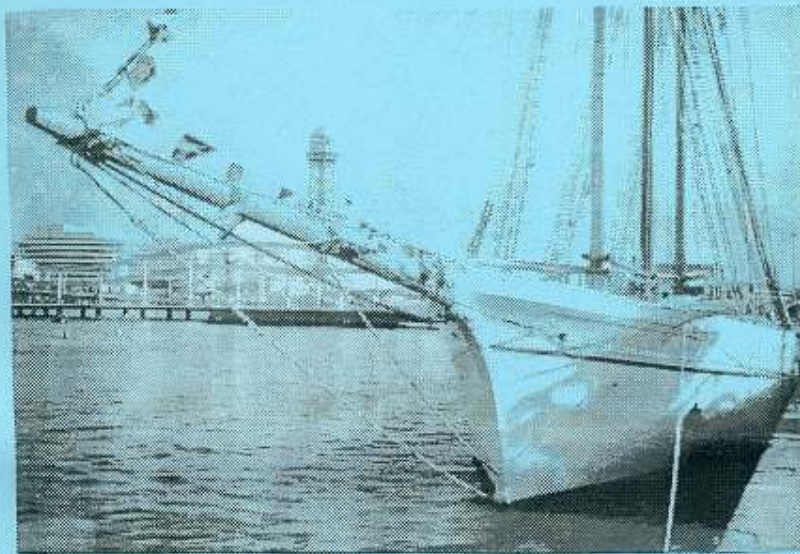


ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

EDITORIAL, 322

MODELISME, 323-332

Tècnica de plànols
Isidre Oliveras i Parera
El galió espanyol
Pau Ribé i Quimasó

HISTÒRIA MARÍTIMA, 333-336

La gent de Blanes en el servei de salvament de naufragats (1881-1896): una identitat recuperada.
Antoni Rodríguez Fernández

NOTICIARI, 337-343

Contrata de construcció d'una fragata a Barcelona el 1796. La navegació i la nàutica a Catalunya des de finals de segle XVIII.

Ressenya del col·loqui *Curiositats dels elements i sistemes de salvament de naufragats*

Antoni Rodríguez Fernández

El pailebot *Santa Eulàlia* del MMB. Història, recuperació i acte d'avora dura.

MMB

Pailebots i drassanes a Catalunya i València
Antoni Rodríguez Fernández

EDITORIAL

Des de SIRGA l'AAMMB continua l'objectiu d'apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim amb la publicació de nous articles. Així neix aquest número 14 amb temes que tracten del següent:

* L'important i didàctica descripció, pas a pas, del treball referent a la tècnica d'aixecament de plànols realitzat per Isidre Oliveras i Parera. Agafa com a model un gussí de 4 m d'eslora per descriure de forma minuciosa com treure les projeccions longitudinals, horitzontals i transversals del buc. La intenció és que tothom pugui disposar dels coneixements necessaris per aixecar el plànol d'una embarcació per realitzar el seu model. I és una guia necessària per a l'historiador i l'arqueòleg subaquàtic en el seu afany de conèixer les formes del buc en l'estudi d'un derelict.

* L'article sobre el galló espanyol realitzat per Pau Ribé i Quimasó. Exposa una descripció de l'aparell del galló i la seva evolució. L'article està basat en els estudis de l'historiador Björn Landström, del projectista italià Vincenzo Lusci i conta amb l'inestimable ajuda del fons bibliotecari del Museu Marítim de Barcelona. Pau afegeix fotografies del seu model, que reproduïx el buc d'un galló espanyol de l'any 1450 com a exvot que hi havia al Santuari de la Consolació d'Utrera. El model de Pau Ribé amb l'aparell és una mostra del bon treball d'un gran modelista naval.

* L'article realitzat per Antoni Rodríguez Fernández, que ens recupera la identitat històrica de la gent de Blanes en el servei de salvament de naufragats en els anys compresos entre 1881 i 1896. Es coneix, gràcies a l'activitat del sr. Joaquim Prats i Pujals l'existència d'aquesta activitat humanitària a les darreries del segle passat.

* L'exposició d'una contrata de construcció d'una fragata a la Barcelona de 1796. Aquesta contrata dona peu per exposar un petit resum de la navegació i la nàutica a Catalunya des de finals de segle XVIII com a vici de l'època d'or de la marina catalana.

* La ressenya del col·loqui *Curiositats dels elements i sistemes de salvament de naufragats* dut a terme per Nestor Sanchiz Guerrero, conservador del Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols. Fou organitzat pel MMB el 21 de juny a la Sala d'Actes de les Drassanes Reials com a continuació del col·loqui realitzat per la Sílvia Alemany, directora del Museu, i del tècnic, Jordi Colomeda, 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. Nestor introduí un dels apartats més emblemàtics del MHSFG: el bot salvavides. Explicà amb documentació de la junta de salvament la seva construcció, i tot el món que envoltà el bot.

* L'article del Museu Marítim de Barcelona sobre la història, recuperació i avarada del pailebot *Santa Eulàlia*. El pailebot fou apadrinat per S.A.R. D. Felip de Borbón, i a l'acte assistiren els presidents de les institucions del consorci Manuel Royes i Vila, de la Diputació de Barcelona; Joan Clos i Matheu, de l'Ajuntament de Barcelona; i Joaquim Tosas i Mir, de l'Autoritat Portuària de Barcelona. Finalitzat l'acte hagué una recepció al Museu Marítim, a les Drassanes Reials.

* I un petit resum d'algunes de les drassanes catalanes i valencianes, que a la mateixa cronologia que es construï el *Santa Eulàlia* construïen aquests bells pailebots. L'article està acompanyat de plànols originals i fotografies d'alguns pailebots construïts a Catalunya i València. La intenció d'Antoni Rodríguez Fernández és esperonar algun a realitzar un estudi de les drassanes i dels pailebots construïts a les costes catalanes i valencianes.

Des de l'editorial tomem a reiterar la necessitat de rebre articles dels socis, i de tothom que estimi el patrimoni marítim. Sou necessaris per engegar els números de la revista, que està oberta a tothom. Una responsabilitat que esperem deixi de caure en les mateixes mans amb la vostra desitjada col·laboració.

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

Portada i contraportada: Pailebot *Santa Eulàlia* el dia de l'avaradura. 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/ Córsega, 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



TÈCNICA DE PLÀNOLS

Els que tenim afecció al modelisme marítim moltes vegades, quan passem per algunes de les nostres platges, veiem alguna barca que ens agradaria construir. La mirem i remirem, però, no sabem com fer-ho per treure-li un plànol acceptable.

Aquest modest tractat, a forma de resum, intentarà solucionar aquesta mancança, i farà de tu -esforçat lector- un bon tècnic naval.

El primer que has de fer és anar a la barca en qüestió, prendre-li les mides de la màniga total, l'alçada màxima de proa i popa i la central, que serà la mínima. Una vegada a casa teva, faràs l'estri a la mida de la barca objecte d'estudi. (fig. A i B. En casos de vaixells de grans puntals i amb coberta es pot prendre les mides per fora com veus a la fig. C). L'estri, segons el dibuix que s'adjunta, serà d'un regla una mica més llarg que la mànega de la barca, i un altre una mica més llarg que la l'alçada de la proa, que seran units en angle de 90°. (veure fig. 1, núm. 10). El regla vertical portarà unes guies a cada 10 o 20 cm per recolzar una fusta reglada -a forma de cinta mètrica -per prendre les mides.

Per fer la descripció ens serveix de model un *gussí* d'una eslora de 4'18 m. En el full de camp núm. 1 pots veure que prenem les mides per fora o sigui per coordenades cartesianes.

Materials que necessitarem: un estri com el descrit, cordill, rotlló de paper adhesiu d'1 cm d'amplada, un metre, una cinta mètrica, una plomada, escaire, llibreta i llapis. Si fa vent és bo portar cartons blancs d'un format foli, que no voleien tant.

Treball de Camp. Hem arribat a la platja i estem davant la barca. Primer posarem el cordill lligat de proa a popa de la manera indicada en el full núm. 1, dibuix núm. 1. Seguidament dibuixarem el perfil de la barca d'una manera aproximada. Dividirem la longitud de la barca sobre el cordill ja col·locat i degudament estirat de manera que les divisions caiguin sobre el centre de les quadernes 1, 2, 5, 8, 11, 14, i 15. Si prens atenció veuràs que tant a proa com a popa les mides es prenen més juntes pel gran afuament que té la barca en les dues extremitats. Els centres sobre el cordill els marcarem enganxant-hi uns retalls petits de paper engomat. Enganxarem tires del mateix

paper en el centre d'aquests quadernal -veure al dibuix -des de la quilla fins a la borda de la barca degudament aplomades per seguir el centre del quedaran. Amb aquestes instruccions tindrem la barca preparada per prendre les mides corresponents.

Que és un plànol de línies. El plànol de línies del buc és l'element descriptiu, que gràficament demostra les característiques de les seves formes. L'integren tres projeccions: longitudinal, transversal i horitzontal, que s'han de realitzar a escala per permetre obtenir, amb facilitat i sense lloc a confusió, les línies. Les línies rectificaran unes a les altres i les traslladaren a altres papers o directament a la fusta per construir el buc.

Abans però, us explicarem les 3 projeccions, que donen forma al buc.

Projecció longitudinal o perfil. El plànol de línies representa, en la projecció longitudinal, el perfil del buc de la nau. A més del seu contorn, es determina en ell la línia de flotació i una sèrie de línies paral·leles anomenades línies d'aigua, espaiades de forma uniforme, que estan assenyalades de baix a dalt amb números de l'1 en endavant.

La línia de flotació i les d'aigua sota d'ella, es dibuixen amb traces contínues. Les que estan per sobre de la línia de flotació són les falses i es representen amb traces interrompudes o discontinues. (veure els fulls de camp núm. 2 i 3)

En el perfil longitudinal es mostren també les seccions transversals, que corresponen a les quadernes de traçat, representades per línies perpendiculars a les línies d'aigua. Solen estar separades per distàncies iguals i es numeren començant per l'esquerra. També en aquesta projecció es mostren unes línies corbades que corresponen als perfils de les seccions verticals o longitudinals, que veurem ara representades en la projecció horitzontal i que s'assenyalen amb caràcters romans. (veure full de camp núm. 4 plànol de formes longitudinals.)

Projecció horitzontal o de planta. S'acostuma dibuixar a sota de la projecció longitudinal l'horitzontal, que correspon a la representació del buc vist des de dalt. Figura en aquesta projecció les seccions transversals, com a prolongació de les assenyalades en la projecció longitudinal.

A partir d'una línia de cruïxa o eix de simetria, dirigida des de la part mitjana de la popa, fins el punt de convergència de la proa

i paral·leles a ella s'aprecien les seccions verticals, que corresponen a talls perpendiculars a les línies d'aigua. Els límits d'aquests, en tallar el buc produeixen les línies corbes, marcades amb números romans ja comentats en la projecció vertical. (veure full de camp núm. 4 plànol de formes horitzontal.)

També en la projecció horitzontal es mostren unes línies corbes que corresponen a les línies d'aigua. Representen els diferents plans paral·lels, que tallen el buc horitzontalment, i proporcionen diferents contorns, segons els nivells teòrics que agafaria l'aigua en els seus costats en diferents situacions d'immersió considerant-lo sempre en idèntiques situacions d'adreçat.

Tant les línies que corresponen a seccions verticals com les línies d'aigua, es dibuixen únicament en la meitat del plànol horitzontal, per tractar-se de traçats simètrics.

Projecció transversal. Encara que cada projecció té característiques individuals, es pot dir que amb les dades gràfiques que conté aquest plànol i en els representats en el perfil longitudinal, que assenyala la separació de les quadernes del traçat, les línies d'aigua i les formes de roda i cordats podríem obtenir les plantilles necessàries per construir i verificar el nostre casc.

Aquest plànol transversal es col·loca per costum, en la banda dreta del dibuix i compren les seccions transversals o quadernes de traçat, que són les superfícies que obtindríem si procedíssim a serrar el buc perpendicularment al seu pla horitzontal seguint la línia de cadascuna de les seccions numerades des de la 1ª en endavant.

Hi ha més línies per descriure, però, no us vull atabalar més. Explicada la teoria, ja podem tornar a col·locar-nos davant la barca i començar a prendre les mides.

Bé, doncs som-hi. Preparat el cordill -veure el full de camp núm. 1 dibuix 1-amb les separacions escollides col·locarem l'estri que hem preparat sobre el centre de les quadernes -començant per la primera -i arrambat a la borda i la regla horitzontal recolzada sobre les bordes de la barca. (veure full de camp núm. 1 dibuix 10)

Comencem a prendre les mides. Segons el full de camp núm. 1 al dibuix 2n la presa de les mides de la 1ª quaderna es descriu de la següent manera: sota la regla horitzontal fins el cordill veureu que ens marca 10 cm;

aquesta mida dona l'arrufó; sota la regla fins a la quilla marca 68 cm de puntal; del centre del cordill fins a la borda 36 cm; i de la borda fins a la quilla -per saber la forma corba de la quaderna -la 1ª mida marca 2 cm, i successivament 5 cm, 9 cm, 14 cm, 20 cm, 27 cm, i fins a la quilla 35, cm. Les mides que hem pres a la 1ª quaderna les prendrem a la 2ª, 5ª, 8ª, 11ª, 14ª i 15ª quaderna.

