

La Sociedad Española de salvamento de náufragos. Un altre punt de vista sobre la nostra història marítima

Enric García



L'estació de salvament del port de Tarragona i el bot Teodora Lamadrid cap el 1929 (Foto Arxiu històric del port de Tarragona)

A mesura que, molt a poc a poc, anem avançant en la sempre difícil i apassionant tasca de conèixer millor la nostra història marítima, podem aprofitar per anar redactant una llista de tot allò que està encara per fer, per estudiar o per valorar correctament. És a dir, per cada cosa nova que sabem en descobrim tres o quatre de les quals tenim poca o cap informació. Sense pensar-s'ho gaire, ens vénen al cap qüestions com ara la història de les navilieres i

drassanes catalanes, la biografia de personatges claus a la nostra cultura marítima i dels quals sabem poca cosa (Sinibald Mas, Ricart Giralt, Joan Monjo, etc), la història de les escoles de nàutica de Barcelona, Vilassar o Masnou, les relacions comercials marítimes entre els ports catalans i els ports del nord d'Europa durant els darrers dos segles, el fenomen del ressorgiment de les activitats marítimes a Espanya, en general, i a Catalunya, en

particular, durant la Gran Guerra, la vida a la costa i als ports catalans durant la Guerra Civil de 1936-39, etc, etc.

A la nostra llista particular ocupava un lloc destacat l'estudi de les societats de salvament de naufragis i especialment del cas espanyol, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, institució fundada el 1880 i dissolta el 1972 en integrar-se dins la llavors recentment creada Cruz Roja del Mar. Hem acceptat el repte d'estudiar i explicar l'empremta d'aquesta institució a casa nostra i tenim en marxa un primer treball de recerca sobre les estacions de salvament a la costa catalana, una primera aproximació que necessàriament haurà de tenir una continuació a nivell local. En aquestes línies voldríem donar una breu notícia sobre el particular i apuntar les grans possibilitats que, segons el nostre punt de vista, ofereix l'estudi d'aquesta institució per a un millor coneixement de la vida marítima espanyola dels darrers temps.

Una mica d'història

Les societats de salvament de naufragis van néixer entre final del segle XVIII i principi del XIX a diferents llocs d'Europa i dels Estats Units. Les més antigues i millor conegudes són les angleses, que donaren peu a la creació, en 1854, de la Royal National Lifeboat Institution i que marcarien per a la resta del món les pautes del que havien de ser aquestes entitats. Per definir-les en poques línies hauríem de ressaltar-ne les característiques principals: iniciativa privada (que les mantindran gairebé sempre al marge d'organismes estatals), caràcter humanitari o filantròpic amb dedicació exclusiva a la salvaguarda de les vides humanes (al marge del salvament marítim entès com a rescat i recuperació d'embarcacions i mercaderies), finançament a base de donatius (les subvencions per part de les administracions ocupen un lloc relativament petit) i una íntima unió amb les societats marítimes que els donen vida.

Pel que fa a Espanya, els orígens de les societats de salvament són encara molt confusos. Un primer antecedent el trobem al riu Guadalquivir, ja que en 1773 es va crear a Sevilla una veri-

table estació de salvament per prevenir les desgràcies dels banyistes al riu. Una mica més tard trobem que les Ordenanzas Generales de la Armada Naval deixaven clarament la competència en matèria de salvament en mans de gremis de mareants i confraries de pescadors. La desaparició definitiva dels gremis en 1864 va deixar un buit que l'Administració no va omplir, per bé que el Ministeri de Foment va comprar a Anglaterra algun material de salvament;¹ així, entre els anys 1864 i 1873 van arribar a Espanya 13 bots in-submergibles (del tipus Beeching-Peake) i alguns aparells llençacaps o llençamarres. Al marge d'això, diverses poblacions com ara Santander, Águilas o San Sebastián van crear les primeres estacions de salvament nascudes d'iniciatives totalment privades.²

Però el gran pas endavant el va donar D. Martín Ferreiro Peralta, funcionari de la Direcció de Hidrogràfia, impulsor i creador de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, fundada el 19 de desembre de 1880.³ El primer president de la SESN va ser l'almirall Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal, Marqués de Rubalcava, qui anys abans havia protagonitzat una heroica operació de rescat, salvant els 18 tripulants del bergantí anglès Gulf Stream. La SESN seria declarada d'utilitat pública el 12 de gener de 1887.

