassanes d'Arenys en van fer 49. A les drassanes del Masnou també es van construir bergantins i pollacres de 150 a 250 tones. Les de Sant Feliu de Guixols van fer 12 pollacres-goletes. I, finalment les drassanes de Barcelona posaren a l'aigua 17 pollacres rodones.

La pollacra fou molt popular a casa nostra, gairebé tant com el bergantí. Tenia però, l'avantatge sobre aquest que, en no portar cofes feia possible moure les vergues pel pal possibilitant que a l'hora d'arriar les veles superiors aquestes quedessin a socaire o redós de les inferiors, facilitant la maniobra i estalviant la dotació d'homes, que podia oscil·lar al voltant de 10 o 12 persones reduint així els costos dels viatges.

El final de les pollacres és el comú a la resta dels grans velers. Es van mantenir en ús fins quedar desplaçades pels vaixells a motor cap la dècada de 1920. Les velles pollacres sovint encara es mantingueren uns anys canviant el seu aparell pel de goleta, mes adient per fer de subsidiari del motor.

La tècnica d'aparellar una pollacra-goleta

Les pollacres-goletes de dos pals, com la que ens ocupa, arboraven el pal de trinquet de dues peces. La primera peça, des de la coberta fins el tamboret, era aproximadament el doble que la segona, anomenada masteler. Unien les dues parts la creueta i el tamboret.

A diferència del bergantí, la pollacra no portava cofa. L'arbre mascle s'aguantava a més de la fognadura amb quatre o cinc obencs per banda, encapellats a la meitat del mascle i a l'altre extrem, engassaven vigotes que s'acollaven amb altres vigotes fermades amb cadenots al costellam del buc. En els obencs esmentats s'hi cosien a cada 45 cm, en sentit horitzontal, uns caps de mena prima que servien d'escala, anomenats fletxastes, i això permetia pujar fins a la primera verga del trinquet. De la meitat del pal mascle fins a la

creueta, i per la part de popa, s'hi tensava una escala formada de dos caps degudament tensats i entre els dos caps s'hi cosia a cada 45 cm un travesser de fusta. Aquest utilatge permetia pujar fins a la verga de juanet.

També portaven uns nervis anomenats burdes, en número de dos per banda, que encapellaven a la creueta i a l'altre extrem engassaven vigotes que collaven amb altres vigotes que es fermaven amb cadenots al costellam del buc fent tensió a la segona tercera part del pal.

Finalment, dues burdes més per banda, encapellades sota la galeta o extrem del masteler i a l'altre extrem engassaven vigotes que tensades amb altres vigotes, i també fermades per cadenots al costellam del buc, finalitzaven així tot el lligam en el sentit a popa. I, en el sentit contrari o a proa, encapellaven cinc estais repartits pel trinquet, que finalitzaven al bauprés i al botaló.

El trinquet arborava de quatre a cinc vergues. Les vergues s'hissaven al pal igual que el berganti, però, amb una petita diferència referent a la trossa, ja que les del berganti de les cinc vergues que portava, tres eren fixes al pal, i la pollacra les portava totes mòbils. D'aquesta manera es podien baixar a socaire de la primera. Això s'aconseguia gràcies a la trossa, que tenia un cert automatisme que permetia afluïxar des de coberta mitjançant un aparell fixat a l'extrem del cap que subjectava a l'arbre la verga.

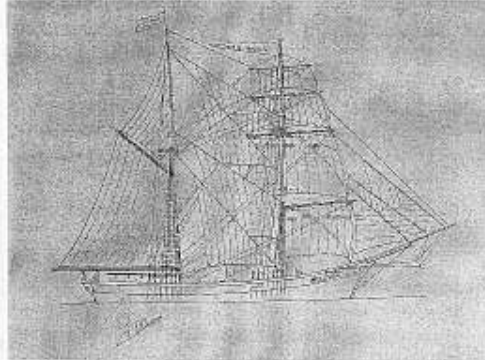
Aquesta diferència del berganti amb la pollacra la va permetre estalviar dotació de mariners, ja que per plegar les veles no calia enfilarse tant amunt com en el berganti.

El pal major compost de dues peces com el trinquet, però, amb una diferència, ja que si el pal mascle del trinquet era el doble de llarg que el masteler, en el cas del pal major en ser de goleta el pal mascle només era una vegada i mitja més que el masteler, resultant una llargada total entre mascle i masteler poc més que el trinquet.

Els obencs, quatre o cinc per banda, encapellats a la creueta i a l'altre extrem s'hi engassaven les corresponents vigotes que acollaven a altres vigotes fermades amb cadenots al costellam del buc.

Referent als obencs cal destacar la diferència del major amb el trinquet, ja que els primers obencs del trinquet encapellaven a un terç del total del pal. I, en el major

encapellaven a la creueta, que es troba a quatre setenes parts del total del major.



Dibuix de la pollacra goleta Maria Assumpta. Autor: Isidre Oliveras i Parera

D'aquesta forma el pal matxo quedava net per relliscar-hi les anelles de la vela cangrea i el pic. També, es cosien els fletxastes el mateix que el trinquet. Finalment, sota la galeta del masteler s'encapellaven dues burdes, que tensaven junt amb els obencs tot el pal major en sentit a popa. I, en sentit contrari o a proa s'hi encapellaven quatre estais repartits al masteler del major i acollats per l'altre extrem mitjançant aparells al trinquet, quedant així tot el conjunt ben fermat. En aquests estais s'hissaven quatre veles d'estai.

Per la part de popa del major arborava una botavara recolzada a la part baixa del major per la boca de cangrea i per l'altre extrem mitjançant un amantet per banda degudament equipat amb aparells de quadernals fermats al galzes del major. Aquells aparells aguantaven el pes de la botavara i d'un pic que recolzat al pal major per la forca de contacte aparellat amb dues llànties, que amb dues més encapellades al galzes del major mitjançant la drissa, aguantaven la vela cangrea.

El que s'ha dit aquí forma part d'allò que és més delicat quant a eixàrcia de pollacra-goleta. Tota la resta com amantells, escotes, braces, briols, drisses i bolines es munten igual que els bergantins, corbetes o fragates.

Bibliografia.

Embarcacions de treball al litoral Català en declinar la vela. S. XIX-XX. Barcelona fes-te a la mar. 1993.
Revista Alella número 222. Per Isidre Oliveras i Parera. Quart trimestre de 1.993.

AL RENOVAT PAILEBOT SANTA MARIA DEL MAR

Pau Ribé i Quimasó

Prefaci.

El *Sayremar Uno* ha mort, visca el *Santa Maria del Mar!*

Que Éol, deu dels vents fill de Posseidó, els tinguís empresonats dintre el seu bot, i Neptú deu dels mars, fill de Saturn, els mantingui encalmats sempre que el *Santa Maria del Mar* solqui aquestes aigües que tant estimem.

Un símbol del Museu Marítim de Barcelona.

Aviat solcarà per la mar un pailebot de tres pals amb 82 anys d'antiguitat. El naixement d'aquest bastiment va tenir lloc a l'escart de la platja de Torrevella, i el batejaren amb el nom de *Carmen Flores*. Durant el transcórrer de la seva llarga vida ha estat rebatejar primer com *Cala San Vicens* (literalment), i després amb el nom de *Sayremar Uno*.

Amb aquest nom arribà mig desgavellat al port de Barcelona de la mà del Museu Marítim d'aquesta ciutat, que és el nou posseïdor i artífex de la seva posterior restauració. Per cert que en redactar aquestes línies s'està duent a terme el seu arborament amb molta cura, tal i com s'ha fet amb tot el procés del seu restabliment.

És idea del Museu que aquest sigui un apèndix d'aquesta institució, però situat dintre del seu àmbit natural, la mar. Quan inicií el seu primer rumb després d'haver-lo restaurat ho farà amb l'apel·lació de *Santa Maria del Mar*, nom que li ha estat donat per decisió popular, tot recordant la petita esglésiola marinera que hi havia tocant el mar coneguda com Santa Maria de les Arenes, i que al llarg del temps es transformà amb l'esplèndida església gòtica que avui tots coneixem amb el nom que aquest rejuenit vaixell portarà.

Per això, aquest article està encaminat a donar a conèixer una mica la història d'aquest temple al llarg dels seus annals i esperant que en totes les singladures que

emprenqui aquest pailebot llueixi amb orgull aquest nom, que representa un tros de la llarga efemèride de la nostra ciutat.

Santa Maria del Mar.

Santa Maria del Mar, també anomenada la catedral de la Rivera, té els seus inicis l'any 13, en temps de la colònia romana Barcino, (Barcelona). Durant aquest segle fora de la muralla romana i a prop del mar, abans de l'emperador Dioclecià, es creu que ja existia un primer centre de culte al cristianisme. En aquell lloc o a la necròpolis cristiana allà existent, hi fou enterrada la màrtir Santa Eulàlia al febrer de l'any 303.

Així, en aquest primitiu temple de Santa Maria de les Arenes (primer nom conegut), sepulcre de Santa Eulàlia com algú pensà, escau el títol de temple apostòlic.



Exvot d'un model de bergantí mercant conservat a la basílica de Santa Maria del Mar abans de la restauració. Foto: Isidre Oliveras i Parera

Aquesta fou la primera seu episcopal de Barcelona, fins que la política de conversió de l'emperador Constantí, la traslladés dintre del recinte emmurallat. Així, el bisbe de Barcelona Sant Sever, màrtir a començament del segle IV tingué la seva seu en aquest primer cercle cristià.

Des del segle IV al VII aquesta parròquia va veure néixer al seu redós una comunitat monacal segons la regla de Sant Agustí i és a l'any 693 quan, al Concili de Toledo en decretar quines esglésies podien rebre, per les seves característiques, el títol i les facultats canòniques de parròquia, Santa Maria de les Arenes va quedar erigida com a tal amb el nom de Santa Maria del Mar o de la Mar.

Per tant, va ser la primera parròquia i, d'aquell terme primitiu s'anirien desmembrant les altres en el transcurs de la història.

Santa Maria del Mar va conservar l'honor d'ésser la diòcesi de Barcelona fins a mitjans del segle XX, però arran de l'incendi de 1936 i de la lenta degradació del barri aquesta parròquia ha estat sotmesa a fortes pressions desmitificadores.

En la data que es va convertir en parròquia, aquesta comença a ser regida per la figura canònica del rector.

