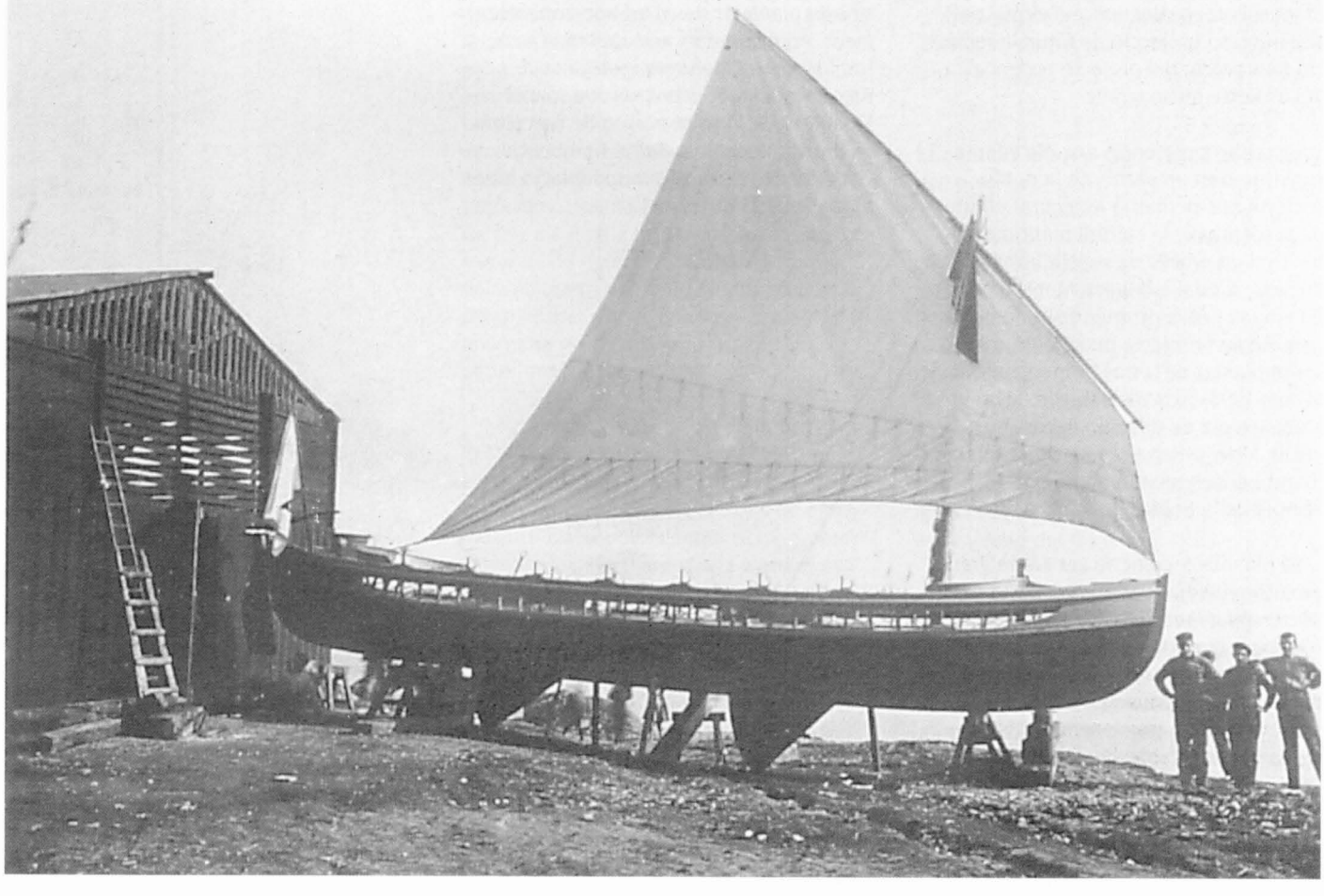
Descripció històrica de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* de Barcelona
L'arribada del segle XX (i II)

Antoni Rodríguez Fernández (Llicenciat en prehistòria i història antiga. Modelista naval)

Bot *mixt* «Martin Ferreiro II» *a la drassana Vídua de Cardona i Miquel Corbeto, l'any* 1907



Des de 1893 fins a l'any 1904 , gràcies sobretot a la feina realitzada per Ricart Giralt, la Junta va arribar a un capital aproximat de 100.000 ptes. que els va permetre millorar els seus serveis i adquirir diversos objectes de salvament per a l'estació de salvament, com també per les de Caldetes, Sant Pol de Mar, Mataró i altres. Algunes es van constituir gràcies a la iniciativa i gestió de la Junta de Barcelona a la qual es van supeditar i van fer que la Junta esdevingués de districte, ja que a part de la constitució de les Juntes de Mataró i Sant Pol, l'any 1892, cap al setembre de 1902 a proposta de Frederic Nicolau i Ricart Giralt es va crear una nova estació de salvament a Caldetes de la qual ja n'havien sol.licitat la creació des de l'any 1901 a la central.