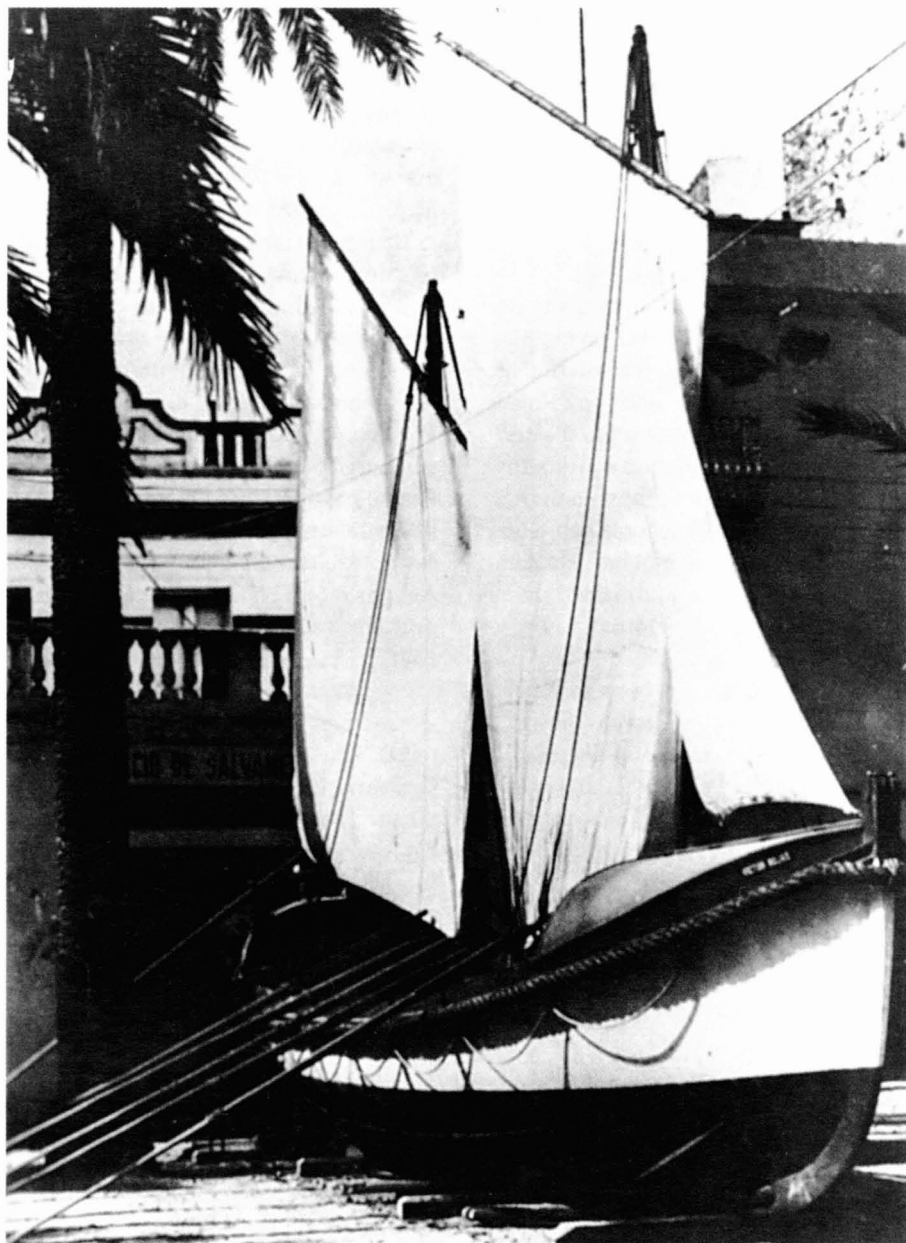
La SESN, instituïda a nivell estatal amb l'oficina central a Madrid, estava integrada per tota una xarxa de juntes locals que funcionaven segons el reglament de la institució. Podríem dir, sense filar gaire prim, que la SESN funcionava com una mena de confederació de Juntas Locals, amb una central a Madrid, el Consejo Superior, que coordinava el funcionament de la xarxa a través de la Comisión Ejecutiva Permanente. L'autonomia de les Juntas era força gran i era impensable, per exemple, que des de Madrid s'imposés un president de Junta o que es prenguéssin una decisió important al marge de la Junta afectada. Aquesta "democràcia interna" es va mantenir fins i tot després de la Guerra Civil, si bé ja com a mera aparença.