Vint i tres anys després, el 715, Barcelona pateix les primeres invasions de la morisqueria i pel fet que sempre tenien el seu inici per mar, aquesta parròquia era la primera a tocar les conseqüències. Això, motivà que el cos de Santa Eulàlia fos amagat, per evitar la seva profanació. Aquest temple sembla que ja era el tercer edificat al mateix lloc. Devia de ser de grans dimensions, altrament no s'expliquen les dificultats que es presentaren al 877 per localitzar el cos de la Santa.

A causa de les destruccions dutes a terme pel cabdill àrab Almanzor es procedí, després de la reconquesta ja al segle X, a aixecar un gran temple romànic. Aquest temple estava dotat de 38 altars dedicats a diferents títols.

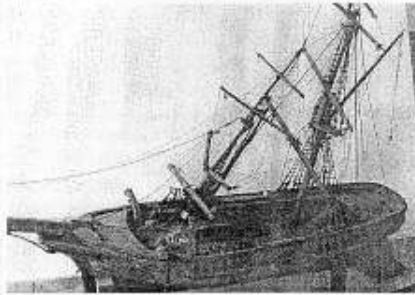
El barri de la Ribera, que així s'anomenava el sector on estava situat el temple (i on és encara) va ser el lloc per on s'estengué la ciutat de Barcelona fora de les muralles romanes. Aquest nou barri fou escollit per aixecar-hi els palaus dels prohoms de l'època. Uns d'ells foren els senyors de Montcada grans benefactors del rei Jaume I durant les seves conquestes. També s'establiren grans comerços relacionats amb la importació del trànsit marítim de la Mediterrània. El resultat de tot va fer augmentar el nombre de pobladors i com a conseqüència el de creients. Per això, sembla que impulsà l'ardiaca Bernat Llull, el 25 de març de l'any 1329, a posar la primera pedra de l'actual temple gòtic. I, encara que començat mes tard que la catedral Episcopal de Barcelona s'acabaria abans tot i tenir unes dimensions semblants.

En l'acte de la col·locació de la primera pedra, juntament amb aquesta, s'enterraren diversos testimonis històrics i l'escut de la parròquia, que és igual que el de Barcelona amb l'única excepció que a baix de l'escut té tres rengles d'ones del mar.

D'altra banda, el fet que fins l'any 1368, és a dir 39 anys després de la col·locació de la primera pedra, el rei Pere II, no cedí gratuïtament als parroquians, la pedra de

Mont-jueu (Montjuïc) per aixecar el temple, fa suposar que durant els primers anys de la seva construcció, es va fer servir l'estructura bàsica de l'antic temple romànic.

Durant els segles XIII i XIV aquest barri sofria una gran puixança econòmica i social. La urbanització del carrer de Montcada i molts d'altres creà una aristocràcia pròpia i també una naixent burgesia, que va convertir el barri en el centre i la vida de gremis i oficis.



Altra foto de l'exvot de model de bergantí mercant conservat a la Basílica de Santa Maria del Mar abans de la restauració. Foto: per Isidre Oliveras i Parera.

Això, propicià la construcció del temple i l'apel·latiu popular de *catedral de la Ribera*, i que segons els entesos una de les millors esglésies gòtiques d'Europa. Es començà a construir per l'absis. Es continuà per la girola i la volta del presbiteri, la clau de la qual, de 2 m de diàmetre i sis tones de pes representa la coronació de la Mare de Déu. Les esveltíssimes columnes de la nau major ens recorden les de la catedral de Mallorca o la seu de Manresa. Aquestes columnes són de vuit costats i altíssimes. L'any 1379 s'havien acabat les 3 voltes de la nau major. En aquestes claus hi ha representats el naixement, l'anunciació i sant Jordi.

L'endemà del Nadal de 1379 la bastida de fusta de sota aquesta última volta es va cremar accidentalment. El foc causà danys a les pedres i nervadures. Va destruir completament la clau de sant Jordi.

Després de reparar les destrosses del foc es continuà l'obra amb la construcció de l'últim tram. És a dir, el que dona a la façana principal. La clau d'aquesta última volta té l'escut de Santa Maria del Mar. La col·locació d'aquesta clau es feia amb tota solemnitat el 3 de novembre de 1383.

Els arquitectes de tan llarga obra (54 anys) foren Berenguer de Montaut i Ramon Despuig. Van acabar-la Guillem Metge. El 15 d'agost de 1384, festa de l'Assumpció de la Mare de Déu, el bisbe de Barcelona, Pere Planelles, hi concelebrà la primera missa a l'altar major i així es donà per acabada l'obra del temple. A l'edificació de l'església hi va

col·laborar tothom, eclesiàstics, reis, el Concell de Cent i tot el poble fidel.

D'aquesta època cal remarcar la construcció de la font de Santa Maria situada a la plaça del mateix nom i davant de l'entrada del temple. Aquesta font s'acabà el 5 de novembre de 1403 sent molt estimada pel poble i objecte de poema i versos com aquest que data del 1860. Rima així

Les coses que jo voldria
Són aquestes,
Bona sort, aigua de santa Maria,
Una tartana i un hort.

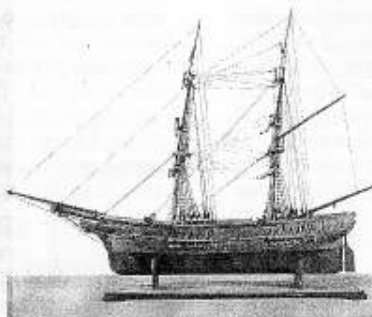
La vida de la parròquia durant els segles XV al XVIII va transcórrer amb molts alts i baixos. Més aviat amb decadència, però cal destacar durant aquest període els quatre terratrèmols que sacsejaren Barcelona. En especial el que tingué lloc per la Candelera de 1428. Fou particularment dramàtic per a la basílica, ja que originà la destrucció i caiguda de la rosassa central, que per cert provocà diversos morts. Aquest rosetó fou reconstruït més tard d'estil flamíger, i és el que avui encara hi ha.

Durant el segle XV fou visitat per tots els reis catalans d'aquest període, i el 21 de gener de 1464 hi jurà "los privilegis e llibertats, usos i costums de Catalunya" el rei Pere, conestable de Portugal, i d'acord amb la voluntat del rei fou enterrat a l'altar major el 8 de juliol de 1466.

El segle XVII, la basílica continuà situada en un primer pla. El 1691 fou bombardejada per Lluís XIV. El 25 de juny de 1697 hi va caure una bomba, que va foradar la volta, va esclatar dins del temple i va causar grans danys als vitralls.

També en aquest termini de temps va ser substituït l'altar gòtic de 1384 per un altre al 1637, i el cor situat al vell mig del temple, arrel de la visita del bisbe Climent es va traslladar al lloc actual.

L'any 1634 es construí a la basílica la tribuna real a instàncies de la reina Mariana, vídua de Felip IV, i que es comunicava amb el palau reial a l'altre costat del carrer, mitjançant un pont que el creuava.



Exvat de model de bergantí mercant conservat a la basílica de Santa Maria del Mar. Restauració feta per Isidre Oliveras i Parera. Foto: MILLENIUM. Història i Art de l'Església Catalana. Catalunya 1000 anys. Edició del Catàleg de l'Exposició Mil·lenni. Per l'empresa Makro. Pag. 539.

L'arxiduc Carles d'Àustria -Carles III- vencedor dels Borbons al 1705 va viure bastant de temps al palau reial. Per aquest pont es traslladava a Santa Maria del Mar cada diumenge per escoltar missa. El dia 1 d'agost de 1708 hi va contraure matrimoni amb Isabel Cristina al presbiteri de la basílica.

L'arxiduc sempre fou volgut pel poble, fins a l'extrem d'acceptar la seva causa davant de les tropes Borbòniques de Felip V. Però, aquesta devoció, ens costà als catalans al 1714 un setge ferotge per part dels exercits de Felip V. Resultat d'això, va ser la mort d'infiniat de patriotes catalans. L'església novament va ser bombardejada i el fossar de Santa Maria del Mar, més conegut com a fossar de les Moreres, s'omplí de gom a gom. Rendida Barcelona i ocupada per les tropes Borbòniques, el seu capellà d'honor doctor Esteve Mascaró, juntament amb 200 sacerdots foren exiliats fulminatment per la seva adhesió a la causa nacionalista, mentre altres clergues eren executats.

L'edifici gòtic va estar a punt d'ésser enderrocat juntament amb 1202 cases a fi de construir-hi la fortalesa de la Ciutadella. Va ser l'oposició popular la que va aconseguir que l'enderrocament no es dugués a terme, evitant així la destrucció d'un dels primers temples gòtics del món.

Ja al nostre segle tornà a patir l'atac de la incompresió cultural, i al 1936 es cremà i destruït quasi tot el patrimoni artístic i la documentació històrica de tants segles. Això, va causar grans danys a l'edifici, i dels quals avui encara ens resten senyals.

Passada la guerra civil d'Espanya es procedí a la neteja del temple i es dugueren a terme les obres més urgents de consolidació de l'edifici. Més tard, la Direcció general de Belles Arts començà la construcció de l'altar major i una cripta a sota el presbiteri, al profundí el subsòl del que havia de ser la

cripta on es trobaren amb un important descobriment arqueològic: una gran necròpolis romana, a part d'altres troballes com una pedra amb l'escut de Santa Maria del Mar i una data, 1631, que duia a la part superior un exaix amb un got de vidre per contenir relíquies d'un sant. Aquesta necròpolis tenia més de 100 tombes entre adults i infants.

Aquest és un petit esboç de la història dels més de sis segles d'aquest temple, joia de l'arquitectura gòtica i que avui està envoltat de casotes velles i d'un barri degradat, que amaga la Catedral de la Ribera, que és Santa Maria del Mar.

Legendes.

Per acabar explicaré tres llegendes tan antigues com la història del mateix temple, i que ens mostren les arrels marineres d'aquest.

Una de les moltes llegendes que comenten el perquè es va construir aquesta església diu així:

Fa molts i molts anys que el pas del temps quasi ha esborrat el seu record, una nit molt fosca i tèrbola d'hivern, el veïnat costaner del barri de la Ribera de Barcelona va quedar molt sorpresa i embadalit degut a una gran lluminària blavenca, més resplendent que la llum del dia.

Tota la gent de la contrada va sortir de les seves cases enlluernada i meravellada al mateix temps d'aquell prodigi. Aviat va córrer el bum-bum d'aquest fet per tot arreu preguntant-se la naturalesa d'aquell esdeveniment tot apropant-se a vora de la mar, on uns pescadors mostraven a tothom una imatge de la Mare de Déu que era el motiu d'aquella refulgència.

Deien els pescadors que la mar l'havia escopit a la sorra i tan bon punt tocà a terra, per fer-se present esclatà amb aquella gran lluminositat.