També prendrem amb la regla i plomada les formes de la roda i el codast, i les seves alçades, gruixos i amplades.

Amb la cinta mètrica prendrem la longitud de la barca, i les distàncies entre les marques del cordill -sempre apuntant les mides reals, ja que després sobre la taula de dibuix reduïrem, segons l'escala escollida-. No cal repetir que s'han de prendre totes les mides de llargada, amplada i gruixos dels bancs, del tàlem, senó, tapament de proa, etc. Els gruixos dels medissos i estemaneres de les quadernes. La quantitat de quadernes que hi ha a la barca. Fins a quina quaderna està el medís a un costat i a un l'altre. En definitiva, tot allò que fa falta per a què un plànol sigui més entenedor.

Ja a la taula de dibuix amb el quadern de camp, amb les mides acotades a la barca i un cop escollida l'escala per realitzar el plànol, començarem per dibuixar el perfil de la barca amb la quilla codast i roda. Marcarem el cordill i separarem amb les mides que tenim a la llibreta de camp les quadernes. Les dibuixarem amb una línia vertical, i a la seva dreta hi dibuixarem les quadernes tal com es pot veure en el dibuix del full núm. 2. Seguidament sota els perfils de la barca dibuixarem el pla de la borda o horitzontal. Seguirem marcant unes línies d'aigua, que seran a voluntat de cadascú, ja que com més línies d'aigua es posin tindrem més punts de referència per macar totes les quadernes.

Ara doncs, es fa necessari treure les línies d'aigua. Per fer-ho anirem al full núm. 3 dibuix 2n. Agafarem el compàs. Posarem una puntera en el centre de la quilla de la 1ª línia d'aigua i l'altra puntera en l'encreuament de la mateixa línia amb el de la 1ª quaderna amb el número 1. Les marques triangulars numerades representen els compassos. Així, només ens cal fer el que indica el dibuix adjunt fent les marques 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7. Seguint les puntades tindrem la 1ª línia d'aigua del plànol horitzontal. Aquestes

d'aigua del plànol horitzontal. Aquestes operacions les repetirem a les altres línies marcades en el dibuix 2n -el de les quadernes-per acabar el plànol de línies d'aigües, i per poder trobar les formes de totes les quadernes que ens falten marcar, que trobarem més endavant

Acabades les línies d'aigua o horitzontals, marcarem totes les quadernes -les 15 quadernes de la barca -tant al plànol longitudinal com a l'horitzontal.

Fet tot això utilitzarem el compàs guiant-nos amb els dibuixos del full núm. 4t. Començarem posant una puntera del compàs en el centre de la quilla del plànol horitzontal -el de les línies d'aigua -de la quaderna núm. 3 i l'altra puntera a l'encreuament Mb la línia d'aigua núm. 1 (les línies d'aigua son marcades al plànol transversal). Passarem la mida a les quadernes de la secció transversa, que quedarà marcada amb un punt en la línia d'aigua núm. 1 del costat de proa i ja tindrem el primer punt de la quaderna del núm. 3. Seguidament tornarem al plànol horitzontal per agafar la referència en la quaderna núm. 3 la 2ª línia d'aigua. La passarem a la 2ª línia de les transversals. Això es repeteix fins completar la línia d'aigua

núm. 6, que ens donarà la forma de la quaderna núm. 3. Repetirem l'operació a les quadernes nús. 4, 6, 7, 9, 10, 12 i 13 i haurem acabat totes les seccions transversals tal com es pot veure en el plànol transversal del full núm. 4.

Formes longitudinals També es poden treure amb el compàs -es podrien treure amb el paral·lel, però no és tan segur. Prendrem les mides en el plànol transversal. Les prendrem de baix a dalt seguint la línia vertical núm. 3 i l'encreuament amb la quaderna núm. 4 amb la lletra A. Passarem aquesta mida al plànol longitudinal a la quaderna núm. 4. Seguirem posant la puntera del compàs en la línia 0 amb la B. Repetirem l'acció amb la C, etc. fins arribar a la I per completar la línia longitudinal. Els punts de sortida la 1ª línia ens els dona la perpendicular de les línies d'aigua.

En resum, en els fulls veuràs les maneres de treure les formes d'una embarcació. Espero que aquesta explicació acompanyada amb els dibuixos t'ajudin a resoldre qualsevol situació plantejada alhora de voler aixecar el plànol del vaixell del que vols realitzar el seu model. Si és així em donarà per satisfet.