La Central coordinava el conjunt de les Juntas i supervisava les despeses (les Juntas Locals estaven obligades a presentar anualment inventaris i balan-

ços); aportava diners quan era necessari però sense rebre mai diners de les Juntas. En definitiva, la seva funció principal era la de mantenir cohesionat el sistema a nivell estatal. Segons paraules d'un inspector de la SESN, "una vez creadas, las Juntas Locales son completamente autónomas, debiendo sostenerse y renovar o aumentar su material con las suscripciones de la localidad que, íntegras, se emplean en ella; dando únicamente cuenta de sus actos a la Central para conservar la unidad de acción y recibir noticias de carácter técnico, de los adelantos que en el extranjero y aun en España se hagan en el material y organización; y también acordar premios, ya en medallas de la Sociedad, ya en metálico, en los casos que los merezca"⁴. Aquesta gran autonomia ha estat per a l'historiador font d'un munt de problemes, ja que ha provocat la dispersió i després la pràctica desaparició tant dels materials de salvament com de la documentació.

Com es creaven aquestes Juntas? Simplificant molt, direm que les forces vives d'una població on el problema de la seguretat al mar fos important podien reunir-se i crear una Junta Local, i posar en marxa l'Estació de Salvament corresponent. Captaven socis, recollien diners per comprar un bot o un canó llença-amarres,⁵ i també per edificar una caseta. La gestió era a càrrec d'una Junta Directiva, formada habitualment per un president, un vicepresident, un secretari, un tresorer i un nombre variable de vocals. Alguns municipis podien veure's protegits per l'existència d'una estació de salvament propera, que feia innecessària la creació d'una de nova. Per altra banda, als ports de Tarragona i Barcelona eren les Juntas d'Obres qui, teòricament, donaven suport a les Juntas de la SESN.

La major part d'aquestes Juntas van crear-se al final del s.XIX i principi del XX, i van viure el seu millor moment durant els primers cinquanta anys d'existència de la SESN, entre 1880 i 1930. Després aquesta institució patiria a fons, lògicament, la decadència de les activitats marítimes a les nostres costes: tancament de drassanes, disminució de la flota pesquera, etc. És a dir, va entrar en la dècada dels trenta en un clar procés de degradació que, superat el parèntesi de la guerra civil, va esde-



El bot de salvament Victor Rojas de Vilanova. Tant el bot com l'edifici que es veu darrera, ocupat encara per la Creu Roja, són testimonis vius de l'antiga estació (Foto MMB)

venir ja una supervivència gairebé nominal. Les causes són variades, però sens dubte la més important és que la seva raó de ser depenia de la vitalitat de les activitats marítimes. Molt important també va ser el fenomen de la motorització de la flota pesquera, fet que ofería noves possibilitats de lluita contra els perills a la mar.

Entre 1880 i 1936 la SESN va arribar a tenir a tot Espanya 63 estacions de salvament, dotades amb un total de 81 aparells llençacaps, 40 bots insubmergibles de rem i 16 de motor.⁶ En acabar la guerra només hi havia 14 estacions intactes, 12 bots en bon estat, 13 en condicions "de pronòstic reservat" i 18 desapareguts durant el conflicte, entre ells 7 de motor.⁷

El salvament i l'auxili als naufragats entre els anys quaranta als setanta va quedar en mans de l'Armada. En realitat, en subscriure Espanya al 1960 el Conveni Internacional per a la Seguretat de la Vida Humana al Mar, es preveia organitzar, ara sota responsabilitat de l'Administració, sistemes de seguretat i salvament al llarg del litoral i en alta mar. Això va posar de manifest l'urgent necessitat de reorganitzar el servei de salvament de naufragats. Finalment, després d'un procés força lent, l'estiu del 1971 va ser creada una nova secció de la Creu Roja: la Creu Roja del Mar, destinada a cobrir aquest forat. Ara la SESN, o el que en quedava, ja no tenia raó de ser. El 22 de febrer de 1972, reunida la SESN en Junta General Extraordinària, hom va decidir inte-

grar-se a la Creu Roja del Mar, amb tots els seus béns, drets i obligacions.⁸

Després de 92 anys, desapareixia la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos; entre el desembre del 1880 i el juny de 1971 aquesta institució havia intervingut directament en el salvament de 16.723 vides.⁹ Dels documents i materials que en formaren part al llarg de la seva història gairebé res no ha arribat a nosaltres, almenys pel que fa a Catalunya. El poc que queda, però, forma ara part del nostre patrimoni marítim.

La SESN a Catalunya: Breu cens de les estacions

La història definitiva de les estacions de salvament a Catalunya està encara per fer i, donades les dificultats que la recerca documental i de camp comporta, segurament esdevindrà un projecte a llarg termini. Malgrat això, en l'estat actual de la investigació ens podem permetre fer un petit cens de les estacions de salvament catalanes, situar-les en el temps i esmentar-ne els principals trets. No cal dir que aquestes dades serien objecte de revisió en el cas que, amb una mica de sort, apareguin noves fonts documentals i que es puguin recollir nous testimonis orals.