Exvot d'un model de navili de guerra de 44 canons conservat a la basílica de Santa Maria del Mar. Restauració feta Isidre Oliveras i Parera. Foto: MILLENUM. *Història i Art de l'Església Catalana. Catalunya 1000 anys. Edició del Catàleg de l'Exposició Mil·lenni. Per l'empresa Makro. Pag. 539.*

Llavors decidiren construir en aquell mateix lloc una capella per poder venerar aquella imatge, que anomenaren Mare de Déu de les Arenes, pel fet d'haver estat trobada damunt d'aquest element. Arribà a ésser tan visitada per navegants i gent de la mar que aviat resultà petita per acollir la gran quantitat de creients que hi feien cap, calgué doncs aixecar-ne una de més gran que prengué el nom de Santa Maria del Mar, més tard i degut a la popularitat que havia adquirit s'aixecà l'actual església gòtica, que va ésser considerada com la Catedral de la Ribera.

Una altra llegenda miraculosa respecte a les coses de la mar diu: que els feligresos de la parròquia de Santa Maria del Mar un diumenge pel matí durant la celebració de la Santa Missa s'assabentaren de la victòria de la batalla de Lepant al mateix moment de dur-se a terme. Durant l'acte de la celebració un àngel ho comunicà al sacerdot oficiant i tot seguit aquest comunicà als assistents de la cerimònia la grata nova d'aquesta victòria del cristianisme sobre els infidels, que aviat fou del domini de tota la ciutat.

N'hi ha una altra, i acabo per no cansar, que parla d'uns marins genovesos d'un vaixell ancorat al port de Barcelona, que jugaven a les botxes enfront del temple, (no oblidem que en aquells temps l'entorn de l'església estava bastant despoblat) doncs bé, un dels esmentats mariners que havia perdut molts diners jugant, molt empatat per la pèrdua i per apaivagar el seu enuig va tirar una botxa contra el rostre de la imatge de la Mare de Déu, que hi havia al timpà del temple, produint-li una ferida de la qual saltaren gotes de sang que tacaren les lloses del terra d'aquest per molt de temps.

El mal perdedor s'embarcà tot seguit a la seva nau i després posaren rumb cap a la seva terra, però tot just passada la barra del mar de la sortida del port, sense cap classe d'explicació possible es calà foc a bord del vaixell que en un tres i no res quedà reduït a cendres, morint tota la tripulació. *Nota aclaratòria: el Pailebot que s'havia d'anomenar Santa Maria del Mar el dia 26 de maig va ser batejar Santa Eulàlia.*

ELS VAIXELLS-ESCOLA DE LA MARINA DE GUERRA ESPANYOLA.

Antoni Rodríguez Fernández

Amb la regata 2000, que començà a Cadis el 7 de maig, tornà a ser notícia el vaixell-escola de guàrdia marins *Juan Sebastian Elcano*. Per donar importància al vaixell recordem la història de la seva botadura, les característiques del buc, alguns dels seus viatges, i els velers que el van precedir.

El *Juan Sebastian Elcano* fou construït amb materials nacionals i botat a les drassanes Echevarrieta i Larrinaga de Cadis el 8 de març de 1927 pel fet que l'Armada necessitava un vaixell-escola d'oficials construït ex profeso per aquesta finalitat amb allotjament adient i locals per aules. A més, comptava amb la doble qualitat de posseir elements d'ensenyança marinera tradicional amb l'aparell veler, i els progressos científics de la navegació moderna de l'època.

La corbeta *Nautilus*. Foto: Pedro Zarandona Posadillo. Revista Ibérica 1915.



Abans, però, més de mig segle serviren les benemèrites corbetes *Nautilus* com a vaixell-escola de guàrdia marins i el motovel *Galatea*. Abans, el motovel *Minerva* adquirí també a Itàlia amb la idea de transformar-lo en vaixell-escola. Però, fou convertit en pontó en les drassanes Echevarrieta per no reunir les condicions adients.

Cap a 1927 prestava servei d'escola per a guàrdia marins, i amb caràcter provisional, el vell creuer *Cataluña*, precedit pel *Reina Regente*, que s'havia de desballestar. I, abans d'aquests bucs prestaren circumstancialment els serveis altres creuers de l'esquadra, que reuniren les



condicions per aquesta finalitat. Però, resultaren cars per l'enorme consum de combustible i la nòmina de les seves nombroses dotacions. Degut això no empenien llargs viatges, que són els de major aprofitament per instruir els futurs oficials.

1r.- La corbeta *Nautilus*. Construïda per les drassanes de *Randolph Elder & Co*, en Glasgow, l'octubre de 1868 per a naviers britànics. Aquest clipper, nomenat *Carrick Castle*, tenia 904 tones de registre brut. El buc era de ferro i fusta, i amb unes dimensions d'eslora total 59,36 m, mànega 10,40, puntal des de la coberta alta d'11,30, i 5,40 de màxim calat.

La compra de la corbeta pel govern espanyol s'efectuà el 1884 en condicions molt econòmiques, ja que havia pendent un enviament des d'Anglaterra d'una gran quantitat de material explosiu amb destí a defenses submarines. Les garanties d'assegurança per aquesta càrrega van fer molt gran les despeses del nòlit. Així, el comissionat espanyol enviat a Anglaterra, l'egregi Sr. Fernando Villaamil (una de les més il·lustres víctimes del combat naval de Santiago de Cuba), el comprà per només dotze mil duros, i resultà quasi de franc, ja que vingué des d'Anglaterra a Espanya carregat amb el material adquirit per a defenses submarines, i economitzà el pagament d'un important nòlit.

La corbeta *Nautilus*. Foto: Revista Ibérica. 1934.

La *Nautilus*, amb un desplaçament de 1700 tones, començà a prestar servei com a escola de guàrdia marins l'abril de 1888, i des de llavors fou governada per 22 comandants. Navegà 390.218 milles durant els seus 4.131 dies de mar (11 anys i prop de 4 mesos). Dels seus diversos i llargs recorreguts destaquen el viatge amb el comandant Villaamil, que donà la volta al

mon del 30 de novembre de 1892 fins al 16 de juliol -11 d'agost, segons Gavaldá- de 1894. El viatge tingué indiscutible mèrit per les condicions amb què es dugué a terme, i constituí una honrosa pàgina en la història de la marina espanyola. Un altre

viatge, per la importància política, és el dut a terme a Cuba el 1908 amb el comandant Sr. Salvador Moreno Eliza. Després de la independència de Cuba era el primer buc de guerra espanyol que fondejava. Saludà amb el canó la bandera cubana, entre les aclamacions de la multitud.

Almirante Lobo. Revista Ibérica 1915

La *Nautilus* creuà, durant molts anys, tots els mars com a vaixell-escola amb només el seu velam per instruir amb les màximes navegacions possibles els guàrdia marins i aprenents marins.

Comptà en la seva llarga carrera amb una llarga llista de fets heroics realitzats per les seves dotacions en els innumerables temporals que hagué de suportar en tots els mars. Alguns dels seus tripulants pagaren amb les seves vides les seves valeroses accions. Dels temporals que vèncer destaca un dels més violents: el temporal de NW del setembre de 1893 durant el viatge de circumnavegació, en la travessia del Pacífic des de Nova Zelanda a Valparaiso.

La *Nautilus* tancà la seva història marítima amb la imposició de la creu llorejada de *San Fernando* al contramestre Sr. Francisco Navarrete Ceniza en ocasió del cicló, que agafà al buc en viatge de la Martinica a Santander el juliol de 1921. Navarrete pujà temeràriament a envergar el velatxo de respecte, picà el rifat i salvà el buc, que havia quedat sense cap aparell a proa en fugir del vèrtex de l'huracà.



La corbeta Galatea al port de Barcelona. Foto: Barcelona Atracció 1928.

La *Nautilus* fou fondejada en el Ferrol sota el comandament del Sr. Pedro Zarandona Posadillo, i el següent destí del buc fou servir d'escola d'aprenents marins, en el seu primer any, per transbordar-los després al *Galatea* i efectuar pràctiques de mar. Així, cursaren la instrucció a bord de la *Nautilus* cent aprenents, que amb el temps havien de ser els contramestres, condestables i radiotelegrafistes de la flota. Es retirà del servei actiu de l'Armada a finals de 1924, i fou desarmada i transformada en pontó per servir d'escola flotant d'aprenents marins en El Ferrol fins que el 1932 fou desballestada.

Abans, però el 1915 el *Nautilus* era un vaixell-escola per a caps de mar, després d'haver estat vaixell-escola de guàrdia marins.

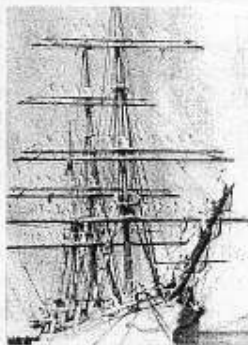


Corbeta Galatea. Foto: Revista Ibérica 1934.

En definitiva la *Nautilus* feu des del 1888 fins finals de 1924 viatges d'instrucció per tots els mars amb un recorregut -només amb el seu velamen- de prop de 400000 milles marines (una xifra que a l'any 1934 no havia igualat cap vaixell-escola modern), i es forjaren al llarg de la seva activitat un crescut nombre de promocions de guàrdia marins sota la direcció dels seus vint i dos comandants.

Corbeta Galatea. Foto: José Jose Garcia. Temas de modelismo Naval.

2n.- La corbeta *Galatea*. Construïda amb buc d'acer l'any 1896 a les drassanes de A. Rodgers, de Glasgow, com a vaixell de càrrega per a la R. Ferguson & Co. Registrada amb el nom de *Glenlee* en la matrícula de Glasgow amb 1.620 tones d'arqueig brut. Tres anys després passà a la mateixa companyia establerta en el port de



Dundee, i la va transferir a la *Islamout Sailing Ship Company*, que la posà el nom de *Islamout*. El 1905 fou venuda a la *Flint Castle Shipping Co*, de Liverpool, i durant 13 anys surcà els mars per a aquesta companyia fins que el 1918 el control de bucs anglesos la utilitzà, durant algun temps, per als seus fins. La gran majoria dels bucs que anaven a mans d'aquest departament es reduïen a pontons, però, la *Islamout* s'escapà a la immobilització i fou venuda a la *Cia J. Stewart & Co*, que la utilitzà com a veler.



74,82 x 11,43 x 7,45 amb 4,40 de calat).

Corbeta Galatea. Foto: José Jose García.