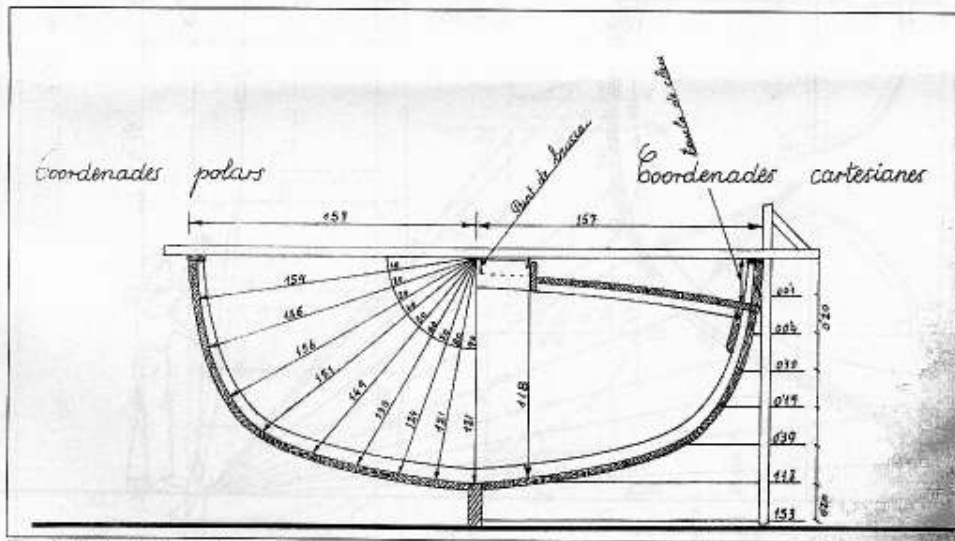


Fig. A. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

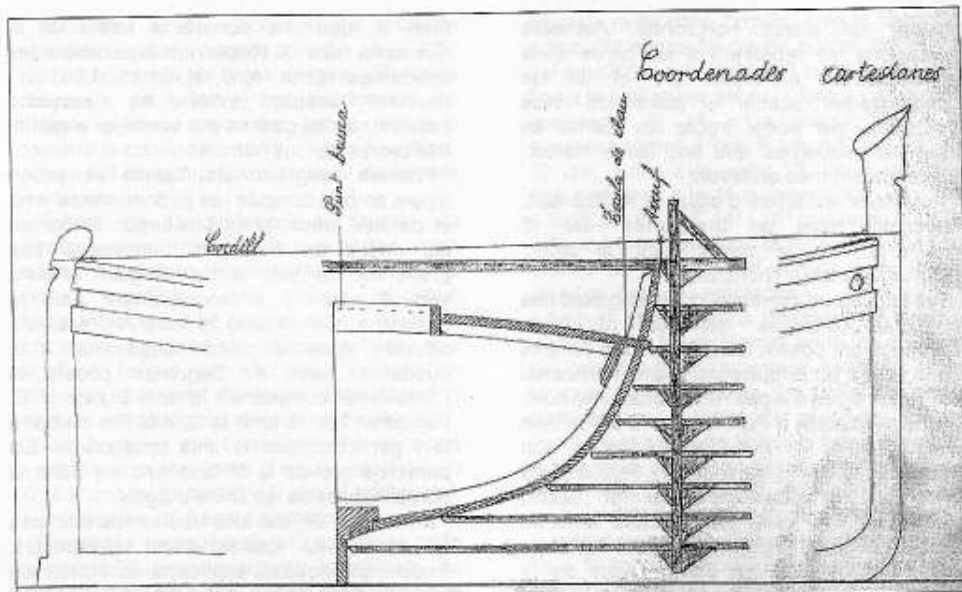


Fig. B. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

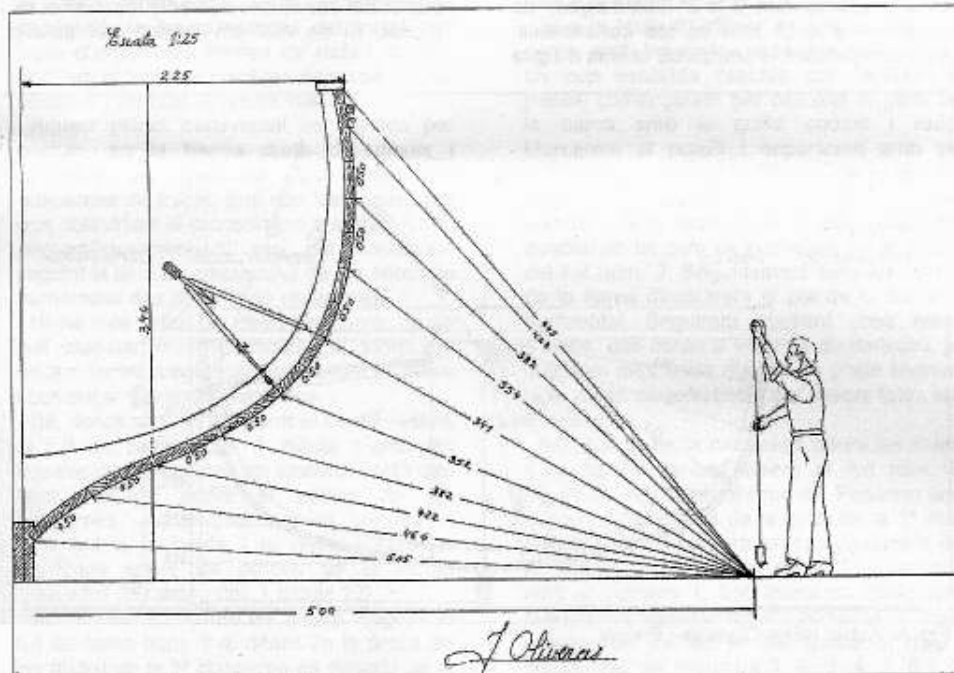


Fig. C. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

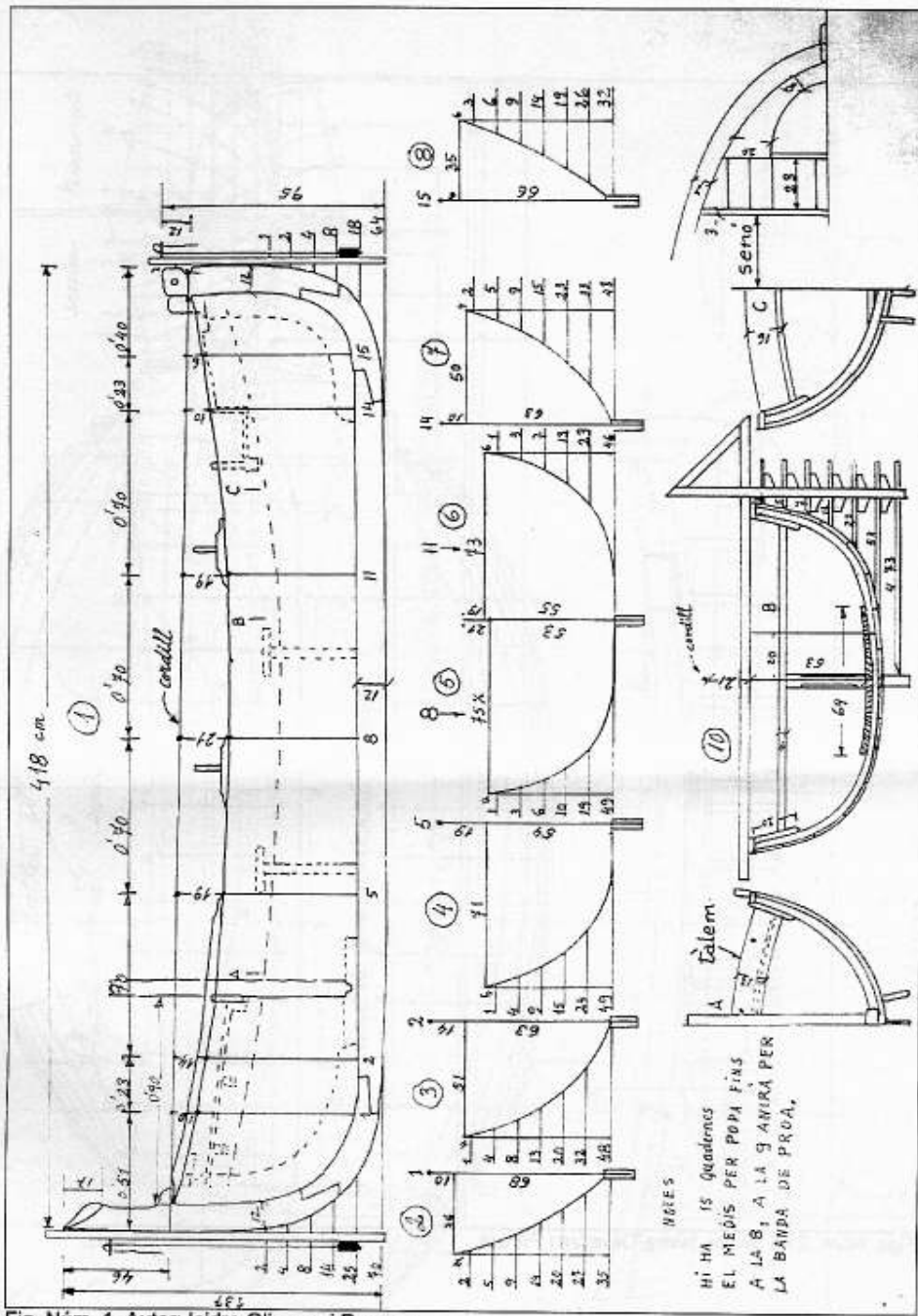
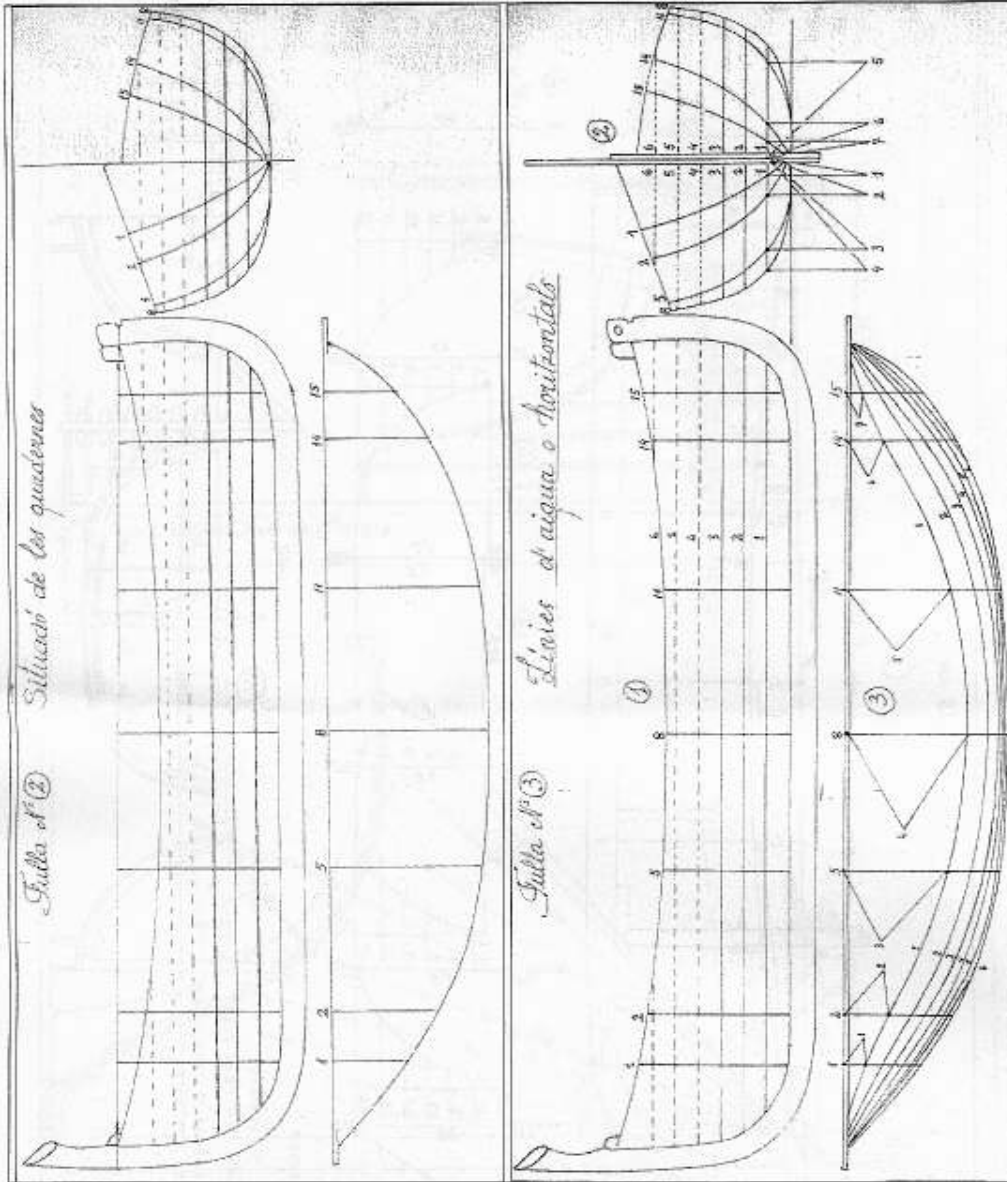


Fig. Núm. 1. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

NOTES
 HI HA 15 Quaderns
 EL MEDIJ PER POPA FINS
 A LA 8, A LA 9 AVIARA PER
 LA BANDA DE PROA,



Figs. Núm. 2 i 3. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

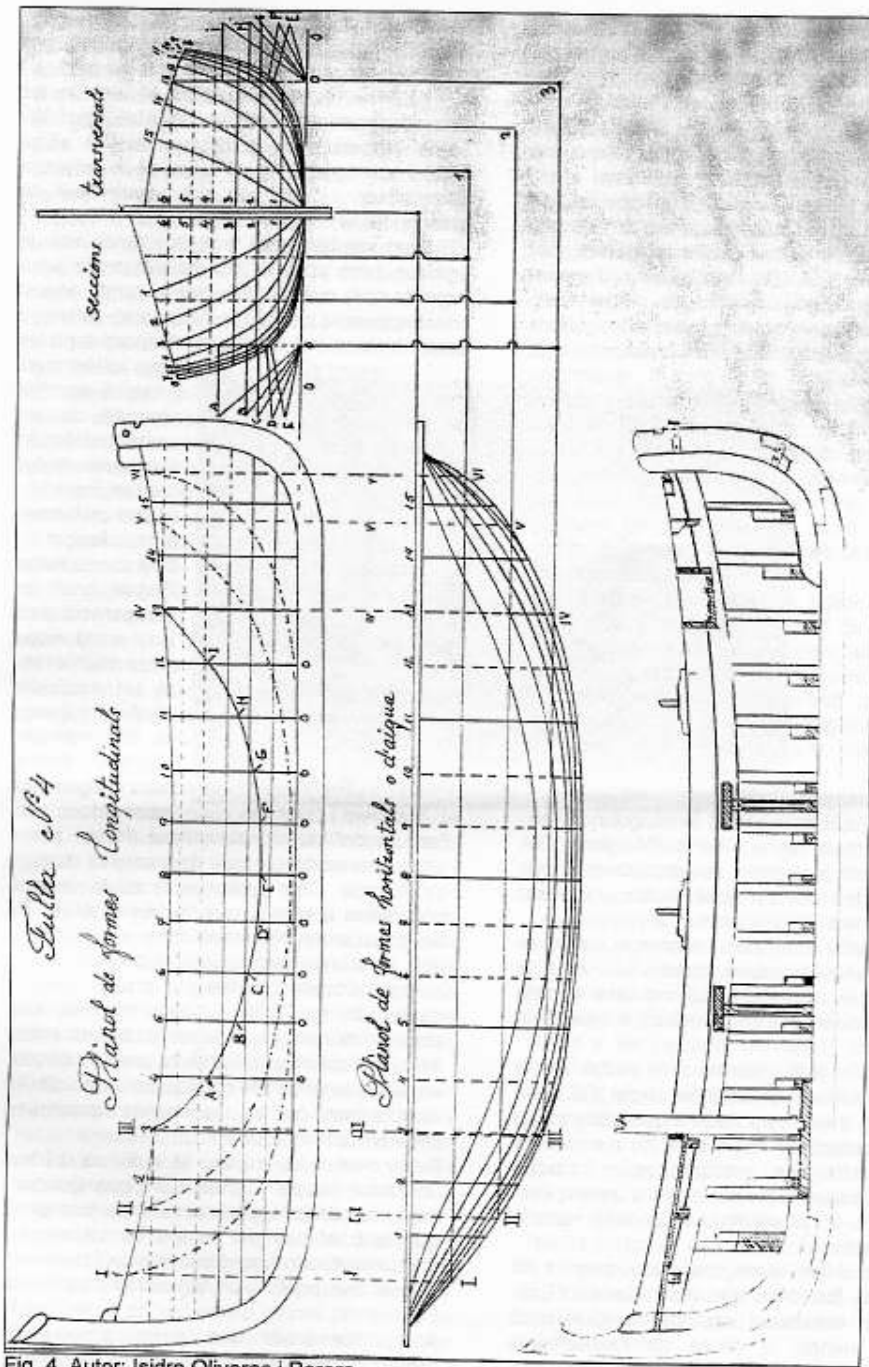


Fig. 4. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

EL GALIÓ ESPANYOL

Pau Ribé Quimasó

El galió neix de la necessitat d'Espanya de tenir naus més grans i més potents que les caravel·les, per al transport i defensa en la ruta de les Índies (Amèrica), i que havien de tenir dues facetes essencials: servir de naus de càrrega i al mateix temps de guerra, per tenir cura de la protecció d'aquest carregament. Més tard es reparteixen aquests dos conceptes creant uns galions com a força armada i altres destinats a la marina

mercant, encarregant-se els primers de la defensa d'aquests últims. Bon nombre de galions d'aquesta força armada pertanyeren a l'Armada Invencible, que a final del segle XV, durant el regnat de Felip II d'Espanya, fou enviada per

lluitar contra el regne d'Isabel d'Anglaterra. A causa d'una tempesta i els atacs de les naus comandades per l'almirall Drake va ésser pràcticament tota ella destruïda. Durant més de dos segles i sempre perfeccionant-los varen prestar serveis a la mar, això fa que sigui difícil concretar la data del seu naixement que alguns han qualificat d'obscur.

El nom de galió sembla que prové de la paraula galera. A principi del segle XVI hi ha escrits de mercaders italians que parlen d'un *galió impulsat per rem*, però en els primers galions espanyols i portuguesos no es troba cap rastre que faci suposar l'ús d'aquest estri i són amb tot el sentit de la paraula vaixells velers i res més.

Quasi podríem assegurar que neix a la península Ibèrica, i que en iniciar-se l'Edat Moderna estava al cap de la navegació d'aquell temps, a causa de l'experiència aconseguida pels mariners de la península

en els nombrosos i continuats viatges que donaren lloc al descobriment del nou món.

El galió neix com a evolució natural de les naus medievals, basada aquesta evolució amb l'experiència de la caravel·la i altres naus que acceptaren el repte de la travessa de l'Atlàntic, i que van aconseguir l'èxit de l'empresa.

El nom sembla estar molt relacionat amb la galera, però pocs detalls trobem en la seva construcció que tinguin relació amb aquest vaixell pensat per a una navegació solament mediterrània, i si que té semblances amb les

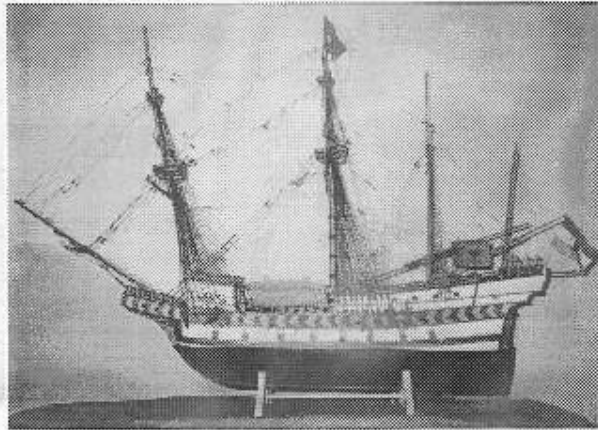
naus atlàntiques i també aprofita algunes de les característiques marineres de les caravel·les.

El buc certament més llançat i baix sobre l'aigua, en comparació amb les arrodonides naus medievals, té un coeficient de finor superior al 3x1, el seu alcàsser discret amb llargada va carregat a

l'amura del vaixell, al contrari de les seves naus antecessores, que descansava damunt de la roda. Com prolongació de la roda té una mena d'esperó que fa les funcions de *bauprès* i al mateix temps serveix de suport a una plataforma trapezoidal amb amurades a ambdós costats i portes per a unes boques de foc de poc calibre que armen aquesta zona de la nau, en alguns diccionaris antics definien aquest espai amb la paraula *beque*, encara que entre els constructors de vaixells sembla ésser que es desconeixia aquest nom almenys aplicat aquest lloc.

De la caravel·la, el galió té la forma del buc una mica llançat o afuat. La popa quadra i molt encastellada generalment de tres pisos que amb el pas del temps es va enriquir d'ornamentació. Aquestes naus acostumaven a tenir dos ponts i en alguna ocasió fins a tres.

Abans de crear una força armada de protecció, aquests galions tenien la coberta



superior destinada a l'artilleria i la resta servien per allotjar-hi la càrrega: També acostumaven a portar petites peces d'artilleria als castells i al *beque*.