Com veurem, si bé és relativament fàcil situar el moment de la seva creació, no passa el mateix amb la clausura o millor dit, desaparició. De fet, el més habitual era que les Juntes s'extingissin lentament, sense fer soroll, i és per això que ens hem de conformar, de moment, a donar la darrera data documental que demostrï una certa activitat. Pel que fa al material, esmentarem el que van tenir al llarg de la seva existència, cosa que no vol dir que, per posar un exemple, els bots fossin coetanis, sinó més aviat un substituïa l'altre. La major part dels bots insumergibles eren embarcacions

autoredreçables (que en cas de bolcar tornaven a la posició original) del tipus Beeching-Peake, de patent anglesa.¹⁰ De característiques singulars,¹¹ eren propulsats a força de rem i rarament a vela, almenys a casa nostra. No va ser fins a la primera dècada d'aquest segle que va posar-se en funcionament a Espanya el primer bot amb motor d'explosió. Finalment, els aparells llençacaps podien ser canons (com ara

els Lyle de patent americana), rampes per a coets (els Boxer anglesos o els afamats Spandau alemanys) o fusells (el Delvigne o el Schermuly entre d'altres).

Malgrat que es tracta d'un assumpte obert, quelcom semblant a un trencaclosques del qual tinguéssim fets els marges i una part important de l'interior, paga la pena oferir algunes dades interessants, inèdites, que aportin encara que sigui una primera notícia d'aquesta desconeguda història. Fem un petit "qui és qui" de les Juntes Locals de Salvament a Catalunya:¹²

* Sant Carles de la Ràpita: Creada en 1881 i tancada al final de 1887 o principi de 1888. No tenia caseta, però disposava d'una petita llanxa tipus balenera, de nom *Lobo*. A part d'això, no en sabem pràcticament res.

* Tortosa: Creada en 1907 i tancada al principi de 1923. Cobria l'àrea del delta, i de fet estava constituïda per dues petites estacions, una a Tortosa i una altra a les Goles de l'Ebre. Curiosament, però, va prestar més serveis a l'interior, a causa de les crescudes del riu, que a la mar. Va disposar d'aparells llençacaps i de tres embarcacions: el bot insumergible *Salvador* (batejat després *Federico Clemente*), el bot automòbil *Reina Victoria* (per cert el primer d'aquestes característiques que hi va haver a Espanya, en 1908) i la llanxa *Otálora*. L'estació de Tortosa va entrar en decadència en crear-se la de l'Ametlla de Mar.

* L'Ametlla de Mar: Creada en 1916 i tancada en 1939, ja que la Guerra hi va causar estralls irreparables. Cobria l'àrea del delta, desplaçant l'antiga estació de Tortosa. Va disposar de dos bots, el *Victor Rojas* i el *Arias de Miranda* (aquest darrer automòbil) i d'una caseta-magatzem.

* Cambrils: Creada en 1887 com una delegació de l'estació de Tarragona, va ser tancada cap el 1910. Es tracta d'una de les pitjor conegudes. Hi va haver un fusell llençacaps.

* Tarragona: Aquesta estació, dins del port, va tenir dues fases. En la primera, entre 1884 i 1910, funcionava un bot de rems anglès (dels comprats pel Ministeri de Foment a mitjan segle

passat) i un canó. Tancada per la seva ineficàcia, va ser reoberta l'any 1922, funcionant almenys fins al 1959. En aquesta segona etapa hi van prestar servei tres embarcacions: un bot insubmergible de rems (el *Teodora Lamadrid*), un automòbil (el *Nuestra Señora del Carmen*) i una petit llagut amb vela llatina (el *Blanquita*). L'estació estava ubicada en un edifici de la Junta d'Obres del Port.

* Torredembarra: Nascuda l'any 1887 com una delegació de la de Tarragona, tal com va succeir amb Cambrils, va tenir però una vida pròpia força interessant. Hi va haver dues embarcacions: un bot insubmergible, el *Salvador* (el mateix que va passar per Tortosa) i una llanxa batejada amb el nom de *Manuela Artime*. Hi havia també un edifici força bonic. La darrera notícia data del 1957.

* Calafell: Fundada en 1906, va trigar gairebé 14 anys a tenir una caseta. El bot de l'estació era el *Federico Gorostidi*. L'estació va ser tancada cap al 1968 i el bot va sobreviure durant molts anys. Hi havia un gran interès a recuperar-lo, però el seu estat de conservació va fer més aconsellable fer-hi una rèplica. Aquesta embarcació, gestionada per una associació cultural local, participa en actes festius i fa exhibicions, com l'espectacular maniobra d'autoredreçament. Ha esdevingut una popular mostra de patrimoni viu.