Abans, però, el 1921 es realitzà a Itàlia també a la *Società Italiana di Navigazione Stella d'Italia* (Gènova) una adquisició poc afortunada amb el moto-veler *Minerva*, l'antic *Auguststella* construït el 1892 per Russel, en Glasgow, de 2291 tones d'arqueig i 84,85 m d'eslora x 12,80 de mànega, i 7,37 de puntal. El 1927 el vaixell era un pontó.

Corbeta Galatea. Foto: José Jose García.

Acabada la Primera Guerra Mundial l'adquirí la *Società Italiana di Navigazione Stella d'Italia*. La reparà i posà fi a la seva carrera de veler pur amb dos motors auxiliars *Ansaldo*, enllumenat elèctric i amb els equipaments de la navegació moderna. Així, es registrà en 1920 amb el nom de *Clarastella* amb matrícula a Gènova.



Corbeta Galatea. Foto: José Jose García.

El 1922 la comprà el govern espanyol per transformar-la en vaixell-escola. Habilitada per a la seva nova finalitat fou armada amb quatre canons *Nordenfolt* de 57 mm., dispositius llançamines i càrregues de fondària per facilitar un entrenament complet i modern, muntà dos motors auxiliars de 900 CV accionats per dues hèlix, que donaven una velocitat de 8,5 nusos. El seu desplaçament màxim de 2.757 tones amb una eslora de 74,87, mànega 11,83, puntal 7,45 m, i calat de 5,40 m. Aquestes mides no rigoroses pel fet que a les llistes des del 1922 apareix amb sensibles variacions (79,57 m x

El *Clarastella* feu el primer viatge amb bandera espanyola el 10 de desembre de 1922. Sortí del port de Palermo amb destí a Cartagena convoiada pel transport *Almirante Lobo*. Però, un fort temporal del NE els obligà a posar-se "a la capa", i es perderen de vista la

matinada de l'11. El *Clarastella* encara no duia instal·lada l'estació de telegrafia i es desconeixia la seva situació, que feu que el *Almirante Lobo* fos en la seva búsqueda per la costa de Tunísia on se suposava que el temporal l'havia derivada. Tot i això el dia 14 el *Clarastella* fondejà a Cartagena sense novetat.

Ja el 1923 entrà en servei amb el nom de *Galatea*, una de les nereides més velles de les 50 filles de Neseo i Doris. Durant 13 anys prestà servei com a vaixell-escola d'aprenents marins i subalterns i navegà pels diversos mars.



Corbeta Galatea. Foto: José Jose García.

El 1936, de tornada d'un viatge d'instrucció per l'Atlàntic, recalà en *Santa Cruz de la Palma*. Passà a *Santa Cruz de Tenerife*, i des d'aquest port, i apartant-se molt de les rutes de vigilància republicanes, arribà a *El Ferrol del Caudillo* on quedà fondejada durant tota la guerra. El seu destí immediat fou

com a vaixell de maniobra per formar marins voluntaris. Finalitzada la guerra realitzà diversos viatges d'instrucció pel Mediterrani i l'Atlàntic amb aprenents de primer i segon any. Els viatges duraven 40 o 50 dies, i fins i tot 90 dies. El seu últim viatge el realitzà el 1961 per fondejar a El Ferrol, on es destinà com a pontó. I, a mitjans de la dècada de 1970 passà a situació de desballestament. El 1976 fondejada en la ria de El Ferrol del Caudillo en servei actiu com a Escola de maniobra, després dels seus 80 anys de navegació: 24 sota bandera anglesa, 2 sota italiana, i 54 sota l'espanyola.

3.- El vaixell-escola **Juan Sebastián Elcano** en honor de l'intrèpid marí basc Sebastián Elcano, que sense cartes ni derroters fou el primer que donà la volta al món a la recerca de noves terres per engrandir la corona. El nom havia de recordar als joves marins el perpetuar la seva memòria procurant seguir les emprentes d'aquest i altres il·lustres marins.

Característiques. Buc mixt, de vela i motor (motoveler). Fou aparellat de berganti-goleta de quatre pals, i provist d'un motor auxiliar Sulzer Diesel de 800 HP. com a auxiliar de les veles, sobretot, per a les entrades i sortides de port El botoló, els quatre pals mascles i la verga major del trinquet d'acer, i la resta de vergues, els peus de les cangrees i els mastelers de fusta. Es reduí la mida del velam per fer-lo manejable, i se simplificà l'aparell per fer més fàcil les maniobres. La superfície total de les veles per adaptar-se a la intensitat del vent en les seves diverses fases era de 2425 m², i es podia reduir a 1475 -a l'actualitat la superfície total és de 3.153 m² en les seves vint veles- L'àrea del timó va ser la suficient a la capacitat, i la pala submergida 8 m.

El **Juan Sebastián Elcano** fou llançat el 5 de març de 1927 en les drassanes Echevarrieta

y Larranaga, de Cadis. Les dimensions del **Sebastián Elcano** van ser les necessàries per assegurar la capacitat respecte al servei assignat de vaixell-escola per allotjar 80 guàrdia marins.

El Juan Sebastian Elcano. Foto: Revista Ibérica. 1927.

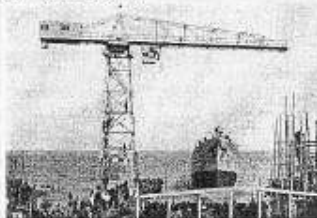
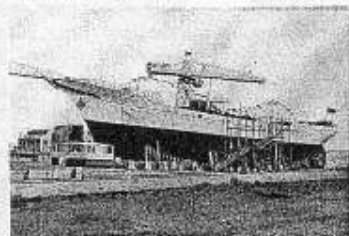
L'eslora total de 94'13 m, eslora entre perpendiculars 82'14 m, mànega 13,10 m, puntal 8'68 m. Amb $\frac{3}{4}$ de càrrega el buc podia desplaçar 3420 tones. El motor auxiliar per a sortides de port per proporcionar una marxa de 9 i $\frac{1}{2}$ milles de velocitat. Conservà les dimensions del projecte, i es feu el buc el més fi per ser compatible amb els seu desplaçament i estabilitat. El buc d'acer comptà amb tres cobertes corregudes: la baixa, la principal i la superior -castellet, senó de popa i castellet de proa-, i el molinet per aixecar les àncores de cep. Montà en coberta quatre canons de tir ràpid de 57 mm.

El Juan Sebastian Elcano. Foto: Revista Ibérica. 1927.

Els camarots per als caps, oficials i alumnes, i els menjadors, les sales d'estudi, serveis i totes les dependències que havia de portar el buc estaven projectats amb la major comoditat i elegància.

El Juan Sebastian Elcano. Foto: Revista Ibérica. 1934.

Els obrers, personal tècnic que intervingué en la construcció, i els acers empleats foren nacionals. El mobiliari de luxe fou obra de la casa *Rica Y Diego*, de Bilbao. La resta es construí tot en les drassanes gaditanes. Les veles foren construïdes per una casa anglesa, i el joc de reposat de fabricació nacional. Els bots salvavides i de servei van ser 12. Tots els serveis -molinets, aparell de govern, enllumenat, calefacció, ventilació, etcètera- van ser elèctrics. A més, el **Juan Sebastián Elcano** podia portar 200 tones d'aigua potable per rendir en un viatge de 75 dies sense escales. La reposició d'oli era de 230



tones, que per a una marxa 45 dies a 8,5 nusos suposava un radi d'acció superior a les 9.000 milles. Disposà de quatre xigres elèctrics de tres tones de força.

El "Asilo Naval Español, Barcelona, instal·lat a bord de l'antiga corbeta *Tornado*. Diumenge de Rams, escoltant la missa de les Palmes. Barcelona Atracció 1919

La dotació fou composta de 300 places amb joves alumnes. En aquest pràctic vaixell es posà la base més sòlida per formar els caps i oficials de l'Armada. Encara que, pel seu aparell hagué gent, quan es construïa, que el volgué veure aparellat de fragata o de corbeta, per obtenir bons maniobristes pel fet que el treball no faltaria mai a bord d'aquesta classe de vaixells.

Viatges i creuers d'instrucció. El *Juan Sebastián Elcano* quedà complert la primavera de 1928, i entregat a l'Armada per un cost de 8.189,52 pta. El 19 d'abril sortí a la mar per emprendre un curt, però memorable viatge per aigües de Trafalgar i de l'Estret, des de Cadis a Màlaga. El 14 d'agost inicià, a les ordres del capità de fragata Sr. Manuel de Mendivil, un viatge de circumnavegació, que acabà el maig de 1929. En el viatge passà pel Cap de Bona Esperança, després de visitar el *rio de la Plata*, es dirigí als ports d' Austràlia i al canal de Panamà, prèvia escala a *San Francisco*, Califòrnia, i retornà a Espanya per L'Havana i New York. Més tard efectuà un altre periple sota les ordres del Sr. Claudio Lago de Lanzós.

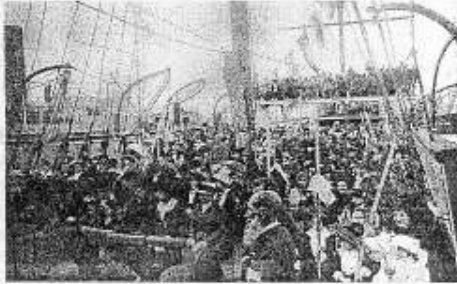
El 14 de setembre de 1932, i en el curs d'un dels seus creuers d'instrucció, fondejà en el port militar de Plymouth. La seva dotació fou objecte de tot tipus d'elogis per les autoritats navals britàniques, i pel director del Col·legi Naval de Dartmouth. Els caps anglesos visitaren minuciosament el vaixell i van fer present al comandant del *Juan Sebastián Elcano* que l'Almirallat tenia el projecte de construir quatre velers semblants per a la instrucció sòlida del personal en les principals bases navals de Gran Bretanya. En aquells moments les escoles per oficials de coberta de la marina britànica estaven instal·lades en

vells navilis (el *Worcester*, el *Conway*, i el *Mercury*). A més, existien benemèrites institucions per iniciar els joves en la ruda vida de la mar amb diversos navilis (el *Arethusa*, el *Indefatigable*, i el *Exmouth*). A

Espanya es tingué un cas únic en el *Asilo Naval Español*, de Barcelona, instal·lat a bord de l'antiga corbeta *Tornado*. Referent a l'Asil Naval l'origen es remunta a finals de l'any 1877 gràcies a la fecunda activitat de l'il·lustre marí, Sr.