Els galións majors acostumaven a portar tres pals —a més del *bauprès* i el de *civadera*— i estaven aparellats amb el següent velam: l'arbre mestre amb dues veles quadres, la major i la de *gàbia*; el trinquet també amb la major i la *gàbia*, i a popa el messana aparellat de vela llatina. A mida que aquestes naus anaven augmentant el seu tonatge aprofitaven la seva major eslora per muntar-hi un quart pal a popa com a contramessana que també aparellava una vela llatina.

El velam de forma quadrada deriva de les naus atlàntiques medievals com eren la *càrraca* i la *caravel·la*, però, molt superat i perfeccionat. A meitat del segle XVI fa una tímida aparició en els pals mestre i trinquet una altra vela quadra, el *perroquet* o *velatxo*. A mesura que aquestes naus van evolucionant, la roda i el tallamar es prolonguen sobre l'aigua i aquest llançament anirà de mica en mica augmentant l'obra viva que donarà a la proa unes línies més hidrodinàmiques.

Resumint, el galió és una síntesi i superació de les formes navals emprades des del moment del seu naixement. Aquesta serà una sortosa combinació de la qual emmenarà en el decurs de poques dècades l'evolució de les anomenades naus del 1600 i més tard, la dels seus successors els navilis que tants gestes dugueren a terme per tots els mars i oceans del nostre planeta.

El galió neix, com he dit abans, a l'inici de l'Edat Moderna o si és vol a l'acabament de l'Edat Mitjana, tant és així que no es dona una característica neta entre els dos períodes en aquesta matèria. Neix d'una manera transitòria lluny de la perfecció, però la seva evolució i el seu èxit són molt ràpids.

A l'inici del segle XVI, els galións espanyols conserven l'austeritat pròpia de les seves naus antecessores: Eren uns vaixells amb molts pocs luxes i bastant despullats de tota ornamentació escultòrica: Però, a mida que passaven els anys i es desenvolupaven tècnicament, anaven augmentant també la seva bellesa amb alguns que altres luxes interiors i exteriors. Apareixen les balconades i jardineres primer sense gaires pretensions. Més tard, amb gran abundor escultòric, que es van multiplicar arreu del vaixell.

Una prova d'això s'aconsegueix quan es duu a terme el rescat de les restes del galió espanyol *Nuestra Señora de Guadalupe*, que pertanyia a l'anomenada *Flota del Azogue* dedicada al transport de l'argent viu (mercuri), enfonsat l'any 1727 a causa d'una forta tempesta enfront de les costes de la República Dominicana. Aquest vaixell ens mostra la gran abundància de balconades, finestral, jardineres i altres mostres escultòriques que vestia aquest galió.

Com he fet menció, aquests vaixells anaven fortament armats amb canons del més variat tipus de calibre, disposats ambdós costats del vaixell i al llarg de les cobertes superiors i inferiors, del castell i de l'alcàsser, així com a l'anomenat *beque*: A més, anaven proveïts d'un cert nombre de falconets muntats generalment damunt de la tapa de la regala de l'alcàsser, que servien per escampar metralla per damunt dels ponts enemics i sobre les pròpies quan l'adversari envia part del propi vaixell.

És d'assenyalar que el valor d'aquesta artilleria era molt minso, a part de la dificultat que representava proporcionar municions a un arsenal tan divers en ple combat. També s'hi afegia el valor propi de cada peça respecte al tir, a la precisió, al pes del projectil i a la cadència de les salves, que eren molt mòdiques.

Es diu que ha existit, com a experiència, un galió portuguès el *Sant Bastiano*, que portava 360 peces d'artilleria, el nombre no ens ha d'impressionar gaire, perquè es tractava en la seva majoria de peces d'un calibre molt petit. Les gruixudes amurades de fusta resistien molt bé els cops d'aquests projectils, i la pèrdua d'una nau rarament era causada per la destrucció produïda pels impactes de l'artilleria contrària sobre el buc, sinó més sovint a les pèrdues humanes, als danys a l'arboradura i a l'abordatge final.

I no era per la debilitat de l'artilleria o per la poca solidesa del buc que sovint es perdien les naus, sinó perquè aquestes fallaven davant dels estralls produïts per les tempestes, molt abundoses i huracanades en el mar Carib i a l'oceà Atlàntic.

També bastants pèrdues eren causades per la llarga permanència en el mar. Aquest cas es donava particularment en les naus construïdes de pressa, malament i amb fusta poc apropiada.

El coneixement per escollir una bona fusta i amb un temps apropiat per la seva curació era molt important, ja que d'això en depenia la vida més o menys llarga d'un vaixell. Prova d'aquest fet la tenim en el navili *San Fernando*, que 23 anys després de la seva construcció i a causa del mal estat de la seva estructura, es va haver de retirar de la navegació i ancorar-lo a port fent-lo servir de càbria d'arborar, al contrari d'altres vaixells que arribaren a tenir seixanta, setanta i més anys de servei actiu gràcies a l'atenció posada a l'hora d'escollir el material necessari i evidentment a una acurada construcció.

L'arqueig d'aquestes naus és bastant variat. Anaven des de les 100 tones a més de 1000. Aquest últim en no gaires ocasions.

L'època d'or del galió, coincideix amb el període d'esplendor marítim espanyol: el segle XVII. Amb aquestes naus Espanya sosté amb fortuna alterna, però durant més d'un segle, la lluita contra la naixent potència naval anglesa, la seva puixança en el mar.

La validesa d'aquest vaixell queda demostrada quan a la meitat del segle XVI, les grans potències europees, entre d'altres França, Itàlia i Anglaterra, construïen aquest tipus de vaixell. El galió té naturalment una evolució pròpia que es desenvolupa conjuntament a l'art naixent de la navegació oceànica.

El galió de final del segle XVI és molt diferent del seu avantpassat de començament del mateix segle, i evolucionarà encara més fins a la meitat del segle XVII, època quan ja no és lícit parlar de galió sinó de navilis,

perquè els tipus de naus com la *Couronne* del 1634, o el *Sovereign of the Seas* al 1637 i evidentment el *Sant Louis* del 1626 ja s'han

transformat en un altre tipus de vaixell, encara que la línia de semblança entre les dues naus té certa afinitat. Els espanyols continuaren durant un temps anomenant les seves naus galió. Això pot generar alguns dubtes, però només és la melangia d'un nom i d'un passat gloriós.

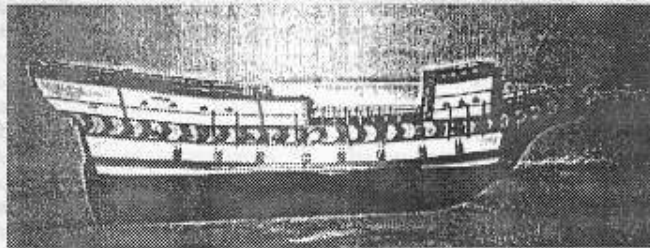
Per acabar i com a una anècdota, la majoria dels galió espanyols portaven noms de sants o referències religioses, excepte alguns casos en què eren honorats amb el nom del títol nobiliari d'algun que altre patrici de molt renom. Un exemple d'aquesta excepció és el galió *Conde de Tolosa* enfonsat l'any 1724 per un altre huracà a les costes del mar Carib.

Quan a la pintura, els galió espanyols eren molt moderats amb aquest aspecte, al contrari dels galió isabelins anglesos que llueïen pintures més llampants.

Tots els galió espanyols dedicats a la carrera de les Índies durant els anys 1520 fins el 1648 portaven com senyera de l'imperi espanyol una bandera tribarrada amb tres faixes iguals amb sentit horitzontal i amb els colors següents: a dalt vermell, al centre blanc i a baix groc. A més, portaven al centre d'aquesta, un gran collaret de l'ordre del toisó d'Or i dintre d'aquest, una àguila imperial.

També portaven a cada banda a l'inici del castell de popa el penó de Castella de color morat amb una àliga imperial negra al centre. Era característic d'aquell període emprar una banderola amb els colors, imatge o armes significatius del nom del vaixell, que acostumaven a ésser d'algun que altre sant, santa o verge. En algunes ocasions portaven el nom d'algun senyor de la noblesa o de molt alt llinatge com s'ha esmentat abans.

Aquest article està basat en els estudis de l'historiador *Björn Landström*; del projectista italià *Vicenzo Lusci* i amb l'inestimable ajuda del fons bibliotecari del Museu Marítim de Barcelona.



Reproducció del buc d'un galió espanyol de l'any 1450 basat amb l'exvot que hi havia al Santuari de la Consolació d'Utrera i els estudis del finlandès senyor *Björn Landström*.

LA GENT DE BLANES EN EL SERVEI DE SALVAMENT DE NÀUFRAGS (1881-1896): UNA IDENTITAT RECUPERADA.

Antoni Rodríguez Fernández

A les darreries del segle XIX s'organitzà a Blanes una junta local de salvament de nàufragos pels diversos naufragis ocorreguts. Presidida per Joaquim de Prats i Pujals, ajudant de marina del districte, se'l confià la manipulació d'àncores surants, arilles salvavides i altra material de poc valor. El material fou el considerat més necessari per prestar servei de salvament en aquell petit port, amb un veïnatge constituït per pescadors de professió. La junta realitzà diversos salvaments premiats per la Central. Contà entre els salvadors el sr. Prats, que rebé la medalla d'argent de la Societat i la Creu de Mèrit atorgada pel Ministeri del Mar. Al Cesar Prats en el seu càrrec oficial la junta de salvament de nàufragos es va dissoldre.



La història del salvament a Blanes. El 15 d'abril de 1881 es constituï la junta local de la SESN a Blanes. El 1882 la junta no tingué un augment notable de socis. La directiva la formava Joaquim de Prats i Pujals (president i soci fundador), Pere Bémis (vicepresident), Gerard Rodés i Baudili Fàbregas (vicepresidents honoraris), Francesc Buyra (secretari) i Joaquim Lluís Oms, Bartolomé Bosch, Josep Maria Orench i Miquel Castañé (vocals). La identitat de l'organització social estava composta pels socis subscriptors Pedro Bemis, José Ferro, Felipe Garriga, Buenaventura Montaner, Buenaventura Madrenys, Sebastian Sans, Juan Auger, Juan Aleñá, Nicolás Andreu, Bartolome Alcalde Bosch, José Bitlloch, Alejandro Bitlloch, Joaquim Bitlloch, Juan Bitlloch, Francisco Borrás, Bonoso Balaguer, Francisco Balaguer, José Bernat, Domingo Brugueras, Juan Bosch, Francisca de Prats Calbetó, Francisco Calbetó, Fidel Córdoba, Juan Bautista Conill, José Capella, JaimeCárles, Miguel Castañé, Félix Camús, Félix Coll, Antonio Castañé, Tomás Coris, Pedro Coris, Juan Carbó, José Costas, Jaime Calbetó, Martin Casas, Ramon Domenech, Juan Domenech, Juan Escát, Teresa de Calbetó Ferrer, Felipe Ferrer, Baudilio

Fàbregas, Jaime Frigola, Tomás Fontrodona, José Garriga, Agustin Girbau, Bruno Gallart, Joaquim Gallart, José Gelpi, Estéban Garriga, Francisco Gibert, Sebastiana de Gibert Garriga, Agustin Illas, José Illas, José Llorens, Francisco de Asis Lluís, Estéban Miralpeix, Bonoso Marés, José Mestres, Pablo Martí, Joaquim Oms, Jaime Oms, José Maria Orench, José Pou, José Palau, Francisco Palau, Francisco Ruyra, Juan Romani, José Riera, José Romani, José Riera, José Romani, Reparada de Risch Samada, Fernando Torras, Buenaventura Torrent, Nicolás

Tossas, José Trocha Guillermo Torró, Pablo Torró, Marcelino Urgell, Salvador Vives, José Vidal, José Maria Vieta, Juan Vilas. I els socis donadors Victoria de Bosch Acandri, Miguel Pons, Gerardo Rodés i Pedro Samada.

Prats demostrà la seva inquietud cap a l'obra humanitària del salvament fins l'extrem de fer personalment les invitacions i satisfer de la seva butxaca particular les quotes d'alguns socis, que no podien abonar-la.

El 27 d'octubre se salvaren els set tripulants de llagut de pesca *Encarnación* a la platja de Blanes. La junta comunicà el salvament a la Central, que concedí una medalla de premi d'argent, dotze de bronze, i 120 pta. Aquest dia es realitzà el salvament al llagut *San José* en algües de Sant Pol. La junta de Blanes notificà a la Central el salvament, del que moriren quatre dels cinc tripulants. La central concedí una medalla de premi d'argent.