* Vilanova: Activa almenys entre 1886 i 1968, aquesta estació és una de les dues poblacions de Catalunya (l'altra és Sant Feliu) que conserven encara un dels edificis originals de l'estació i el darrer bot de salvament. En aquest cas es tracta del *Víctor Rojas* (abans destinat a l'Ametlla), perfectament restaurat. Altres elements d'aquesta Junta van ser els bots *Esteban Ancil* i *Heròica Rosario*, i també alguns aparells llençacaps.

* Sitges: Creada en 1905, aquesta estació va tenir una vida discreta i va estar dotada amb aparells llençacaps i amb un bot insubmergible, l'*Eduardo Ibarra*. La darrera notícia data del 1951.

* Barcelona: Ubicada dins del port (amb tres edificis diferents al llarg de la seva trajectòria, els dos darrers bate-

jats oficialment amb el nom de Marqués de Comillas) i dotada amb bones embarcacions, l'història d'aquesta estació és força gris tirant a negre. Condicionada per la seva situació, malgrat els intents d'establir un potent servei de rescat amb remolcadors no va resultar el que se n'esperava. Creada en 1881, destruïda durant la Guerra (amb el bot) i desapareguda definitivament cap al 1957, l'estació de Barcelona aporta informacions molt interessants sobre la història del mateix port. La Junta de Barcelona va disposar de dues embarcacions, batejades les dues amb el nom de *Martín Ferreiro*: un bot anglès i un bot automòbil, aquest darrer un interessant disseny de Josep Ricart Giralt, totalment nou en el seu moment.

* Badalona: Cap al 1911 es va intentar crear-hi una Junta per posar en marxa una estació, però la idea no va prosperar, segurament per la proximitat de Barcelona.

* Mataró: Aquest és un cas excepcional, ja que es va crear una estació dotada amb el millor material possible en aquells moments: caseta, bot insubmergible (el *Borinquen*, després *Jaime Barbena*), aparell llençacaps, etc. Tot va ser producte de la iniciativa i el finançament per part de Jaume Barbena Palau, comerciant mataroní instal·lat a Puerto Rico. Malgrat un començament esperançador, l'estació va tenir una vida molt curta i no gaire brillant entre 1892 i 1901.¹³

* Caldetes: A Caldes d'Estrach es va posar en marxa l'any 1902 una estació de salvament, batejada oficialment amb el nom de Federico Nicolau (pel seu promotor, membre destacat de la Junta de Barcelona). Dotada amb aparells llençacaps però no amb embarcació de salvament, l'estació de Caldetes destaca no tant pel seu història sinó perquè conserva la pràctica totalitat del material de salvament, i perquè és de fet l'única estació de salvament oficialment encara en actiu, administrada avui per la Creu Roja.

* Sant Pol de Mar: Entre els anys 1892 i aproximadament el 1916 hi va funcionar una Junta de Salvament, sense caseta i amb uns mitjans escassos. Sabem poca cosa més.

* Blanes: Creada gairebé alhora



El lema de la SESN "Domine salva nos perimus" en una medalla commemorativa (Foto MMB)

que la mateixa SESN en 1880 (encara que sembla que abans hi hagué algun tipus de societat filantròpica en funcionament), disposava d'un fusell llençacaps però no tenia ni caseta ni bot; el servei de salvament el prestaven alguns llaguts voluntaris de la vila. Va ser tancada l'any 1896.¹⁴

* Lloret: Cap el 1924 es va intentar, sense èxit, reunir una Junta.

* Sant Feliu de Guíxols: Aquesta és, sens dubte, l'estació que mereix un comentari més detingut. Creada en 1886 i desapareguda cap al 1947, va ser un fracàs com a estació de salvament però ha resultat per al nostre país una benedicció, ja que ha conservat gairebé tot el material, des del bot de salvament *Miguel de Bohera* (un exemplar extraordinari) fins el mateix edifici de l'estació, una construcció singular que en el futur serà la seu d'un museu dedicat al salvament. També es conserven els aparells llençacaps i tot tipus d'elements auxiliars; en definitiva, una veritable joia del nostre patrimoni marítim.

* Palamós: Fundada en 1884, aquesta estació sí que va tenir una certa activitat quant a salvaments, en els quals van participar tant els aparells llençacaps com els seus bots, el *Victoria* i el *Almirante Pavia*, rebatejat com *González-Hontoria*. Destruïda dos cops al llarg de la seva història, aquesta estació va deixar de ser activa cap el 1952.

* L'Escala: En funcionament entre 1887 i 1933, aquesta estació va disposar d'una caseta situada en un dels indrets més bonics de la vila. Dotada amb un aparell llençacaps i durant un

temps amb un bot de rem, el *Germán Castro*, va desplegar una activitat nul·la.