Josep Ricart i Giralt. El recolzament d'aquesta antiga i caritativa institució va passar diverses dificultats en els seus quasi dotze lustres d'existència, però sempre les superà pel recolzament d'ànimes nobles. La *Tornado* encara estava fondejada a Barcelona l'any 1938. El 28 de novembre de 1938 fou enfonsada per les bombes dels avions italians amb base a Mallorca al servei de la causa nacional. El 21 d'abril, davant la impossibilitat de rescatar el buc enfonsat en la dàrsena de la indústria del port de Barcelona foren volades les restes sota l'aigua, i venudes a la *Sociedad Torres Herreñas y Construcciones* com a xatarra.

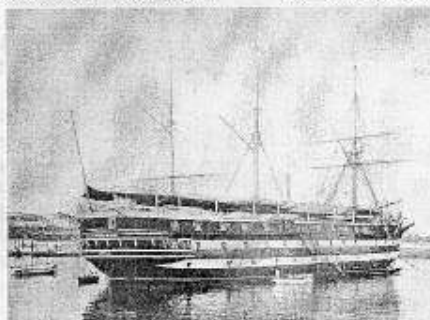
El final d'aquests vells vaixells i navilis fou el desballestament, o es perllongà la vida com a hospitals per a la gent de mar (per exemple un dels bucs antics de la Reial Armada britànica: el *Dreadnought*); com a vaixell dipòsit; o com a pontons en els ports militars on s'instal·laren les grans escoles de marins, artillers per als futurs oficials de les armades com per exemple la fragata *Asturias* en El Ferrol. La permanència més o menys dilatada d'alguns vaixells de llarg i brillant història fou per aixecar l'ànim de la gent jove per fer grans coses. Aquestes reiquies navals es lliuraren del desballestament per fer-les servir com a pontons en les bases navals per omplir aquests objectius. Així, amb aquesta idea es demanà la conservació de la vella fragata *Numància* doblement armada. I, es conservà la corbeta *Nautilus*, que continuà els seus últims dies com pontó per a escola de marins a l'arsenal de El Ferrol. En definitiva, els serveis a bord dels vaixells-escoles com el *Nautilus* i el *Galatea*



congregaren, i fins avui amb el *Juan Sebastián Elcano* congreguen molta gent jove per realitzar perllongats viatges en el que són allunyats de casa per a una formació integral en la navegació.

Dades estadístiques del *Juan Sebastián Elcano*. Dels setanta creuers d'instrucció realitzats ha fet nou circumnavegacions. Ha navegat més de 1.400.000 milles nàutiques (uns 2,5 milions de Km, o unes seixanta-dues voltes a la terra). En els seus 62 anys d'història ha navegat per tots els mars i visitat tots els continents sobrevivint a huracans i temporals.

La fragata *Asturias*. Foto: Leandro Alesson. *La España Marítima*, 1901.



El creuer amb més temps transcorregut el realitzà els anys 1956/7, en deu mesos i quinze dies. El més curt l'any 1933, que durà un mes. En el creuer

dels anys 1953/4 realitzà el major nombre de singladures: 256. I, el menor nombre els va efectuar el 1933 amb només 20. La volta al mon més ràpida la feu en set mesos i vint-i-un dies amb 191 singladures. I, la més llarga en deu mesos i sis dies amb 255 singladures.

Ha visitat 166 ports diferents pertanyents a 66 països d'arreu del mon. El creuer més llarg el va dur a terme els anys 1971/2 amb 34.270 milles: I, el més curt l'any 1933 amb 1.910 milles. La travessia més llarga fou de 6.700 milles (entre *Puerto Belgrano* i *Marín*, del 26 d'octubre al 12 de desembre de 1944). I, la volta al mon més curta, 27.000 milles, la realitzà els anys 1981/2.

El rei Juan Carlos realitzà en el *Juan Sebastián Elcano* el XXX creuer d'instrucció com a guàrdia marí l'any 1958, i S.A.R. el príncep de Asturias el feu en el LVIII creuer d'instrucció el 1987.

Avui, el vaixell-escola de l'Armada espanyola amb la regata 2000 realitza el LXXI creuer d'instrucció sota el comandament del capità de navio Juan Carlos Muñoz-Deigado Díaz del Río. La Regata 2000 més que una competició és un esdeveniment cultural internacional i de germanor entre les diverses nacionalitats de les tripulacions dels cinquanta-tres vaixells

que fan el recorregut (Cadis, Bahamas – Hamilton, Bermudes-, New Port i New York – EEUU-, i Anglaterra). És una de les regates més importants de la història per la gran concentració de grans velers cap a l'obertura del 3r mil·lenni. Destaquen dels velers de la regata 2000 entre d'altres –a part dels velers de l'antiga URSS- la corbeta *Lord Nelson* del Regne Unit, preparada per a discapacitats físics; la corbeta *Gorkch-Fock* d'Alemanya; la fragata *Americo Vespucci* d'Itàlia amb 101 m d'eslora, 15,5 de mànega, i amb les veles de canam, que la donen el to característic; i la fragata *Dar Molodziezy* de Polònia de 109 m d'eslora.

La història del *Juan Sebastián Elcano*, i els seus serveis actius com a vaixell-escola de la marina de guerra espanyola són una dinàmica oberta. Només esperem que algun soci o persona que estimi el nostre patrimoni marítim la doni una continuïtat en la nostra revista.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- La Corbeta Nautilus. Revista Ibérica. Año 12. 1925. I-II. Tomo XXIII-XXIV. Pag. 98. La fotografia i algunes dades d'aquesta ressenya són del Sr. Pedro Zarandona Posadillo. Referent a la llarga llista de serveis de la *Nautilus* el capità de corbeta Sr. Enrique Pérez Chao publicà a la *Revista General de Marina* del número de desembre de 1924, pàg. 753 un article com a testimoni d'estima i homenatge a la *Nautilus* pels serveis prestats. Recorda els trenta-sis anys de serveis actius que la corbeta prestà com a vaixell-escola a un gran nombre de promocions de guàrdia marins i aprenents marins amb només el seu velam amb un rendiment no igualat per vaixell contemporani.
- José Jose Garcia. Un Velerol Olvidado. El Galatea. Págs. 72 i 73. Temas de modelismo Naval. 1976.
- José M^o de Gavalda: Estudio sobre la marina Alemana. II Parte –la Marina Mercante.- Veleros. Revista Ibérica, 26 de julio de 1927. Año 14. Vol. XXVIII, págs. 25 i 26.
- Botadura del buque escuela de guardia marinas *Sebastián Elcano* en los astilleros Echevarrieta de Cádiz. Revista Ibérica. Año 14. 1927. Tomo XXVII-XVIII. Pág. 258-259.
- José M^o de Gavalda: Consideraciones acerca de la hegemonia y decadencia de los veleros, y sobre sus glorias y su utilidad. Revista Ibérica, 12 de maig de 1934. Año 21. 1934. Tomo XLI, págs. 297 i 302.
- A més, existeix altra documentació:
 - A bord de la corbeta-escola *Nautilus*. (capità Victor Concas). Butlletí Gent del Masnou. Núm. 48. 1991. Págs. 8 i 9.
 - Relació de plànols dels bucs de l'Armada els dos fulls dels plànols del *Galatea*. Museu Naval de Madrid (P^o del Prado. Núm. 5. Telf. (91) 3795299.

EL CAPITÀ DESCHAMPS AL PANTEÓ DE MARINS IL·LUSTRES.

Albert Campanera i Rovira

Traducció: **Artur i Griselda Tudo i Vilanova.**

A instància de la *Asociación Mediterránea de la Milicia Naval Universitaria (AMMNU)*, l'*Armada Espanyola* va rendir un homenatge públic a la memòria del capità de la marina mercant Manuel Deschamps Martínez, distingint durant la Guerra Hispano-nortamericana, ara en el seu primer Centenari, mort el 1923 als 70 anys.

Amb l'atorgament d'aquest honor, es recorda el seu comportament ferm i decidit com a capità del vapor correu *Montserrat* (1896-1926), vaixell mixt de càrrega i passatge (1), pertanyent a la *Compañía Transatlántica Española* conegut popularment per "El Catalán", en ser el vaixell que feia el recorregut regular Barcelona-L'Havana, i estant a més sota l'advocació de la Patrona de Catalunya.

Les seves fites explicades a continuació van ser glorificades per la premsa de l'època, sense caure en l'oblit, fins el punt que l'any 1969 el coronel José Ortega Monasterio, les recordà lliurement en la lletra d'una havanera anomenada *El meu avi*, que amb el pas del temps es convertiria en una de les més famoses del cançoner popular català. (2)

La primera travessia. Els fets en qüestió es remunten al 10 d'abril de 1898, quan el *Montserrat*, procedent de Barcelona amb passatgers i càrrega en general, va embarcar a Cadis un contingent de tropes (500), queviures, armes i municions, sumant una mica més de 1000 persones a bord, amb les que va salpar tot seguit amb rumb a les Canàries i d'allí directament cap a l'Havana el 14. El moment no podia ser més delicat a causa de l'estat de tensió existent entre Espanya i els Estats Units, que van conduir a la declaració formal de guerra el 25 del mateix mes, i amb efectes

retroactius des del 21, data en la que els vaixells ianquis iniciaren el bloqueig de la Gran Antilla.

Ignorant la declaració de guerra, però amb molta precaució, el *Montserrat*, va saltar-se la línia enemiga presentant-se davant la fortalesa del Morro, però la seva entrada va ser abordada per les unitats ianquis, obligant-lo a girar en rodó, escapant d'elles gràcies a la seva velocitat i perícia, reconeixent la costa occidental de l'illa passant davant de Mariel i Bahía Honda, continuant cap el nord fins donar la volta al cap Sant Antoni i seguint el camí invers per la part sud, va fondejar amb tota felicitat en la badia de Jajagna, de

la ciutat de Cienfuegos el 6 de juny, salvant passatge i càrrega emprant ràpidament el camí de tornada cap a la península Ibèrica, portant abundosa informació confidencial i seguint un itinerari que el va conduir entre l'arxipèlag de les Caimans i els bancs del sud de Jamaica. Va escapar de la trampa del Carib, arribant tranquil·lament a Corunya el 20 de maig, sent rebut amb entusiasme.



Oil del capità Manuel Deschamps realitzat a bord del vapor correu León XIII pel pintor J. Vila i Prades el 1907. Actualment patrimoni del MMB. Foto: MMB

La segona travessia. Dos mesos més tard, es va armar el *Montserrat* a Cadis com a creuer auxiliar amb artilleria, probablement Nordenfolt de 75 i 47 mm (3) de calibratge, salpant novament cap a Cuba el 15 de juliol amb queviures i divers material de guerra.



El vapor correu Montserrat en una fotografia a començament de segle. Foto: Museo Naval de Madrid.