El 1883 els treballs realitzats per Prats reflectiren l'inscripció de 81 socis, la gran majoria donadors, ja que la localitat en ser molt pobre i en èpoques de mala pesca feia impossible la recaptació. Continuava la directiva llevat Pere Bémis substituït per Francesc Ruyra, nomenat vicepresident interí, i secretari. Els socis subscriptors foren Josep Ferro, Felip Garriga, Buenaventura Montaner, Buenaventura Madrenys, Sebastià Sans, Joan Auger, Joan Aleñá, Nicolau Andreu, Bartolomé Alcalde Bosch, Josep Bitlloch, Alexandre Bitlloch, Joan Bitlloch,

Francesc Borràs, Bonoso Balaguer, Josep Bernat, Domingo Brugueras, Francisca de Prats Calbetó, Francesc Calbetó, Fidel Córdoba, Joan Bautista Conill, Josep Capella, Jaume Carles, Miquel Castañé, Felix Camús, Felix Coll, Tomas Coris, Pere Coris, Joan Carbó, Josep Costas, Jaume Calbetó, Martín Casas, Ramón Domenech, Joan Domenech, Joan Escat, Teresa de Calbetó Ferrer, Felip Ferrer, Baudili Fàbregas, Jaume Frigola, Tomàs Fontrodona, Josep Garrigas, Agustí Girbau, Bruno Gallart, Josep Gelpí, Esteban Garriga, Francesc Gibert, Sebastiana de Gibert Garriga, Agustí Illas, Josep Llorens, Francesc d'Asís Lluís, Bonoso Marés, Josep Mestres, Pau Martí, Joaquim Oms, Josep Maria Orench, Josep Pou, Josep Palau, Francesc Palau, Francesc Ruyra, Joan Romans, Josep Riera, Josep romani, Reparada de Risech Samada, Nicolau Tossas, Josep Trocha, Guillem Torsó, Pau Torsó, Marcelino Urgell, Salvador Vives, Josep Vidal, Josep Maria Vieta, i Joan Vilas. Com a socis donadors estigueren Victoria de Bosch Acandri, Miquel Pons, Gerard Rodés i Pere Samada.

Referent a la instal·lació del material per prestar servei la junta acordà la conveniència d'un bot salvavides per la facilitat de varar-lo en dies de temporal, com també alguns llançacaps. Però, la carència de fons feien impossible aquestes adquisicions. La Central acordà la compra de dos fusells *Deligne*, i autoritzà a la junta fer l'encàrrec a la casa *Massich Lehvire* de París. Els fusells no es pogueren exportar sense el previ permís del Ministeri de Marina francès. La Central obtingué el permís per conducte de l'ambaixada espanyola, però no s'adquiriren perquè la comissió executiva de la Societat, a proposta de Miquel Aguirre, acordà portar a Blanes el canó *Deligne* de la junta de Torrevella, que se li anava a dotar d'aparell de major llargada. A més, la junta de Blanes disposà de dos llaguts per prestar auxiliis. Les tripulacions foren dotades per la Central amb 18 armilles salvavides, i dues àncores surants per generalitzar el seu ús.

El 1884 formava la directiva la mateixa de 1883, llevat la baixa de Miquel Castañé. La identitat social estava composta pels socis fundadors José Chacar, i Joaquim de Prats.

Els socis subscriptors Juan Auger, Nicolás Andreu, Bartolomé Alcalde Bosch, Alejandro Bitloch, Bonoso Balaguer, Francisco Balaguer, José Bernat, Domingo Brugueras, Francisca de Prats Calbetó, José Capella, Jaume Carles, Miguel Castañé, Félix Camús, Tomás Coris, Pedro Coris, Juan Carbó, José Costas, Martín Casas, Rafael Corcoy, Ramón Domenech, Juan Domenech, Juan Escat, José Ferro, Baudilio Fàbregas, Jaume Frigola, Tomàs Fontrodona, Felipe Garriga, Agustín Girbau, José Gelpí, Esteban Garriga, Francisco Gibert, Sebastiana de Gibert, José Llorens, Francisco de Asís Lluís, Antonio Llampallas, Bonoso Marés, José Mestres, Buenaventura Montaner, Buenaventura Madrenys, Joaquim Oms, José María Orench, José Palau, Francisco Palau, Francisco Ruyra, Juan Romani, José Riera, Sebastián Sans, Reparada de Risech Samada, Nicolás Tossas, Guillermo Torró, Pablo Torró, José Torras, Marcelino Urgell, Salvador Vives, José Vidal, José María Vieta, Juan Vilas. I els socis donadors Victoria de Bosch Acandri, Miguel de Pons, Gerardo Rodés, i Pedro Samada.



Prats feu proves amb les àncores, que considerà molt útils per als pescadors i va prometre que es fabricarien a la localitat. La Central no tingué més notícies sobre l'adquisició per la junta de més armilles i àncores, material considerat necessari juntament amb els cinturons salvavides sistema *Loira*.

El maig de 1885 la junta de Blanes rebé visita de l'Inspector de la Societat, Miguel de Aguirre. Exposà a la Central que la junta aspirava adquirir un bot salvavides que al mateix temps fos útil com a llanxa d'auxilis. La directiva estava composta per Joaquim Prats i Pujals (president), Ramón Vailllobera (vicepresident), Gerard Rodés i Baudili Fàbregas (vicepresidents honoraris), Antoni Llampallas i Alsina (secretari) i Joaquim Lluís Oms i Josep Gallart (vocals). La identitat social estava composta pels socis fundadors José Chacar, i Joaquim de Prats. Els socis Subscriptors Juan Auger, Bartolomé Alcalde Bosch, Francisca de Prats Calbetó, José Capella, Miguel Castañé, Félix Camús, Tomás Coris, Pedro Coris, José Costas, Martín Casas, Rafael Corcoy, Ramón

Domenech, Juan Domenech, Juan Escat, José Ferro, Baudilio Fábregas, Tomás Fontrodona, Felipe Garriga, José Gelpí, Esteban Garriga, Francisco Gibert, Sebastiana de Gibert Garriga, Francisco de Asís Lluís, Antonio Llampallas, Bonoso Marès, José Mestres, Buenaventura Montaner, Buenaventura Madrenys, Joaquim Oms, José Pou, Francisco Ruyra, Sebastián Sans, Reparada de Risech Samada, Guillermo Torró, Pablo Torró, José Torras, Juan Vilas. I el soci donador Gerard Rodés.

El 4 de setembre se salvà un mariner del vapor de guerra *Piles* a la platja de Tossa. La junta de Blanes ho notificà a la Central. Es recompensà amb dues medalles de premi d'argent i 50 pta en metàl·lic. El 14 de desembre foren salvats els cinc tripulants del bot francès *Saint Emile*. La junta de Blanes notificà el salvament a la Central, que concedí dues medalles d'argent i 140 pta. En aquells moments la junta comptava amb 2.198 pta i volgué reunir la quantitat suficient per comprar un bot salvavides, que també fos útil com a llanxa d'auxilis.

A inicis de 1886 la junta instruí expedient, que examinà el consell superior de la Societat referent al salvament dels cinc tripulants del bot francès *Saint Emile* per la parella de bous *San José* i *José Capellas*. El consell superior atorgà als patrons de la parella de bous Narciso Pou Cruz i José Vidal Pujol la medalla d'argent de premi i una recompensa en metàl·lic de 25 pta a cadascun. A més, acordà la recompensa en metàl·lic de 10 pta a cadascun dels nou homes que composaven la tripulació de la parella de bous. Continuava la directiva de 1885. La identitat social estava composta pels socis fundadors José Chacar, i Joaquim de Prats i Pujals. Els socis subscriptors Juan Auger, José Bolívar, Miguel Bolívar, Bartolomé Alcalde Bosch, Francisca de Prats Calbetó, José Capella, Miguel Castañé, Félix Camús, Tomás Coris, Pedro Coris, Joaquim Cardó, Francisco Cardó, Antonio Cardó i Plademunt, Buenaventura Cardó, Antonio Cardó, José Codina, Joaquim Cardó i Sires, José Costas, Martín Casas, Rafael Corcoy, José Divin, Ramón Domenech, Juan Domenech, Juan Escat, José Ferro, Baudilio

Fábregas, Tomás Fontrodona, Felipe Garriga, José Gelpí, Esteban Garriga, Francisco Gibert, Sebastiana de Gibert Garriga, Ramón Galup, José Gallart, Francisco de Asís Lluís, Antonio Llampallas, Bonoso Marès, Juan Mora, Domingo Marriera, Joaquim Oms, José Pou, Francisco Ruyra, Francisco Suñé, Sebastián Sans, Reparada de Risech Samada, Guillermo Torró, Pablo Torró, José Torras, Juan Vilas, i Ramón Vall-Iloberas. I els socis donadors Gerardo Rodés. Hi havien recaptades d'altres anys la quantitat de 52 pta.

El 16 de desembre salvaren a la rada de Blanes 6 tripulants del llagut *Rosita*. Aquest dia Prats notificà el salvament, i es publicà la següent transcripció:

<<Excmo. É ilmo. Sr.: En este momento digo al Excmo. Sr. Ministro de Marina lo siguiente: A las nueve horas de esta mañana, reinando temporal del S.S.O. y rompiendo la mar en toda la playa, se encontraba fondeado en esta rada el laud de cabotaje Rosita, su patrón Vicente Carmona, de la matrícula de Vinaroz, con cinco tripulantes y carga de sal, cuyo buque, por

garrearle las anclas, indudablemente se hubiera estrellado en esta playa.

Viendo esta Junta de mi presidencia, tripulantes y buque en peligro, dispuso que una de las dos embarcaciones destinadas al salvamento embarcarse un buen calabrote con un ancla, y sin reparar en la exposición, han ido a tenderla por el Sur, asegurando lo posible el buque y salvando la tripulación, llevándolos a tierra. Dificultosa ha sido la operación y muy expuesta, pues el viento era huracanado, la mar rompía por la proa del laud y apenas podían bogar los valientes remeros; no obstante se ha conseguido el salvamento de la gente y también del buque. Lo que tengo el honor de trasladar á V.E. en cumplimiento de mi deber, haciéndole especial mención de D. José Gallart y Gelabert, patrón y comerciante, vocal de esta Junta local que según costumbre ha sido el primero en presentarse en el sitio del peligro para botar y varar la embarcación y contribuido á su feliz éxito.- Dios guarde á V.E. muchos años. Blanes 16 de Diciembre de 1886.- Excmo. É ilmo. Sr.- Joaquim de Prats.- Excmo. é ilmo. Sr. Presidente de la Sociedad Española de Salvamento de náuticos.- Madrid.>>

El Consejo Superior ha enviado las gracias á todos los que contribuyeron al éxito del salvamento y muy especialmente al señor don José Gallart y Gelabert.

El 1887 la directiva estava composta pels mateixos membres de 1885 i 1886. La identitat de l'organització estigué composta pels socis fundadors: José Chacar, i Joaquim de Prats i Pujals. Els socis subscriptors Juan Auger, José Bolívar, Miguel Bolívar, Bartolomé Alcalde Bosch, Francisca de Prats Calbetó, José Capella, Miguel Castañé, Félix Camús, Pedro Coris, Joaquim Cardó, Francisco Cardó, Antonio Cardó i Plademunt, Buenaventura Cardó, Antonio Cardó, José Codina, Joaquim Cardó i Sires, José Costas, Martín Casas, Rafael Corcoy, José Divin, Juan Domenech, Juan Escat, José Ferro,



Baudilio Fàbregas, Tomás Fontrodona, Aniceto Font, Felipe Garriga, José Gelpí, Esteban Garriga, Sebastiana de Gibert Garriga, Ramón Galup, José Gallart, Francisco de Asís Lluís, Antonio Llampallas, Bonoso Marés, Juan Mora, Domingo Marriera, Joaquim Oms, José Pou, Francisco Ruyra, Francisco Suñé, Sebastián Sans, Reparada de Risech Samada, Joaquim Soler, Guillermo Torró, José Torras, i Ramón Vall-Lloberas. I el soci donador Gerard Rodés. El maig de 1887 ambà a la junta el canó *Deligne* de Torrevella. Faltava una llitera per a cadàvers, una guia de 150 m i el carro del canó estava deteriorat. Demanaren a la Central autorització per adquirir a Barcelona la llitera, i restaurar el carro. No realitzaren exercicis per la falta de projectils que segons Prats s'encarregaren a Cartagena. L'aparell es conservà al magatzem del gremi de mareants per cessió gratuïta que feu el vocal de la junta, sr. Gallart. Per aquesta circumstància la Central demanà a la junta pressupost per construir la caseta per al llançacaps. El 23 de desembre es salvaren els 9 tripulants del bergantí francès *Serafine* entre Calella i Pineda, que notificà a la Central la directiva, que era la del 1886.

El 1888 la junta directiva era la mateixa dels anys anteriors, llevat la baixa de Josep Gallart com a vocal. Els socis fundadors eren Josep Chacar i Joaquim Prats i Pujals. Els socis subscriptors Joan Auges, Josep Bolívar, Bartolome Bosch, Francisca de Prats Calbetó, Josep Capella, Miquel Castañé, Félix Camús, Pere Coris, Joaquim Cardó, Francesc Cardó, Antoni Cardó i Plademunt, Buenaventura Cardó, Antoni Cardó, Josep Codina, Joaquim Cardó i Sires, Josep Costas, Martín Casas, Rafael Corvoy, Josep Divín, Joan Domenech, Joan Escart, Josep Ferro, Baudili Fàbregas, Tomás Fontrodona, Aniceto Font, Felip Garriga, Josep Galpi, Esteban Garriga, Sebastiana Gibert Garriga, Ramón Galup, Francesc d'Asís Lluís, Antoni Llampallas, Bonoso Marés, Joan Mora, Domingo Marriera, Joaquim Oms, Josep Pou, Francesc Ruyra, Francesc Suñer, Reparada de Rissech Samada, Joaquim Soler, Guillem Torró, Josep Torras i Ramón Vall-Lloberas. Els soci donador Gerard Rodés. La junta comptava amb un llançacaps *Spandau*.