* *Roses*: Estació de les més antigues i dotada amb una caseta i amb un bot de rem, el *Mercedes*, va estar en actiu entre 1884 i 1896. La manca d'accidents i la manca de recursos econòmics per al seu manteniment van ser les causes de tan curta existència.

* *Cadaqués*: L'estació de salvament de Cadaqués va ser considerada durant tota la seva existència (entre 1884 i els voltants del 1957) un exemple per tota Espanya. La seva organització i eficiència, com també els salvaments protagonitzats pel seu bot, el *Miguel de Aguirre*, van fer-ne una petita llegenda entre la resta de les estacions del país. També hi havia material llençacaps.

* *Port de la Selva*: Aquesta estació, la darrera de la llista, va ser creada l'any 1884 i desapareix cap al 1967. Durant la seva llarga vida va disposar d'aparells llençacaps i de dos bots a rem, el *Diego Méndez* i el *Ricart Giral*. També disposava d'un gran edifici, arrasat durant la guerra i substituït per una petita caseta en 1945.

Aquest és, de forma molt esquemàtica, el registre de les estacions de la SESN a Catalunya. En sabem prou coses com per fer-ne un petit historial de cadascuna, de les gents que les van gestionar i dels esdeveniments a què van haver de fer front. Un treball de camp més acurat permetrà, en el futur, situar amb més exactitud cada estació de salvament en el context de la població que la va infantar.

Idees per a un aprofitament de la qüestió

L'estudi de les Juntes Locals de Salvament de Nàufrags a casa nostra té interès en si mateix, com a fet gairebé desconegut, com a mirall de la història "petita" de la nostra marina i com a tema que pot despertar alhora curiositat i simpatia. Però pot ser utilitzat també com una eina per a l'estudi de diferents aspectes del nostre passat marítim. Apuntarem alguns dels enfocaments que poden fer-se, amb alguns exemples pràctics del que dona de si.

En primer lloc hi ha la simple història dels municipis costaners durant el període que cobreix la SESN, és a dir, gairebé cent anys entre 1880 i 1972. Aquest període coincideix amb moments interessants d'aquesta història: el desplaçament definitiu de la marina de vela pels vapors, la crisi general de la marina mercant, la pèrdua de les darreres colònies, la progressiva disminució de la flota pesquera artesanal (i alguns dels seus aspectes particulars com la motorització o la construcció de nous ports), la desaparició de les darreres drassanes a les platges catalanes, la progressiva presència a la costa de banyistes i d'embarcacions de lleure, etc. Tot això es deixa veure com a teló de fons en estudiar a cada població la seva Junta de Salvament, des del moment de la seva creació al de la seva desaparició, moments que responen a una realitat i no són fruit de la casualitat.

Un exemple entre molts. L'estació de Sant Feliu neix amb molta empena, però la construcció del port tallarà d'arrel les seves possibilitats i la privarà de sentit molt aviat. L'estudi de la seva llarga trajectòria mostra alguns aspectes curiosos de l'impacte que el port va suposar per a la vila. Un altre exemple general, però alhora il·lustratiu, és el desenvolupament de la mateixa SESN a nivell estatal. La lectura dels butlletins que editava aquesta institució des del 1885 fins al 1971 mostra de forma implícita tot el que dèiem abans, a través de centenars de notícies referents a fets com l'aparició dels primers pesquers a motor o la invasió de les platges pels banyistes, etc. Fins i tot la periodicitat dels butlletins (primerament mensuals, després trimestrals i finalment anuals) ens parla d'un món que s'extingueix lentament.

La composició de les Juntes, les persones que les van crear i dirigir i els grups socials que representaven en certa forma ens poden donar també una bona idea sobre el teixit social que alimentava aquesta Societat. El fet que un determinat grup social impulsés la creació d'una estació de salvament (els fundadors i els membres de les directives de les Juntes acostumaven a ser persones de classe mitjana, burgesia local il·lustrada que en alguns casos tenia una relació força llunyana o tan-



L'emblema de la SESN: un estel i uns raigs vermells sobre una àncora (Foto MMB)

gencial amb la mar), les seves relacions amb confraries o pòsits de pescadors, la procedència dels diners que en permetien el funcionament, els canvis a les Juntas Directives, etc., tot això pot aportar dades interessants sobre la història de qualsevol població del nostre litoral.