En aquesta ocasió Deschamps va realitzar una travessia modèlica marcant un rumb pel nord amb la fi d'enfilat Cuba pel canal Nuevo de Bahama. Així, va navegar fins el dia 27, i com que havia de recalcar a la sortida del sol d'aquell dia, va reduir la marxa per quedar-se al pare durant vuit hores per esperar l'arribada de la foscor i no fer-se visible en els canals. Durant la nit, va navegar pels de

Providencia i Nuevo Bahama, fins les dues de la tarda del dia 28 en què va fondejar en el banc de llac Sal per esperar allí la nit, dirigint-se després al port de Matanzas.

A les 11.15 hores del dia següent, avistaren per babord un vaixell enemic que també el va veure i el va començar a canonejar, sent molt difícil la situació sense poder fer-li rèplica per culpa del poc allargament dels canons muntants.

Façana principal del Panteó de Marins Il·lustres a San Fernando, Cadis. Edifici començat el 1786 i acabat el 1958. Foto: Albert Campanera i Rovira.



Tenint el *Montserrat* a la costa per estribord, a menys de dues milles de distància i el vaixell americà per babord, aquesta situació el va impedir la fugida mar endins, trobant-se encaixonat en un estret pas, en el que les ombres de la nit i la dificultat d'apreciar la distància de la costa el posaven en perill de quedar varat en aquesta. I, si procurava allunyar-se de l'enemic o de caure en el seu poder navegant mar enfora es reduïa la distància entre ambdós.

Davant la delicada situació Deschamps va forçar les màquines a la seva màxima potència. Continuà a tota velocitat cap a la bocana del port de Matanzas perseguit fins a la mateixa entrada pel vaixell enemic, i temorós que si efectuava als vigies de la costa els senyals convinguts per ser reconegut, poguessin aquests servir de blanc als canons propis, tan mateix que els enemics, va ordenar suprimir-les afrontant els rics de ser víctima de les pròpies bateries de costa espanyoles, aconseguint fondejar a mitja nit sense haver tingut cap baixa ni rascada.

Al matí següent, 29 de juliol, la situació havia canviat en donar-se l'alarma entre els bloquejadors, establint aquests una sòlida vigilància amb un cuirassat i altres unitats auxiliars, però ja era massa tard i el *Montserrat* va poder descarregar tota la seva càrrega de *boca y guerra* sense cap novetat.

Les recompenses. Aquestes proeses van valer a Deschamps el nomenament de capità

efectiu de la *Compañía Trasatlántica Española*, i una recompensa en metàl·lic per a tota la tripulació, que va anar entre les 10.000 pessetes pel capità a les 250 pessetes, que va embutxacar-se l'agregat; quantitats importants per a l'època.

El govern de la nació el va concedir la *Cruz Roja al Mérito Naval*, i el nomenament de *Alférez de Navio*. Per la seva part, la ciutat de Cienfuegos el va obsequiar amb un rellotge d'or amb la inscripció en l'anvers següent: *Al experto y valiente capitán del vapor Montserrat Don Manuel Deschamps Martínez en conmemoración de su segundo arribo a Cuba, burlando el bloqueo americano, i en el revers: el Ejército y Voluntarios de Matanzas, 28 de julio de 1898.*

Retrospectivament, veiem avui que el bloqueig americà va ser bo, però no absolut, doncs altres 22 vaixells van aconseguir passar-lo. Encara que, pocs ho van fer amb la decisió i valentia de Deschamps, que demostrà amb fets la declaració que va fer poc abans de marxar de Cadis: *Llevo dos malas chocolateras (4), pero llevo mucho peso en el fondo del buque y además muchísimo corazón, y lo que no pueda hacer con balas lo haré con una embestida.*



Vista general de l'Altar major del Panteó de marins il·lustres. Foto: Albert Campanera i Rovira.

Breu Biografia. Manuel Deschamps Martínez va néixer a La Corunya l'any 1853. Estudià nàutica en aquesta ciutat entre 1868 i 1872, any en què va obtenir la titulació de primer pilot, embarcant-se en diversos velers fins a obtenir el comandament d'algun d'ells en viatges de cabotatge.

El 1878 va començar a treballar a la Compañía de Vapores d'Antonio López, precursora de la famosa *Compañía Trasatlántica Española*, amb grau de capità. Manà diversos vaixells d'aquesta empresa. Per cert, ja en el *Montserrat*, i com a capità interí va repatriar l'any 1897 al general Weyler. Però, el seu destí més important el va desenvolupar com a capità del trasatlàntic *Alfonso XIII*, en el que la germana del rei va

fer un viatge representatiu de l'Estat Espanyol a l'Argentina en 1910 amb motiu de la celebració del I Centenari de la seva Independència.

Va fixar la seva residència a Caldes d'Estrach, al Maresme (Barcelona), perquè entre d'altres raons era prop de la seu central de la *Trasatlàntica* a la ciutat Comtal, fins la seva desaparició en la darrera dècada. Adquirí una torre anomenada *Villa la Miramar*, situada en el Passeig dels Anglesos 12, on encara avui es pot veure, i es jubilà als 65 anys. Casat amb Josefa Senante Vega no va tenir descendència directa, però la seva neboda Raquel Senante Bentureira va viure tota la seva vida amb la família. Després d'una penosa malaltia Deschamps va morir el 12 d'agost de 1923 a les 15.30 hores segons posa a la seva esquela. Va ésser enterrat en el nínxol 123 del cementiri de Sant Vicens de Montalt, el dimarts 21 del mateix mes.

L'exhumació. Aprovat el seu trasllat al Panteó de Marins Il·lustres de San Fernando (Cadis), rar honor que es concedeix per primera vegada en la història a un marí no militar, l'exhumació de les seves despulles va tenir lloc 75 anys després de la seva mort. En aquest acte hi van assistir el Cap del Sector Naval de Catalunya, el President de l'Associació Mediterrània d'Antics Membres de la Milícia Naval Universitària, el Grup de Treball de la Marina de Guerra de l'AAMMB, a més d'una representació de les autoritats locals. Les restes van ser dipositades en una arqueta de fusta noble a la capella del mateix cementiri, i dies després van ser traslladades a la població propera de El Masnou, on va tenir lloc la cerimònia pública d'homenatge, cobrint la carrera la marineria de les corbetes *Cazadora F35* i *Vencedora F36*, moment en què els assistents a l'acte van entonar la popular havanera de *El meu avi*. Posteriorment es van embarcar al patruller *Alcanada P34*, atracat en un dels pantalans

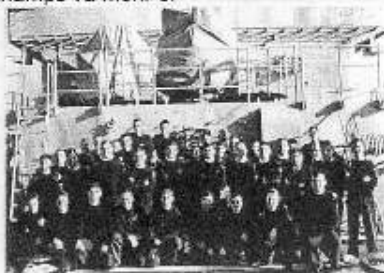
del Club Nàutic, ja que les característiques del port esportiu no van permetre l'accés directe de les despulles a bord d'un altre vaixell més gran.



El patruller d'altitud *Vigia P73* salpant del Masnou directe cap a Cadis poc instants després d'embarcar les despulles del capità Deschamps. Foto: Albert Campanera i Rovira.

El patruller d'altitud *Vigia P73* va ser l'encarregat de transportar-les fins a Cadis, després del seu transbordament dins la mar, moment aprofitat per una avioneta CASA 127 (L-9) de l'Exèrcit de l'Aire per cobrir-les amb una pluja de pètals de roses.

En acabar, el *Vigia* llevà l'àncora i va emprendre viatge directe de retorn a Cadis, port on l'arqueta va ser finalment transbordada al patruller *Barceló P11*, encarregat de conduir-les cap a San Fernando. Allí, amb els honors corresponents a Capità de Navili, amb l'assistència del ministre de Defensa com d'altres autoritats, es va procedir a la seva inhumació definitiva en una de les capelles laterals del Panteó. (5)



Dotació del *Vigia P73*, que sota les ordres del Tinent de Navili de l'Armada Espanyola Juan José Toralbo realitzà la travessia Masnou-Cadis. Foto: Albert Campanera i Rovira.

Notes.

(1) *Montserrat*: Vaixell mixt de càrrega i passatge botat a *Stettin* per *Vulcan Werke* l'any 1889. Va navegar amb el nom de *Dania* fins el 1896, en què va ser adquirit per la *Trasatlàntica*. Desplaçava 4.067 TRB, amb unes dimensions de 113,8 per 13,4 per 9,1 m d'eslora, mànega i puntal. Capacitat per a 120 passatgers en 1ª, 36 de 2ª, 24 de 3ª classe, i 1014 emigrats. Va ser venut el 1926 i desballestat a Gènova, Itàlia l'any següent.

(2) La lletra de l'Havanera és en record de l'avi del coronel José Ortega Monasterio, que va navegar a bord del *Montserrat*.

(3) No s'ha pogut determinar amb exactitud l'artilleria que portava el *Montserrat*, però per lògica aquesta havia de ser Nordenfelt, en ser aquesta la reglamentària dins d'aquest calibratge.

(4) *Chocolateras*: adjectiu amb el que els mariners denominaven familiarment a les calderes de vapor.

(5) És interessant recordar que el primer enterrament que va tenir lloc al Panteó no correspon a un marí, sinó al Coronel Mariano Gil de Bernabé e Ibañez, mort l'any 1812.

RESSENYA DEL COL·LOQUI EL SALVAMENT MARÍTIM. PROJECTE D'UN ANNEX DEL MUSEU D'HISTÒRIA DE SANT FELIU DE GUÍXOLS.

Antoni Rodríguez Fernández

El col·loqui es realitzà el 26 d'abril a la Sala d'Actes de les Drassanes Reials del Museu Marítim per presentar la caseta de salvament com annex del Museu d'Història. Assistí un nombre de 10 persones.

El col·loqui anà a càrrec de Silvia Aiemany, directora del Museu d'Història de Sant Feliu de Guixols -MHSFG-, i del tècnic Jordi Colomeda, i versà sobre la recuperació de la caseta de salvament que esdevindrà un annex de la seu principal del Museu per explicar el funcionament d'una estació de salvament marítim a finals del segle passat.

La Silvia donà dades tècniques de la població de Sant Feliu de Guixols, i la ubicació de la caseta de salvament en el promontori del fortí com a zona d'identitat de l'evolució de l'activitat històrica a Sant Feliu de Guixols amb les sitges ibèriques del s. IV a. C fins al s. I d. C., el port medieval del s. XV, el fortí defensiu del s. XVIII, els bunkers de la guerra civil, les casetes on es conservaven les xarxes, i la zona del port amb l'edifici dels coberts, que en un futur es preveu un ús museístic.