El 7 de febrer de 1889 se salvaren vuit tripulants d'un llagut de pesca a tretze milles

davant d'Arenys de Mar. La junta notificà el salvament a la Central que concedí una medalla de premi d'argent i sis de bronze.

El 14 de maig de 1891 se salvaren els dos tripulants del llagut *Tomasa* al port. La junta notificà el salvament a la central, que concedí una medalla de premi de bronze. El 1895 la central de la Societat demanà a la junta antecedents pel salvament realitzat per les tripulacions de tres llanxes de pesca a cinc tripulants d'una altra que sotsobrà a conseqüència d'un violent cop de mar el 10 d'abril. A més, la tripulació del llaüt *Isabel*, que naufragà, fou salvada pel llançacaps de l'estació de Blanes. Ja, el 1896 l'inspector de la SESN realitzà visita d'inspecció a la junta per reorganitzar-la. Malauradament no ho aconseguí per la manca d'interès de la gent de mar. Donada la importància de l'informe emès i per l'inventari del material de la junta exposo la transcripció, que és la següent:

BLANES

Doloroso es decirlo; pero en su visita á esta localidad, el Sr. Inspector no encontró Junta ni Socios.

El material se conservaba en un almacén de máximas condiciones y al cuidado del cabo de matrícula. Nuestro Inspector procuró reorganizar la Junta, y al efecto acudió á varias personas; pero convencido de que eran del todo inútiles sus esfuerzos para reunir Socios en número suficiente para constituir Junta, desistió, pues unos por egoísmo y la gente de mar por su gran indiferencia en este asunto, le hicieron comprender que no eran elementos á propósito para establecer algo permanente.

En su consecuencia, inventarié lo almacenado, con objeto de repartirlo entre las Estaciones que necesitaran de aquel material y evitar así su completo deterioro.

Dicho material consiste en
Un cañon lanzacabos con su caja de madera.
Una cureña para dicho cañón.
Docena y media de chalecos salvavidas.
Dos anclas flotantes.
Una pieza, estacha, de cáñamo alquitranado.
Tres piezas de pioja alquitranada para guías.
Dos piezas de cabo blanco, geniqué, para andariveles.
Una canasta rosquete, guarnida, salvavidas.
Una caja con herramientas.
Una caja de madera con los motones y rabizas necesarios para guarnir los andariveles.

El conseller de la Societat, sr. Eliza, en la seva visita d'inspecció aconsellà que el material de salvament de la junta fos repartit entre les juntes de La Escala i de Sant Feliu de Guixols, i es donà de baixa la junta.

Una última notícia trobada data del 1906. Una comissió de pescadors del port de Blanes exposà a Josep Ricart i Giral, secretari de la junta de Barcelona, el desig per reorganitzar a Blanes la junta de salvament. Malauradament no s'aconseguí. En definitiva la junta local de Blanes tingué poca activitat en el servei de salvament per una falta important de subscripcions.

CONTRATA DE CONSTRUCCIÓ D'UNA FRAGATA A BARCELONA EL 1796. LA NAVEGACIÓ I LA NAÚTICA A CATALUNYA DES DE FINALS DEL SEGLE XVIII.

Contrata feta y firmada entre lo Patró Ysidro Pasqual y lo Mestre de Arma Joa. Mas p. construir una Fragata de compás y artillería de 600 Tons ab las maderas, partes y condiciones siguientes:

	Maderas de Burgos Pena, Palquián, Linores	
Primeros Cargados p. la Carena . . . 20 gnos q'nos	46	0
Videm: Lascaria de roca a cada . . .	31	0
Videm: abacia . . .	28	6
Videm: Puntal de Rodaga . . .	18	6
Videm: Puntal del corredo de Taula a Taula . . .	4	6
Videm: Puntal y amplia de la Carena . . .	1	8
Videm sobre la Carena se pondrá una pieza de Roura de graña a la part menor . . .	5	8
Videm: que otra pieza de la Carena del do sobre la Carena deca aumentará de graña a Pope y Proca la altura de la corona Roca que la madera deca de ayuda al punt de la primera forma . . .	6	
Videm: distancia de maderos de bona cara y bona cara . . .	1	0
Videm: Puntal de Roura de graña y amplia . . .	1	0
Videm: que las maderas segun de ligazon, cum ca randa, grama y segona y Baraganeta, se ca que lo canal siga d'alta de la Carena. Dos peus y las segonas deca arriba a altura del cantal del corredo, esta se de la cara de popa de la marina tanto mas a proa . . .	10	
Videm: se pondran quatro Errores per buaca a la Rodaga y dos per id. al corredo, tabas de graña . . .	0	
y amplia . . .	0	
Videm: se pondran quatro Jasso a Proa y un Pascepí repartida habien se consideren mas necesarios y un Escorpí a popa de graña ditas piezas . . .	10	
Videm: Los Contratos de la cubierta de la fragata ser de Roura a ten de graña . . .	4	
Videm: que las lamas deca de graña . . .	4	
Videm: Distancia de una laca al alta . . .	4	
Videm: En una laca per alta al ponar las Contratos de graña . . .	0	4
Videm: Los Trasmuros deca de graña y amplia . . .	0	4
Videm: que los Almiralleros de la cubierta de la fragata segun lo començ a p'ora de graña . . .	0	4
Videm: De una laca y alta, segun cosa acordada ab las maderas circunstancias, y ab las maderas graña sola que la cubierta de d'alta tenga de Siderada . . .	0	4
Videm: Distancia de la Cobera del Corredo . . .	2	0
Videm: que una cinta del obra esta segun de graña . . .	4	0
y amplia . . .	0	0
Videm: Sobre otras ditas ditas se pondra las maderas de graña . . .	4	0
Videm: que la d'alta C'aborda sera a la sola lo que se la obra nueva començ a el pontal y discrepa a la sola . . .	2	0
Videm: Sera las tres ditas de la obra sola, y pondran tres ditas de maderas de Pl. de Pope a Proa y de ditas tres ditas una a la C'aborda deca de de Rodaga y la C'aborda aumentará sobre las ditas a tres Puntadas segun Linores, y otras ditas a la C'aborda a . . .	0	0
Videm: Las Dimensiones del Quadro de Pope de Roura de graña . . .	0	0
Videm: Clavetas de vna ditas gambotas . . .	0	0
Videm: Distancia de popa a Proa de Pl. contra Empera de Roura de Graña . . .	0	0
y amplia ditas Piezas . . .	0	0
Videm: Se pondra una Cinta a cada Cap de Cuatro d'altos en la Cap de la C'aborda de Long a popa, se pondra una Bacoza del mismo ampli de las ditas y de graña, se pondra una Cinta a cada cap y pondra de la lapa, guadaña a Pope y Proa, Tons a Pope y Proa, Batas a la lapa de la C'aborda Molinet, Cabreantes ab haves para montar las piezas y monten, Pascepí y quantos Molinetes tot tot respectat a la obra. Otra de Mestre Trabalar feta y acordada, tot		

Extrat dels *Manuales de Marina de 1796* fol 1188. Escribano Vicente Simón, *Archivo Colegio Notarial de Barcelona*. Fons procedent de l'antiga Escribania de Marina. Recerca documental del nostre associat en Jordi Busquets.

Las partes de las maderas, Lancha y Bot, Escotillas y Correo, corresponden a esta Fragata, para buca las Manguetas y cables, se venden las Argamas y no se demas necesarios para la navegacion. Que para la lista esta se pone qualitas, tanto lo El como lo Roura, y desde entonces d'obra que los maderos tanto de d'alta a maderas con de suma a maderas y la cubierta deca ser roca y las lamas del repartida, que de sola de aygua si no segun fumbell que a lo madero deca segun tres maderas y que de cara de aygua en d'altos no se ha paga haver con fumbell.

La sobredita Fragata queda ajustada por lo preu de dos mil y cinco cientos (Dos mil quinientos Barases); las ditas se pagaran ab tres partes, la primera qual se mandará lo qual de dita Fragata, la segunda qual se mandará las maderas de d'alta y la tercera qual se mandará la obra de que se començ a la dita Fragata y per ser aygua lo començ fuma la que començ a buca de d'alta de Segura de mil setecientos y seys.

Ysidro Pasqual. — Joseph Mas.

Consta como Maestro Mayor de Carabinas de d'alta de esta Meistranza, que el Maestro Individuo de esta Joseph Mas es ayga y capaz para construir la Fragata que se ditas, para d'alta de Segura de mil setecientos y seys. — Juan Juliá y d'altos.

Baja nueve de Segura de mil setecientos y seys. Passa a la Marina de Marina de esta Proa y d'alta de que començ a ella el començ a d'alta de d'alta. — Castañeda.

Y las ditas partes d'alta y aprobada la real Cedula y se començ a d'alta, prometen la una a la otra reciprocamente observar, con todas las condiciones con la menor contravencion, y a en cumplimiento obligados, respectivamente todos sus respectos, maderas maderas d'alta de d'alta y per haver, con respecto a las leyes de d'alta y a su propio libro con aygua respectos al de Marina, y Justas Superiores y Ministros y Tribunales de Su Mage, con todas las d'altas que se ditas. En cuyo cumplimiento se lo obligaron y se ditas con d'alta de mil el d'alta de d'alta, siendo presentes por testigos Joseph Roura y Jacobo Roura, residentes en la presente Ciudad de Barcelona, residentes para el d'alta de d'alta. — Ysidro Pasqual. — Joseph Mas. — Aste no, d'alta de d'alta y d'alta de d'alta, no ocupo del de Marina (Manual de Marina 1796, fol. 1188.)

Per la cronologia del contracte estem davant d'un dels primers contractes de construcció de vaixells catalans en una època, a partir de l'any 1778, en la que el rei d'Espanya Carles III alliberà oficialment per decret les rutes d'Amèrica, militaritzades fins aquells moments en nom de la Corona de Castella. Gràcies al decret de lliure comerç els Catalans alliberen la seva vocació marinera, i s'entra en l'època de la marina vuitcentista: l'època daurada de la marina catalana.

El contracte entre el patró Ysidro Pasqual i el mestre d'aixa Joseph Mas per construir la fragata consta de la descripció de les diverses parts constructives del buc en mides de *Burgos* (peus, pulsades i línies), i dels diversos elements constructius de coberta: molinet, cabestrant, arboradura, àncores, llanxa, bot, escotilles, etc. El pagament està dividit en tres parts (en l'assentament de la quilla; en la posada dels primers baos, i en l'acabament de l'obra) pel preu de 10.500 lliures moneda *Barases*. Al contracte s'afegeix la constància del mestre major de fusters de ribera de la meistrança de Barcelona, Juan Juliá i Antunez, que dóna per apte al mestre d'aixa Joseph Mas per construir la fragata. Està datat a Barcelona el 7 de setembre de 1796. Passà a l'escribania de marina de la provincia de Barcelona el mateix dia per fer constar el contracte. Acaba

mateix dia per fer constar el contracte. Acaba amb l'aprovació del contracte i del seu contingut amb totes les condicions per ambdues parts, i com a testimonis Josep Raures i Joachim Raynes escrivans de Barcelona, i Salvador Fochs i Broquetas escrivà del ministeri de Marina.

La navegació i la nàutica a Catalunya des de finals del segle XVIII fou el reflex d'una època que començà a partir de l'any 1778, en la que el rei d'Espanya Carles III alliberà oficialment per decret les rutes d'Amèrica, militaritzades fins aquells moments en nom de la Corona de Castella.

Amb aquest decret de lliure comerç, els Catalans alliberen la seva vocació marinera tan de temps continguda i es reflecteix en una època gloriosa de la marina catalana, el segle d'or que fa referència al centenari que aproximadament aniria del 1780 al 1880. Durant els anys 1829 i 1860 es concentrà l'auge de la construcció a les drassanes Catalanes, amb parèntesis remarcables durant els anys 1842/5 i 1852. Fou un temps esponerós per als homes de mar de les nostres ribes. Constructors, mariners, comerciants, aventurers, gent amb ull i empremta s'enriquien; alguns d'ells molt: els *Americanos*. El retorn a casa d'aquests catalans instal·lats a Amèrica se sentí a les nostres viles mitjançant les seves fundacions públiques (l'Hospital Nuevo de Arenys, el Casino de Canet, el ferrocarril Barcelona-Mataró, etc.) i/o construccions de les seves viles per a ús privat on van recrear l'ambient colonial, que avui encara es poden veure a molts llocs de les nostres pobles costaners.

Els velers Catalans: bergantins, pollacres, goletes, fragates, corbetes etc., s'especialitzaren en la *Carrera del Tasajo* en la que es carregava a casa productes de la terra (vi, oli, aiguardent, joguines, paper, suro, fruita seca...) i els transportaven a Amèrica del Sud on carregaven el *Tasajo*, carn de boví salada, que constituïa l'aportació protèica dels esclaus negres que treballaven sobretot a les plantacions cubanes. Els nostres velers transportaven *Tasajo* a les Antilles, on carregaven cotó, sucre, cacau, fusta i productes colonials, que duïen a Catalunya. Fonamentalment aquest era el tràfic marítim-comercial que sortia de les nostres ribes i que tomava, encara que hi havia una altra carrera no oficial cap a les

costes africanes on els nostres velers carregaven esclaus i els duïen a les Antilles.