Les Juntas Directives vivien en contínua lluita amb una classe pescadora sovint ignorant i rebeça davant els progressos tècnics, dominats per supersticions i costums suïcides.¹⁵ Així veiem fenòmens curiosíssims i paradoxals, com ara les lluites entre pescadors i membres de les Juntas per la difusió dels sistemes de salvament i seguretat a bord. La SESN invertia una part del seu pressupost en la compra i posterior lliurament gratuït als pescadors d'armilles salvavides, bengales, etc., despesa inútil perquè no era possible convèncer els homes de mar que portar un salvavides no era ser covard i poc home. Un altre exemple: a Barcelona l'estació de salvament ubicada al port funcionava totalment al marge dels pescadors i dels treballadors del port, de tal forma que només es podien trobar tripulants pel bot salvavides contractat rodamons, aturats o gent desesperada, quan el normal era que fossin els mateixos beneficiaris de la institució els qui tinguessin més interès pels mitjans que es posaven al seu servei.¹⁶

Parlant de mitjans tècnics, també resulta interessant veure com la història de la SESN corre paral·lela a l'evolució dels aparells de salvament, la invenció de tot tipus d'artefactes destinats a la salvaguarda de la vida al mar i fins i tot de l'entrada al món marítim de nous sistemes de comunicació com la TSH o la ràdio.

També és interessant comentar alguns casos en els quals l'estudi de les antigues estacions de salvament i el redescobriments d'elements materials i documentals que en formaven part han estat el detonant de nous projectes de caire museogràfic. Aquests projectes, encara en estat "larvari", parteixen de l'idea de crear petits museus marítics locals utilitzant de pal de paller el tema del salvament de naufragats però amb extensió a la resta d'activitats i elements relacionats amb la mar.

Un primer cas pot ser el de Caldetes.

La recent exhibició de materials procedents de l'antiga estació de salvament de naufragats d'aquella vila (amb motiu d'una exposició organitzada pel Museu de la Marina de Vilassar en col·laboració amb la Creu Roja, l'Ajuntament de Caldetes i la Diputació de Barcelona) ha provocat algunes reaccions no esperades. Per començar, l'aparició de documents i objectes que es creien definitivament perduts i que en ocasió de l'exposició han sortit a la llum; molts veïns van sentir-se estimulats per l'esdeveniment, convertit de pas pels organitzadors en un acte popular d'homenatge a la gent de mar. Tot plegat ha despertat en alguns sectors de la població l'interès de convertir l'exposició temporal en quelcom més estable, recuperant informacions, materials i documents per a tot el municipi i utilitzant-los com a fil conductor per a la recuperació de la història marítima de la vila, gairebé desconeguda i a l'espera que algú accepti el repte d'enfrontar-s'hi.

Un altre cas interessant el trobem una mica més lluny, a Menorca. La localització de l'antic bot salvavides de l'estació de salvament de Fornells per part dels Amics de la Mar de Menorca ha estat la palanca que aquesta associació ha utilitzat per impulsar el projecte d'un museu dedicat al món de la mar, en general, i al del salvament, en particular. Després de la recuperació del bot (ara en mans d'un particular) i la d'un edifici construït originalment com a estació de salvament (adquirit després per l'Armada), la població de Fornells podria crear un petit museu marítim que, aglutinada al voltant de la història de l'estació de salvament (creada el 1919 i desapareguda cap el 1977) recuperaria i difondria altres aspectes de la relació entre la vila i la mar, com ara la pesca, els senyals marítics o l'ús comercial del port de Fornells.

Hem deixat per al final el que segurament és el projecte més espectacular i esperançador relacionat amb les estacions de la SESN, si bé encara haurem d'esperar algun temps per veure'l fet realitat. Ens referim als treballs que està portant a terme el Museu de Sant Feliu de Guíxols per tal de crear una extensió del museu municipal dedicada a l'antiga estació de salvament. Sant Feliu conserva encara l'edifici original de l'estació i aproximadament un 90 %



"El Salvament", antiga estació de Sant Feliu de Guíxols, al Fortim. Recentment restaurada, ocupa un lloc privilegiat sobre el port (Foto de l'autor)

del material amb què aquesta estava dotada, incloent-hi el bot de salvament Miguel de Bohera. Aquestes circumstàncies permetran la reconstrucció de l'estació tal com era en ser creada, un museu únic en el seu estil a la Mediterrània. Si bé la riquesa dels materials conservats permetria un museu monogràficament dedicat al salvament, estem segurs que no deixarà de ser també un punt de referència per a la recuperació i l'estudi de la història marítima de Sant Feliu i del seu port.

Sabem que hi pot haver altres iniciatives semblants a casa nostra, i de fet tenim l'esperança que aquestes petites aportacions esdevinguin un dels punts que han de fer possible la creació a Catalunya d'una xarxa de museus marítics (o amb important col·leccions de tema mariner) locals que cobreixi el nostre litoral i n'apropi a la gent la història. Malgrat no ser un dels grans temes, la petita història del salvament de naufragats desperta un interès i una simpatia que pot ser útil; demostrar-ho ha estat la nostra intenció.