L'annex es preveu com a un concepte més dels aspectes de la vida quotidiana dintre del MHSFG, que reflecteix el patrimoni general. Així, dintre de les activitats desenvolupades per MHSFG comentà l'exposició *Migració a Amèrica 1820*; la política d'adquisicions d'eines de pesca, nanses, models navals; les eines dels mestres d'aixa, diversos rètols editats amb vocabulari de les parts d'un llagut, i d'un veler a la navegació a Amèrica. I, últimament les jornades festives d'alumnes d'institut, que escenificaren la mercaderia d'un vaixell de la sal arribat a port. En definitiva, la Silvia exposà l'evolució del municipi reflexe al Museu i de l'Annex en un context social,

econòmic i històric en què neix el salvament de naufragats.



Full informatiu del col·loqui *El salvament marítim. Projecte d'un annex del Museu d'Història de Sant Feliu de Guixols. MMB*

Així, feu una introducció referent a la *Sociedad Española de Salvamento de Naufragos -SESN-*. Els objectius principals, l'etapa de desenvolupament des del 1880 fins el 1930, i la davallada pel tancament de les drassanes, la disminució de les flotes, etc... La davallada continua que patí la SESN fou sobretot per la falta d'un bon recolzament econòmic per part del govern a diferència de la Royal National Lifeboat Institut, que avui dut a terme el servei de salvament. I, a Espanya la *Cruz Roja* al nostre litoral i la *Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima*. (1)



Vista general de la platja de Sant Feliu de Guixols. Ubicació caseta de salvament al promontori. Pls superior de la caseta. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.



Referent a la junta de salvament de Sant Feliu de Guixols exposà la data de constitució el novembre de 1886, i la seva davallada per la construcció del port des del 1904. Continué amb la recuperació del bot salvavides i del seu carro-avarador, i la restauració duta a terme al MMB l'any 1987. I, com avui es projecta d'exposició per a l'annex del museu del salvament de naufragats.

Continuà el col·loqui el tècnic del Museu, Jordi Colomeda. Exposà la conservació del canó de bronze tipus *Dawson* amb llargada

de 400 m, que arribà el 1889. I, la conservació de llançacaps *Spandau* amb la caixa de fusta que conté la guia de caps muntats pels pivots de fusta que envolten tot el lateral interior de la caixa. Explicà el funcionament de tots dos aparells llançacaps. I, comentà el caixonet d'almoines: un mig buc de fusta policromada del bot salvavides sobre suport de fusta policromada amb la inscripció SALVAMENTO DE NAUFRAGOS. DONATIVOS, i a sota FELIU DE GUÍXOLS, que arribà el 1899.

Exposà el projecte de la caseta de salvament recolzat per diapositives de la planta, alçat i

ubicació del bot salvavides, el carro-avarador, els accessoris de salvament, i de l'edifici de rebuda a l'entrada abans de pujar la rampa. A més, comentà la idea d'oferir dades d'interès d'altres èpoques, i la possibilitat de recerca de documentació pel fet que la SESN contà amb 51 estacions de salvament. (2)

Continuà l'exposició amb el material de salvament conservat de les estacions de salvament. Comentà el bot salvavides de Calafell –la reconstrucció del *Francisco Gorostidi*, i el de Vilanova i la Geltrú –el *Victor Rojas*, i a Europa material conservat al Regne Unit, Holanda i Portugal. (3) Per acabar parlà del discurs museogràfic agafant com a element central el salvament de naufragos, les infraestructures que utilitzaven, i les estacions a tota Europa. I, la importància de l'ubicació de la caseta de salvament.

El projecte per aquest 2000 està en la 1ª fase: l'adequació de la caseta de salvament al promontori amb el tema de la planta de la caseta, l'accessibilitat, i l'explicació del servei de salvament i el bot salvavides.

Segons em comentà la Silvia el proper col·loqui al MMB està previst el 21 de juny d'enguany. Esperem



l'assistència de tots els socis. Només, agrair la Silvia i el Jordi la seva tasca. I, endavant. Desitgem de tot cor que es pugui assolir els objectius plantejats, i gaudir aviat del primer museu monogràfic a Catalunya dedicat al salvament de naufragos.

Tres vistes de la façana principal de la caseta de salvament. Vista lateral. Vista de la façana posterior, i primer pla del pis vist des de la façana posterior. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.

Bibliografia consultada:

* (1 i 2) *La Sociedad Española de Salvamento de Naufragos i la continuïtat amb la Cruz Roja del Mar* Revista Sirga, núm. 2 any 1996 de

l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona. En aquest treball s'exposa la història d'aquesta Societat. Es dona conèixer per ordre alfabètic les 72 estacions de salvament amb botes salvavides de la SESN durant la seva història, sense comptar les diverses estacions de llançacaps, i/o boies d'andarivell a l'estat espanyol com foren les estacions de salvament de Caldetes, Gandia, etc., o les juntes locals de salvament a Catalunya que no van disposar de caseta de salvament –estació de salvament– com foren les de Badalona, Blanes, Cambrils, Lloret de Mar i Sant Pol de Mar; o a l'arxipèlag Balear les juntes dependents de Felanitx, Sóller, Andraitx... entre altres de l'estat espanyol, de les seves colònies a Puerto Rico i Cuba. A més, s'exposa un quadre descriptiu amb les estacions de botes salvavides catalanes i les seves característiques.

(3) Fins a l'actualitat de la recerca a l'estat espanyol afegirem el bot a motor *Fornells* conservat a Menorca. Des de finals de 1994 es té la intenció de dedicar un projecte museogràfic. Per saber d'aquest bot veure l'article *Miquel Corbeto i els seus botes automòbils per a la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos*. Revista Sirga, núm. 1, any 1994 de l'AMMMB. A més, hi ha enfonsats al port de Dènia (el *Pedro de Novo i Colson l'ex General Marqués de la Estrella*) i a Màlaga (el *Sir William Hillary*); i els botes mixts *Almirante Pavia* conservat en mal estat a Madrid –en un assecador de bacallà en Fuenlabrada a la carretera de Villaviciosa de Odón a Bohadilla del Monte–, del que es va publicar la seva foto al núm. 2 de l'article citat de la revista Sirga gràcies a la gentilesa del Sr. Joaquim Delgado, i el bot

Fernando Villaamil conservat a Ribadeo de 8 m d'eslora en perfecte estat.

Per saber referent al servei de salvament a Sant Feliu de Guixols veure:

Esteva i Cruañas, Lluís: **El Salvament**. Generalitat de Catalunya. Diputació de Girona. Estudis sobre temes del Baix Empordà: 1981. Publicacions de l'Institut d'Estudis del Baix Empordà. N° 1, MCMLXXXI. Pàgs. 155-175. L'Esteva i Cruañas fa una descripció cronològica —des del 16-XI-1886 fins el juny de 1902— de diverses notícies esporàdiques, en petits paràgrafs, referent a la creació de la junta local de Sant Feliu, la construcció de la caseta, l'adquisició del material, i diversos esdeveniments, que exposen el procés històric de les gestions dutes a terme per la junta local. Important és el comentari que fa referent a la construcció del port comercial i el moll d'abric —la primera pedra fou col·locada per Alfons XIII el 1904—, pel fet que la junta local va perdre més interès, ja que es creia menys necessària. Per aquesta raó comenta les poques notícies trobades ençà referent a la junta local. La darrera és del 10.III-1947 per intentar traslladar la caseta per fer-la entre la Casassa i el mar. D'aquest article destaquen els plànols de la caseta de salvament, que sense data ni signatura d'autor són a l'AHMSF, sec. XVIII, núm. 21ª, i les dades referents a la construcció del bot salvavides per a l'estació de Sant Feliu de Guixols publicat a *La Lealtat*, núm. 183 del 27 de novembre, però que és la transcripció del que s'exposa en el butlletí corresponent de la SESN.

Per saber del servei de salvament a Sant Feliu veure: **Sant Feliu de Guixols i el salvament de naufragats: dades significatives per a l'estudi de fons**. Revista Sirga núm. 4. AAMMB desembre de 1996, pàgs. 84-89. S'exposa documentació significativa des de 1886 fins el 1970 referent a la junta. Es presenta la identitat dels membres de la directiva el 1886 i l'organització social del 1888 i el 1910 entre la identitat coneguda de diversos anys. Els plànols del bot salvavides i del carro-avarador. La intenció d'aconseguir un bot a motor el 1929. La situació acabada la guerra civil. I, les gestions dutes a terme fins a començament de 1970 per restaurar la caseta de salvament.

A l'AHMSF es conserva la següent documentació de la junta local de Sant Feliu de Guixols i la SESN:

- Amb el N° de registre general 2.038: SESN 1887-1904. Sec. IV. Núm. 62 es conserva el següent: 7 talonaris; escriptura avalada del bot salvavides "Miguel de Bohera" 1896; impresos; factures, butlletí, i llibre (canó, etc.)
- 2.153. SESN 1880-1921. Sec. IV. Núm. 63 el següent: SESN. Junta local de Sant Feliu de Guixols. 6 p. (7 exemplars); llista dels socis fundadors i subscriptors; llibre amb les llistes de socis (1889) i la recaptació (1880-1903); llibre registre de socis (1903) i la recaptació (1904-1921); inventari dels plegs existents en l'arxiu i contingut de cadascun; butlletí de la SESN 7 ex. del núm. 326 de l'1-VI-1912; felicitació del president de la SESN (1909); llista dels membres de la Junta (1924); carpeta núm. 10: index-registre dels Srs. Socis des de la fundació de la local el 1886 a (...); pressupost per a la construcció d'un bot salvavides (1889); J. Chardon. Manuel de Sauvetage Maritime. Paris, 1894; carpeta núm. 1: copiator de correspondència oficial 17-

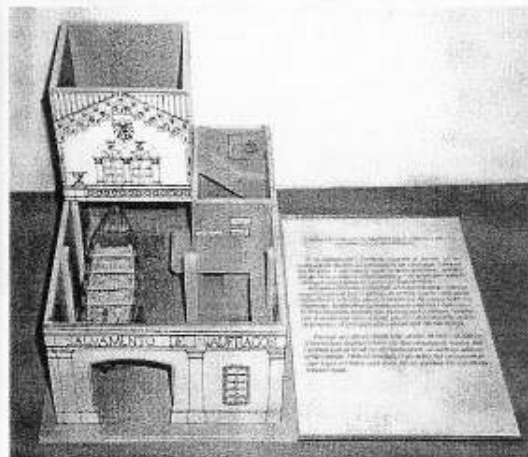
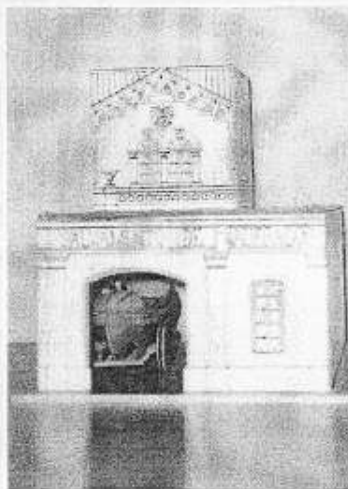
XI-1886 / 20-I-1897; carpeta núms. 2 i 8; copiator de correspondència oficial 18-II-1897 / 6-X-1899.