La presència comercial catalana a Amèrica constituï la construcció d'aquests bells vaixells a les nostres platges, el comerç del vi, de l'oli, de l'arròs, de la taronja, de la fruita seca (avellana, ametlla, figues), fabricats tèxtils, joguines, fàbriques de veles, corderies etc. Era tota una activitat que prenia una extraordinària projecció. Paral·lelament al nombre de vaixells hi havia el desenvolupament de capitans i pilots en relació a la tècnica i ciència de navegar en la creació de les Escoles Lliures de Nàutica a Catalunya.

L'aventura catalana d'anar a Amèrica en un principi començà amb l'aventura dels correus marítims efectuats en embarcacions de dimensions més reduïdes, falutxs, barques de mitjana, mistics, etc., que portaven correu i mercaderia de Barcelona i d'altres ports fins a Montevideo i Buenos Aires. A la meitat del segle XIX la navegació dels Velers es trobà en el punt de màxima altura, ja que les construccions dels vaixells eren nombroses en tot el litoral. En aquells moments es feien vaixells sòlids i mariners i la tècnica de la navegació s'havia depurat molt.

A finals del segle XIX la marina de vela Catalana patí una crisi important degut a les següents causes: la inadaptació de la construcció naval, la pèrdua dels mercats colonials, la crisi de la vinya i, per últim, la crisi de les empreses navilieres dedicades al comerç. La crisi de la Marina Catalana no afectà l'economia general, al contrari, ja que hi hagué un creixement important de la producció industrial, conseqüència de l'aplicació del vapor en aquest sector. D'altra banda el vapor també s'incorporà als transports amb la creació de la primera línia de ferrocarrils a Espanya (entre Barcelona i Mataró), que contribuï a transformar la franja costanera i les rutes de cabotatge, que entraren en un període de crisi profunda.

En els transports marítims, la substitució de la vela pel motor i la construcció del buc de ferro i acer configuraren el canvi més profund sofert per la navegació fins a aquell moment. L'adopció d'aquestes millores tècniques asseguraren una major regularitat i capacitat dels vaixells. Tot d'una foren causa de la desaparició dels vaixells de la marina mercant del vuit-cents.

COL·LOQUI CURIOSITATS DELS ELEMENTS I SISTEMES DE SALVAMENT DE NÀUFRAGS

Antoni Rodríguez Fernández

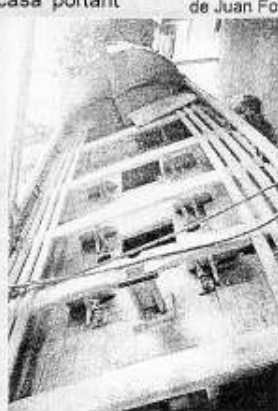
En Nestor Sanchiz Guerrero, conservador del Museu d'Història de Sant Feliu de Guixols exposà la història del bot salvavides *Miguel de Bohera*, que prestà servei a la junta de salvament de Sant Feliu de Guixols. A l'acte assistiren 10 persones.

Començà el col·loqui amb dades sobre Sant Feliu de Guixols. A mitjans de s. XIX era un poble gran amb una població de molta empenta. Es recolzà en una diapositiva d'una pàgina escrita on s'exposà els temps esplendorós que passava la vila a la 2^a del s. XIX. Passà de 5.487 habitants el 1842 a 11.333 habitants el 1.900. La indústria del suro anava vent en popa —es construïren les fàbriques Batet (1869, 1887, 1895 i 1899); Perdrieux (1872); Rovira (1872, 1884, etc), etcètera. Diversos *americanos* havien fet fortuna i tornaven a casa portant idees renovadores. Les fonts públiques foren escampades per la vila per començar a fornir aigua potable als guixolencs des del 1856. Aparegué el primer setmanari *El Eco Guixolense* el 1878. El telègraf, tan important per als fabricants de taps, començà a funcionar el 1882. En resum, dintre d'aquest context es constituí la junta de salvament de naufrags a Sant Feliu de Guixols.

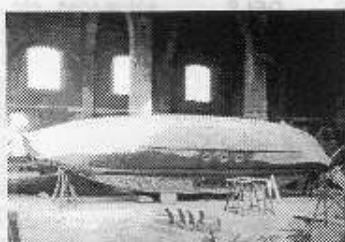
En Nestor, per fer l'exposició del seu col·loqui, feu servir com a guia les anècdotes de la publicació de l'Esteve Cruaïes titulada *El Salvament*, i diapositives de diversos documents de la junta de salvament referent a l'adquisició del material de salvament, l'acte de bateig del bot

salvavides, etc..., que els comentà i exposà la situació de diversos esdeveniments. De la sèrie de diapositives comentades destaquen del dietari diversos documents amb els donatius de les embarcacions que recalaven a Sant Feliu i on es pot fer un seguiment. Els documents exposats foren:

- Document del 18.09.1888 amb el nom del president Joan Casas el dia 19.09.1888.
- Document que fa constar uns peus d'anunci a cada costat de la platja.
- Document que fa constar el que fos innecessari els fonaments sobre la roca per construir la caseta.
- Document que fa constar que el canó *Dawson*, que havia de prestar servei a Sant Feliu de Guixols anà extraviat a Tarragona. Es demanà amb insistència el 8 de novembre de 1889 pel president Joan Fortó.
- Document que fa constar una bola de 2 m de diàmetre a punta i punta de la badia de Sant Feliu de Guixols.
- Document que fa constar el trasllat, mitjançant l'escampavia *Dolores*, del material de la dissolta junta de Roses per prestar servei de salvament a Sant Feliu de Guixols. Datat el 19 de novembre de 1889 i amb els noms de Joan Fortó, i Joan Mas i S. Andreu (president, secretari i tresorer de la junta).
- Rebut del Sr. tresorer de la SESN de la quantitat de 50 pta import de les despeses dels 4 homes pel viatge del bot salvavides. Data l'agost de 1898. Signat pel secretari de la SESN Pedro de Novo y Colson, i amb els noms de Juan Fortó i Sebastián Andreu.
- Document que fa constar les despeses per a la tripulació del bot salvavides.
- Despeses del dia 20.08.1898 de la festa del salvament per llançar el bot a l'aigua.
- Document que fa constar una invitació. Datat el 23.08.1898 per assistir a l'acte de benedicció del bot salvavides. I, la diapositiva de la fotografia de l'acte de benedicció.
- Document que fa constar el carro-avarador amb les despeses per a 4 cabals. Amb el nom del president Juan Figueras.
- Document que fa constar les despeses de la botadura del bot. Datat el 21.08.1898.
- Document que fa constar que no hi ha artifes a Catalunya per construir els carros per al llançacaps tipus *Dawson*.
- Document que fa constar el malaurat incident de la mort de tres tripulants del bot salvavides de Ribadeo per comentar que molts dels tripulants, pescadors de les viles, no sabien nedar.



- Document que fa constar diverses donacions d'embarcacions ancorades a Sant Feliu de Guixols per a fons de beneficència de la SESN.



- Diapositives dels escalegns i els estrops del bot. Els escalegns es conserven en perfecte estat, a diferència dels estrops dels remns molts desgastats. Comentà que el bot anava més a vela per ser la tradició mediterrània.

- Document que fa constar els tripulants d'un gussi. Datat el 28.05.1897.

- Pàgina de l'article de l'Esteve Cruaïnes on consta els premis en metàl·lic. Acompanya la cita 14 del citat article.

- Medalla d'argent a Sebastián Andreu. Sense concretar si és de cooperació o de premi.

- Document que fa constar una multa per no haver retirat un baròmetre de mà. Data el 04.02.1893.

- Document que fa constar el malentès del canó Dawson a Tarragona. Data el 25.09.1889.

- Dibuix del canó Dawson amb l'alga posada.

- Pàgina de l'article de l'Esteve Cruaïnes on consta el llançacaps Spandau. El butlletí de la SESN de 192. Premis en metàl·lic. Acompanya la cita 12 del citat article. I, diapositiva de les

auxilis prestats als



- tablilles orientatives per als naufragats amb anglès, francès i espanyol per ser salvats mitjançant el llançacaps.

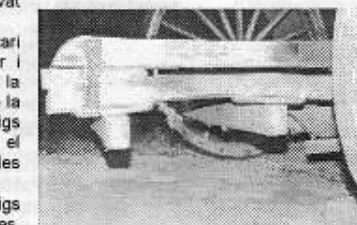
- Document que fa constar l'inventari de dues galledes –una de cuir i l'altra d'acer. I, diapositiva de la galleda d'acer amb l'emblema de la SESN amb l'estrella i els raigs vermells amb el fons blanc. I, el rebut d'entrega de les galledes data el 05.10.1896.

- Diapositiva del rebut dels migs bucs per a caixonets d'almoines. Rebut per Miguel Boada de dos limosneros pel preu de 40 pta. Datat el 23.09.1889.

- Inventari que fa constar 1 telègraf internacional complet. No el tenen com tampoc una brúixola inventariada.

- Diapositiva de la caixa del llançacaps Spandau per a l'estació de Sant Feliu de Guixols amb les cordes trenades. Segons Nestor s'havien d'enviar a Anglaterra per tornar a muntar els caps per la seva complicació pels homes de la vila.

- Diapositiva del plànol de la caseta de salvament. Publicat a l'article de l'Esteve Cruaïnes. Comentà la difícil botadura del bot a l'aigua en cas de sinistre per haver de muntar els 4 cavalls i la brigada del bot.



- Diapositiva del dibuix de la segona caseta de salvament arran de platja. Publicada a l'article de l'Esteve Cruaïnes

- Document que fa constar la velada literario musical –Cercle Foch-promoguda per la junta de salvament de Sant Feliu de Guixols.

- Dos segells de la Junta local de Sant Feliu de Guixols i el logotip de la SESN publicat als seus butlletins.

- Document que fa constar el nomenament del patró del bot salvavides. Datat el 07.02.1929.

A part, d'això en Nestor ens comentà que d'unes seixanta juntes de la SESN constituïdes a l'estat Espanyol només es conserven tres bots salvavides. El de Vilanova i la Geltrú, el de Calafell, i el de Sant Feliu de Guixols. Abans, però ens parlà del mestre d'aixa guixolenc, en Emili Bosch, que havia construït els bots salvavides del Port de la Selva i Cadaqués, per comentar que el bot salvavides de Sant Feliu de Guixols, el Miguel de Bohera, fou construït per Burell i Cia. després que el Sr. Miquel Cardona no es pronunciés en el seu pressupost, que el tenia presentat des del 1891. També ens parlà del projecte del museu de salvament, un museu únic a Europa amb tots els equipaments –caseta, bot i llançacaps-, estris i accessoris com a tots els materials d'una estació de salvament de naufragats, llevat de dos museus a Anglaterra – un amb un bot salvavides i un altre amb només accessoris-.

En definitiva en Nestor recollà tot el seu col·loqui en la visualització de diapositives i d'un seguit de documents de la junta local de salvament de naufragats de Sant Feliu de Guixols. I, amb la seva humilitat ens feu passar una estona entranyable i molt emotiva pel fet que es pogué sentir que és un home que estima el nostre patrimoni marítim.

Full Informatiu del Col·loqui, MMB: Fotografies del bot salvavides en procés de restauració a la llotja de Sant Cristòfol del MMB l'any 1991. Autor: Antoni Rodríguez Fernández; Fotografia del carro-avarador a la llotja de Sant Cristòfol del MMB l'any 1991. Autor: Isidre Oliveras i Parera.

EL SANTA EULÀLIA DEL MMB. HISTÒRIA, RECUPERACIÓ, I ACTE D'AVARADURA. MMB

El pailebot *Santa Eulàlia* del MMB fou construït a Torrevella - província d'Alacant - a les drassanes d'Antonio Mari Aguirre. Aparellat amb tres màstils; l'eslora entre perpendiculars de 29,30 m.; 8,50 m. de mànega; 3,50 m. de puntal; i 155,43 tones netes.

Inscrit i abanderat el 31 de gener de 1918 obtingué la Reial Patent núm. 1.342 el 28.12.18. Fou adquirit per l'armador Pascual Flores Benavente que el posà el nom d'una de les seves filles, *Carmen Flores*, i el va inscriure a la llista 2ª fol 28 de Torrevella. Entrà a la Capitania d'Alacant el febrer de 1919, i després a Torrevella. El primer patró fou Francesc Mari Aguirre. Inscrit a Torrevella com a patró de cabotatge en el foli 6 de 1892.

El pailebot se'l començà a conèixer amb el nom de el Chulo per les qualitats marineres. El 14.07.1928 el comprà Jaime Oliver Muner, de Palma de Mallorca que el posà el nom de *Puerto de Palma*. Se'l va instal·lar motor i se'l va modificar l'aparell al treure-li un pal per compensar l'espai necessari del motor per a què la bodega quedés lliure d'obstacles. En Oliver el vengué a la *Naviera Mallorquina* el 1936, que el canvià el nom a *Cala Sant Vicens*. Ja el 1968 se'l va instal·lar un nou motor francès de la marca *Deaudoquin* de

150 cv. El 1970 el comprà la *Cia de Materiales para la Edificación S.A.*, que el va treure el pal major per conservar el pal trinquet amb el seu velamen.