Notes

1 L'agent del Ministeri a Londres va ser l'almirall Miguel Lobo, autor també d'un petit manual titulat Instrucciones para manejar botes de remo sin cubierta en grandes resacas y rompientes (Madrid, 1859). Aquest text era la traducció d'un manual de la Royal National Lifeboat Institution i segurament va ser la primera obra editada a Espanya sobre botes de salvament.

2 Sobre aquests antecedents vegeu ARBEX, J.C.: *Salvamento en la mar: La evolución del salvamento marítimo en España*. MOPT. Madrid, 1991. Malgrat estar dedicada al salvament marítim en l'actualitat, aquesta obra fa en la seva primera part un breu repàs històric de la qüestió. La font bàsica, però, per l'estudi dels antecedents de la SESN és la Memoria sobre la conveniencia de establecer una sociedad española de salvamento de naufragos publicada per Martín Ferreiro a la *Revista General de Marina* durant els mesos de febrer, març i abril de 1880.

3 Per les mans de Ferreiro passaven any rera any les estadístiques dels naufragis registrats a les costes de sobirania espanyola, amb detall de les seves causes. A més, Ferreiro era, amb José de Lorenzo y Gonzalo de Murga, coautor d'un *Diccionario Marítimo Español*, editat al 1864. Sobre la vida d'aquest personatge, vegeu el *Boletín de la SESN* de maig de 1896.

4 *Boletín de la SESN* de maig de 1911; Acta del Consejo Superior.

5 Sobre els materials de salvament més estesos arreu del món a final del segle XIX i principi del XX, vegeu: CHANDON, J.: *Manuel de sauvetage maritime*. Paris, 1904. CONSEIL, M.: *Guide pratique de sauvetage a l'usage des marins*. Paris, (sense data, però probablement editat cap al 1900. PARELLADA PUIG, D./JIMÈNEZ-LOIRA, A.: *Estudios sobre socorros y auxilios a naufragos*. Barcelona, 1888.

6 Xifres extretes de CARBONELL RELAT, L.: "Cruz Roja del Mar", a *Enciclopedia General del Mar*. Barcelona, 1982 (3a edició).

7 Dades extretes del *Boletín de la SESN* de 1942, primer butlletí editat després de la guerra.

8 CLEMENTE, J.C.: *Historia de la Cruz Roja*. Madrid, 1990 (3a edició).

9 *Boletín de la SESN* de 1971.

10 Sobre els bots de salvament anglesos de James Beeching, James Peake i d'altres, una primera aproximació interessant pot trobar-se a "Sketch of the progress made in the construction of coastal life-boats", a *The Life-boat Journal of the Royal National Life-boat Institution*, febrer de 1901, pàg. 2-7 i agost de 1901, pàg. 241-247.

11 Cal destacar, entre d'altres, el doble folre a 45 graus, la manca de quadernes, les vàlvules de desguàs, les caixes d'aire per augmentar la flotabilitat o la quilla de ferro per donar estabilitat.

12 Aquest recull informatiu ha estat elaborat a

partir de diverses fonts: els butlletins de la SESN, la poca documentació que encara conserva l'arxiu de la Cruz Roja Española a Madrid (especialment historials i correspondència) i fonts disperses com ara premsa, monografies locals, testimonis personals, etc.

13 Es pot trobar un breu resum de la història d'aquesta estació a *Port de Mataró*, núm. 10, desembre de 1994. Pàg. 29-30.

14 Per més detalls sobre les estacions de salvament de Barcelona, Badalona, Mataró, Caldetas, Sant Pol i Blanes, vegeu GARCIA DOMINGO, E.: *Home a l'aigua. El salvament de naufragos al Maresme*. Vilassar de Mar (en premsa).

15 Per exemple, sobre aquest particular diu Ricart Giralt: "regularmente más de un 50 por 100 de naufragios de barcas pescadoras y desgracias personales que ocurren anualmente en la costa catalana son debidas a imprudencias. La clase pescadora es, por lo regular muy descuidada. El pescador fia más en su pericia marinera y en lo que llama suerte -subratllat de l'autor- que no en los ingenios que se les ofrecen." ("El salvamento de naufragos en la costa de Cataluña", a *Revista de Navegación y Comercio*, 1895, pàg. 437 i seg.).

16 En el moment que l'estació de salvament de Barcelona va haver d'enfrontar-se a la seva prova més difícil, durant el temporal del 1911, el resultat va ser un fracàs absolut i la pèrdua de dotzenes de vides. Sobre aquest temporal vegeu GARCIA DOMINGO, E., op. cit.