- 2.154. SESN 1888-1931. Sec. IV. Núm. 64. El següent: correspondència 188-1931; rebuts 1886-1904; models de documents, certificats de medalles de reconeixement, senyals que han de fer les estacions espanyoles de salvament a l'observar un buc en perill, mapa de les juntes del salvament a l'Estat Espanyol, i fotocòpies correspondència oficial (carpeta núm. 2 i 8)



Vista de la façana posterior. Es veu la proporció de la porta d'entrada/ sortida per al bot salvavides amb l'exposició d'una persona d'1'73 m d'alçada. Foto. Antoni Rodríguez Fernández.

Presentació de la caseta de salvament com a projecte de l'annex del Museu d'Història de Sant Feliu de Guixols. Fons: AHMSF. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.



LA FORTALESA MARÍTIMA DE ROSES

En la xerrada del dia 16 de març, el company Albert Campanera ens donà una molt ben documentada idea del que va ésser la Fortalesa de Roses en els seus dies d'esplendor com a tal, aportant una sorprenent sèrie de dades, desconegudes per a la majoria de nosaltres.

Començà parlant-nos dels orígens de Roses, del seu entorn geogràfic i de les primeres defenses que foren impulsades per Carles I, en principi bastant rudimentàries fins que al Renaixement, l'enginyer Calvi dissenyà el projecte bàsic de la fortalesa que ens resta avui dia, i que s'elaborà molt lentament, a través de segles a conseqüència de la permanent manca de diners, mà d'obra i materials.

En l'aspecte militar destacà en la guerra entre Àustries i Borbons. Aquests últims la reforçaren quan passà al seu poder, per deixar-la com a punt estratègic fronterer degut a la pèrdua dels territoris del tractat dels Pirineus.

La seva última gran actuació com a lloc armat, va ésser en la Guerra del Francès o d'Independència, en mans dels francesos fins al final del conflicte, i que la destruïren en bona part en retirar-se.

En aquestes dates, ja feia temps que havia perdut la seva importància com a base naval, a favor de Cartagena.

Actualment, gràcies a l'Ajuntament de Roses, s'han pres mesures per evitar l'expoliació a què estava sotmesa fins als anys 80 per part d'immobiliàries i constructores, restaurant bona part de les muralles malmeses, recuperació que està molt avançada, encara que per ara, no ha incidit gaire en l'essència històrica del recinte.

Tota aquesta xerrada va estar amanida d'unes diapositives del lloc i detalls, així com de diferents plànols que presentaven l'evolució de l'obra a través dels segles.

Fortalesa marítima de Roses. Entrada. Vista general amb les restes. Restes de l'església, i, de l'absis. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.



MERCAT DE MAR-TAST DE MAR

Consorci EL FAR. Centre dels treballs del mar.

El consorci **EL FAR** organitza la segona edició del **Mercat i Tast de Mar**, que se celebrarà el cap de setmana del 26 al 28 de maig del 2000 al moll de la Barceloneta, del Port Vell.

La mostra comptarà amb:

- Oferta de turisme blau i esports de mar
- Degustació d'aperitius, tapes i menjars de la Mediterrània
- Música en directe, actuacions i activitats de mar per a grans i petits

El Mercat serà d'accés gratuït per al públic i estarà obert de 10 a 21 h. I el Tast fins a les 24 h.

Paral·lelament se celebraran:

- **III Jornades de turisme blau**, que analitzaran els Usos de platges, espais costaners i plans d'aigua per activitats lúdiques i esportives (dijous, 25 de maig).
- **I Col·loqui-debat sobre la cuina de les costes catalanes i de la Mediterrània**, centrat en els Aperitius i tapes de la Mediterrània (dissabte, 27 de maig).

El Mercat està organitzat pel Consorci **EL FAR**, amb la col·laboració de Turisme Total, de la Diputació de Barcelona, i el suport del Districte de Ciutat Vella de l'Ajuntament de Barcelona, i El Periódico de Catalunya. Les previsions de l'organització són de duplicar la xifra d'expositors.

Més informació al telèfon 93 221 74 57, a la web d'EL FAR www.diba.es/elfar, o per e-mail elfar.difus@diba.es

**ACTIVITATS MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA.
JULIOL - DESEMBRE**

MMB

EL MUSEU I LA PEÇA CONVIDADA

El Museu Marítim de Barcelona ha habilitat un espai de l'entrada del Museu per acollir exposicions per donar a conèixer els museus de La Mar de Museus, associació de museus catalans dedicats o amb apartats sobre el patrimoni marítim. En aquest espai s'expliquen els museus, que també ens cedeixen una de les seves peces més emblemàtiques per exposar-la.

Dates

Fins a l'11 de juliol
Del 12 de juliol al 10 d'octubre
De l'11 d'octubre al 31 de desembre

Museu

Museu d'Història de Sant Feliu de Guixols
Museu del Port de Tarragona
Museu de Nàutica del Masnou

EXPOSICIONS TEMPORALS

Aquest any, hem habilitat la sala de Pere IV per instal·lar-hi exposicions per donar a conèixer diversos aspectes del món de la mar, ja sigui amb produccions pròpies o amb produccions externes al museu.

Dates

Fins al 30 de juny
Del 10 juliol fins al 4 de setembre
Del 21 de setembre fins al 15 de novembre
Finals novembre fins a febrer 2001

Exposició

De l'Ebre a la Mar
Obra pictòrica del Port de Barcelona
Mediterrània
Cruïlla de civilitzacions

De l'Ebre a la Mar. Exposició fotogràfica que ens mostra diversos aspectes de la nostra mar des del riu Ebre fins a la costa mataronina.

Obra pictòrica del Port de Barcelona. L'Autoritat Portuària de Barcelona ha anat recollint a través dels anys quadres de diversa índole que en aquesta exposició podreu veure reunits per primer cop.

Mediterrània. Josep Niebla és un pintor que ha treballat sobre el tema de la mar. Ha avançat molt més enllà de la marina tradicional donant diferents versions de la mar fins a fer-ne un objecte. La seva visió és àmplia i en els llenços hi traspuen tot un ventall d'aspectes, des dels estètics fins als socials. Incorpora música, jocs de llum i elements audiovisuals que ens ajuden a endinsar-nos i gaudir encara més en les seves pintures de grans dimensions.

Cruïlla de civilitzacions. L'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània (A.M.M.M.) produirà 7 exposicions sota el lema "Mediterrània" que analitzarà diversos aspectes comuns a la cultura de la nostra mar. La primera exposició sortirà amb el títol de *Cruïlla de civilitzacions*.

CONFERÈNCIES

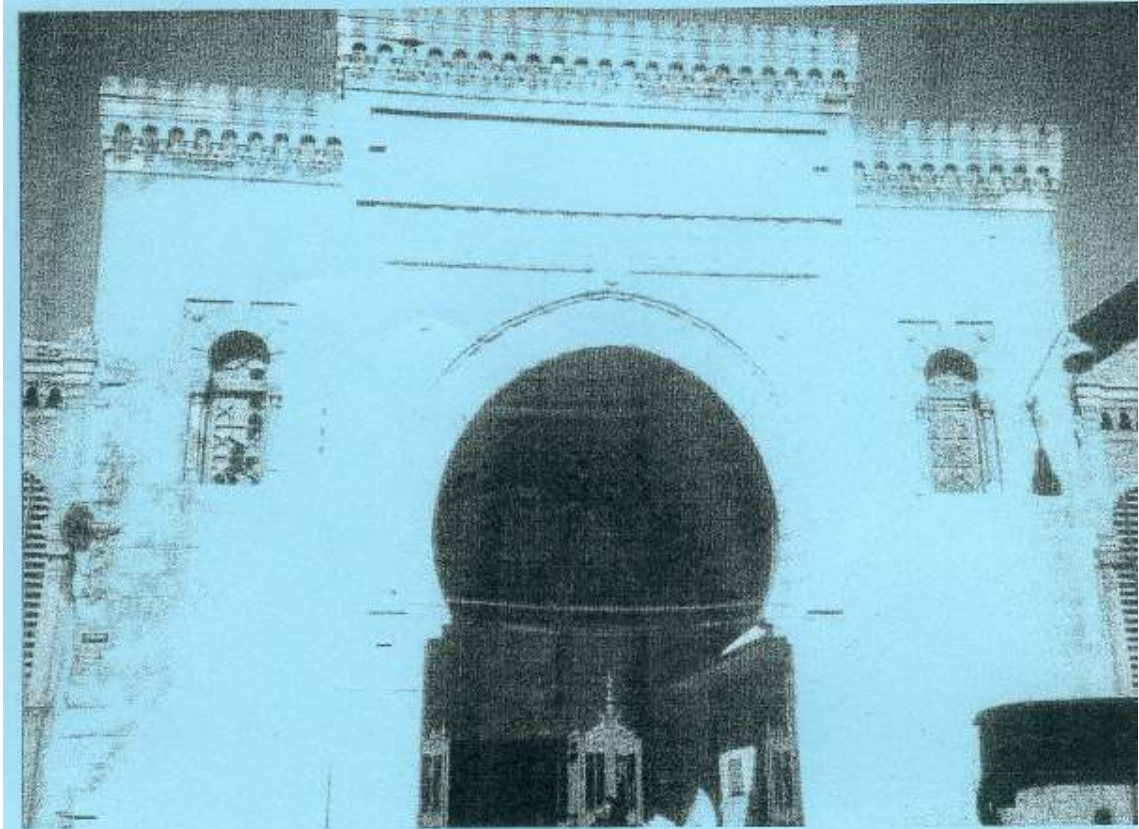
Data

19 de juliol
13 de setembre
27 de setembre

11 d'octubre

Conferència

El Museu del Port de Tarragona
La recuperació de bastiments tradicionals
El Sindicato Libre de la Marina Mercante, un intent d'unitat sindical
El Museu de la Nàutica de Mataró




ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU
MARITIM DE BARCELONA