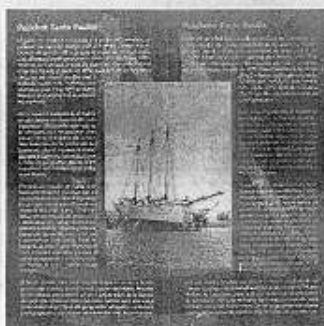
El 1973 el comprà la *Cia de Salvamento y Recuperaciones Marítimas S.A.* i el posà el nom de *Sayremar Primer*,

però dos mesos més tard el canvià el nom pel de *Sayremar I*. Es realitzà un seguit de canvis substancials al buc, allotjament, paiols

i ponts per adequar-lo als nous usos, i s'instal·laren 6 maquinetes, 1 màstil metàl·lic, 2 grups electrògens i una nova instal·lació elèctrica, que amb una maquinària auxiliar i unes instal·lacions especials, com una cambra de descompressió, revaloritzaren el vaixell, que es dedicà entre altres coses a treballs de reflotació.

El 1980 el va adquirir la *Cia Kilow S.A.* d'Eivissa. El dóna de baixa de la matrícula de Palma i el passà a la de Cartagena a la llista 2ª foli 40 l'any 1986. Durant una de les operacions de salvament d'un vaixell al port de Barcelona es va conèixer. Al gener de 1997 el *Sayremar I* era subhastat a Cartagena per pagar uns

deutes de la Seguretat Social, cosa que aprofità el MMB, que després de moments de tensió i suspens en tenir l'objectiu desitjat des de feia molt temps l'adquireix i el traslladà a les drassanes Bazán



per a la seva revisió i posada a punt per tal de fer el viatge a Barcelona el febrer.

Abans de restaurar-lo no conservava l'arboradura i tenia sobre coberta massa maquinària per la tasca que realitzava. Amb la restauració recobrà la

bellesa de la seva època de més gran esplendor.

El 26 de maig es feu l'acte d'avarada del pailebot al moll de Bosch i Alsina (moll de la fusta). El pailebot fou apadrinat per S.A.R. D. Felip de Borbon. A l'acte assistiren els presidents de les institucions del consorci Manuel Royes i Vila, de la Diputació de Barcelona; Joan Clos i Matheu, de l'Ajuntament de Barcelona; i Joaquim Tosas i Mir, de l'Autoritat Portuària de Barcelona. Finalitzat l'acte hagué una recepció al Museu Marítim, a les Drassanes Reials.



El MMB el mostrà als Barcelonins en les festes de la Mercè. La idea és mostrar-lo en multitud d'actes en els quals es busqui principalment la recuperació i el coneixement d'aquesta antiga manera de navegar sense cap esperit de competició.

Bibliografia i Fotografies:

Un vaixell històric com a perllongació del Museu Marítim al Port de Barcelona. Revista Drassana, pags. 4-7.

El Pailebot Santa Eulàlia es dona a conèixer per les Festes de la Mercè. DBI. Informatiu Diputació de Barcelona. Setembre 2000. Portada i pags. 8-9.

Díptic Pailebot Santa Eulàlia. MMB i Invitació dels presidents de les institucions del consorci a l'acte d'avarada del pailebot

Diverses fotografies de l'acte d'avarada del Pailebot. Autor: Antoni Rodríguez Fernández.



PAILEBOTS I DRASSANES A CATALUNYA I VALÈNCIA.

Antoni Rodríguez Fernández

A les dècades de 1910 i 1920 les drassanes catalanes i valencianes continuen la construcció dels pailebots, i inclòs es constituïren noves drassanes com fou el cas de *Empresas y Construcciones Navales S.A. de Vilassar de Mar* creada el 21 d'octubre de 1918. Hi hagué un apogeu en la construcció d'aquests tipus de velers.

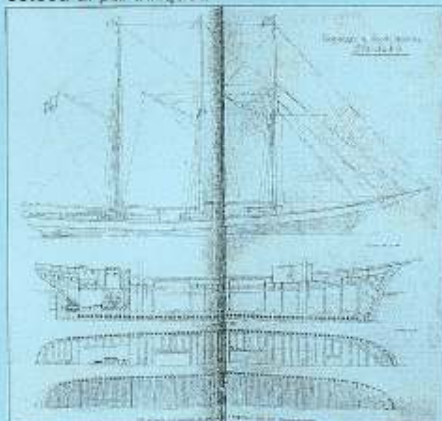
L'aparell dels pailebots amb les veles cangrees i escandaloses treia un bon rendiment a la navegació. S'aprofitava els vents de bavor o estribord amb posicions de 45° -a un descuartelar- i inclòs uns 35° -en cenyida-. Moltes vegades feien servir una gran verga amb una vela quadra al pal trinquet per aprofitar els vents de popa i per les aletes.

Els pailebots de 3 pals -trinquet, major, i messana amb creuetes, tamborets i mastelers de proa, major i messana- i veles cangrees, escandaloses i sovint la vela quadra del trinquet- contaven amb l'eixàrcia fixe a proa amb els estais, nervis de focs, i una trinquetilla amb la maniobra de l'escota; l'estai de masteler de proa i estai del pal major, els obencs als pals trinquet, major i messana; i les burdes, una a cada banda de tots tres pals i guiades per l'extrem de les creuetes fins al galop. L'eixàrcia de labor era composta mitjançant roldanes i quadernals per maniobres que acaben a coberta i a les bandes, aquestes són les següents:

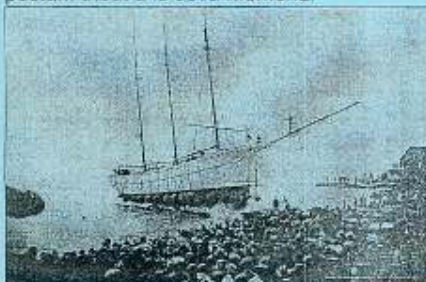
- A la verga del trinquet la maniobra de les brasses -amb xunxo de tres argolles-, drissa i amantells.
- A la botavara de cranc trinquet l'escota de trinquet. El mateix, amb la seva corresponent nomenclatura, al pal major, i messana.
- Al pic cranc del trinquet la drissa del pic trinquet i boca de la drissa del pic amb guindaressa amb roldanes. El mateix al pal major, i messana.
- L'amantell de la botavara del cranc trinquet amb maniobra a la creueta. La mateixa maniobra de l'amantell de la botavara del cranc major. I, a la botavara de la cangrea de la messana l'amantell era doble amb maniobra a la creueta del pal messana.

A Catalunya hi hagueren, entre altres, drassanes a la costa del Maresme la ja

comentada *Empresas y Construcciones Navales S.A.* de **Vilassar de Mar**. La drassana començà els treballs de construcció amb el projectat plànol d'un pailebot de tres pals dibuixat per l'enginyer Juli Torrecassana. D'aquest plànol es publicà la part corresponent a la construcció del buc i bèl·lic. Destaca del clàssic aparell de pailebot la projecció de la verga amb la vela quadra estesa al pal trinquet.

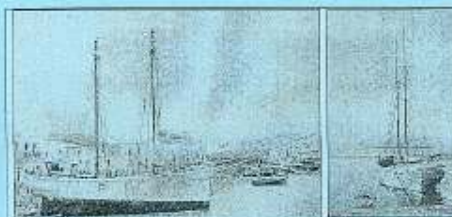


A **Barcelona** destacaren en la construcció dels pailebots les drassanes *Minguell*, a Casa Antúnez. Per aquestes dates botaven el pailebot *Solguil*, que tingué com a pailebot bessó el *Pepe*, anomenat després *Vilassar de Mar*. En la botadura del *Solguil* va ocórrer una trista circumstància: la que havia de ser la seva madrina, una filla del sr. Francesc Minguell morí per aquelles dates. Aquest fet feu que el pailebot s'anomenés *Solguil* com a pòstum tribut a la seva memòria.



Fotografia de la botadura del pailebot *Solguil*. Hi ha una altra fotografia d'un primer moment publicada al llibre de l'exposició "De l'Ebre a la Mar, gent, paisatges i activitats". És la núm. 19 sota el títol "Avarament d'un vaixell de vela de tres pals els anys 1920, possiblement a la zona del Maresme. Fotografia: anònim. Arxiu de la Família Closas-Muns.

El *Solguil* fou, com el seu bessó el *Vilassar de Mar*, un bell pailebot de tres pals amb motor auxiliar, de 250 tones de desplaçament amb dimensions de 31,50 m d'eslora, 7 m de mànega i 3,80 de puntal. L'apogeu d'aquest tipus de bastiment es reflecteix pel fet que a les mateixes drassanes i al mateix temps havien altres dos velers en construcció, que havien de ser de 300 tones de desplaçament. A **Vinaros** destacaren les drassanes de la família Sorolla dedicada a la construcció de pailebots de 2 i 3 pals i de 250 tones. L'any 1918 construí el *Antonio Salomó* de 2 pals.



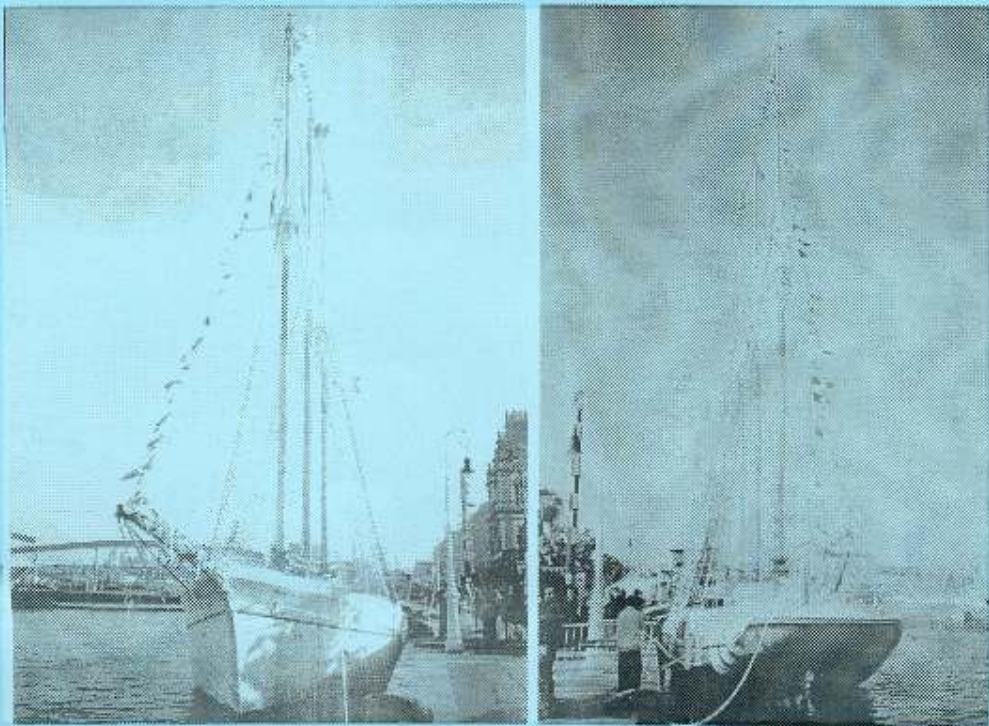
Pailebot *Antonio Salomó*, construïdo en el astillero Sorolla, en Vinaros. / Vinaros.- Pailebot *Antonio Salomó*, construïdo en el astillero Sorolla.

A **Torrevella**, el velamen de les embarcacions de la flota es dissenyava a mida pel mestre veler. Es té constància fotogràfica d'alguns dels pailebots de 3 pals de la flota: el *Salinero* i el *Emil* i la goleta el *Veloz*, que van portar el típic aparell de pailebot amb la característica verga al pal trinquet.

Espero que les paraules d'aquest article siguin esperonadores per a què algun dels socis o persona que estimi el nostre patrimoni realitzi un estudi detallat d'aquest tipus de veler, i de les nostres drassanes de construcció. Hi ha molt material escrit i fotogràfic que espera ser consultat. Som-hi.

Nota: Referent a la flota de pailebots construïts a Torrevella veure el llibre *Torrevieja: la sal de su gente*. Ayuntamiento de Torrevieja, 1990, pags. 24, 27, 52 i 62. I, el llibre de José Huertas: *Los últimos veleros del Mediterraneo*, que fou premiat l'any 1981 a Torrevella pel *Dia del Ausente* amb motiu del premi *Diego Ramirez Pastor*. Segons em comentà la directora del Museu de la Sal aquest setembre-octubre de 2000 es té intenció de fer una nova edició d'aquest últim llibre.

El MMB conserva una col·lecció de models de pailebots de 3 pals. Destaca el *San José* -núm. Inv. 34 i exp. adm. 14- construït per José Garguete i Amador Botella a Barcelona a finals del S. XIX. El model és de grans dimensions: eslora del buc 110 cms; eslora del botaló a la botavara 167,5 cms; mànega a la quaderna màxima 29 cms; puntal 19 cms; i, de la quilla a la perilla 128 cms. El sistema de construcció del buc és en falsa enramada, un pel desproporcionat, però l'aparell i l'eixàrcia fixe i de labor està molt ben detallada.



III
ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU
MARITIM DE BARCELONA