El 4 de juny de 1904 la Comissió Inspectora de la Societat, formada per Pedro de Novo y Colson i Francisco Gorostidi, va visitar la Junta de Barcelona. Acompanyats pels membres de la directiva, Ricart Giralt, secretari, Francesc Solà, Vice-president, Joan Maristany, Tresorer, i els vocals, Carles Angulo i Joan Cabrinety, van comprovar el bon estat de conservació del bot salvavides *Martin Ferreiro* I, al qual feia poc li havien fet una carena, el llançacaps sistema Lyle i tots els estris necessaris d'una estació de primer ordre, així com la farmaciola i la resta d'utensilis. A casa de Frederic Nicolau es va celebrar sessió de la directiva amb la intenció de construir un bot automòbil. La memòria d'aquest projecte la va enviar Ricart Giralt a la central perquè volien la seva opinió, ja que calculaven que el cost total del bot seria d'unes 30.000 ptes. El 3 de juny de 1905 va morir el president, Frederic Nicolau i en sessió celebrada el 20 de juny es va nomenar president Francesc Solà i va ocupar la vicepresidència Manel Arnús, encara que segons els butlletins de la Societat el càrrec de president el va ocupar Antoni Torrens i Monner.

Projecte de bot salvavides

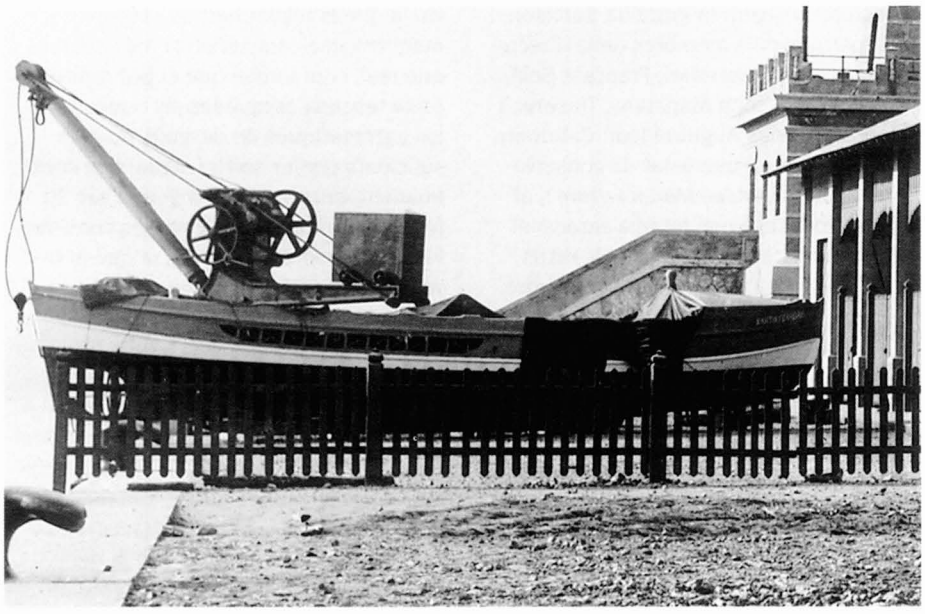
Als voltants de l'agost de 1907 la Junta va enviar el plànol i memòria d'un nou bot insubmergible, encara que durant l'any 1905 es va publicar als butlletins de la Societat el projecte d'un nou bot salvavides ideat per Ricart Giralt. Les característiques d'aquest bot diferien de la del Bot tipus Beeching–Peake, que es feia servir fins aquell moment, a més de la necessitat que fos un bot a motor, però es va esperar que els resultats dels motors d'explosió instal.lats en els bucs, que havien de navegar amb temporal, donessin certa garantia de seguretat que en aquell moment no oferien, i a més la Junta d'Obres del Port havia construït dos vapors remolcadors, que es podien utilitzar com a auxiliars per a l'estació de salvament. El bot, el construí la Casa Vídua de Cardona i Corbeto al barri de la Barceloneta, Pg. Nacional núm. 66, que va proveir de quasi tots els bots salvavides a la Societat. L'estació de Barcelona, donada la importància del seu port i segons Ricart Giralt, havia de posseir un bot salvavides modern, ja que el tipus Beechin-Peake, que donava cabuda a 30 persones a més dels 13 tripulants del bot, no podian portar més nàufrags perquè els tambors de proa i popa sumaven quasi una meitat de l'eslora i a més se sacrificaven les condicions marineres en relació a l'autoredreçabilitat i al sistema de desguàs automàtic. Ambdues condicions per ell no tenien cap sortida efectiva, ja que el revirament de l'autoredreçament era una característica més aparent que real, com també que el bot formés caixa tancada perquè les sis o més vàlvules automàtiques de desguàs no eren suficients per fer sortir l'aigua, que contínuament entrava a la banyera o vas. El projecte de Ricart Giralt només conservava la condició d'estabilitat, ja que el buc va ser un massís de planxes de suro, a excepció d'un compartiment central. Aquest bot mixt, de rem i vela, s'havia de traslladar al lloc del sinistre a remolc d'un dels dos remolcadors que es construïen per compte de la Junta d'Obres del Port i realitzar el salvament. Ricart Giralt substituí les caixes d'aire estanques per planxes de suro cremat, amb una densitat màxima de 0,21 respecte a la densitat de l'aigua. Així el metre cúbic tenia un pes de 226 kg. En el cas que les caixes d'aire deixaven de ser estanques, de 1,293 kg. que pesa l'aire per metre cúbic el pes que ocuparia l'aigua era d'uns 1.026 kg per metre cúbic. El resultat era una diferència negativa o contrària a la seva flotabilitat igual al pes dels materials. Amb planxes de suro es donava una diferència en favor de la flotabilitat d'uns 800 kg. per metre cúbic i en el cas d'obrir-se un forat en el buc l'aigua trobaria l'espai ocupat pel suro, que en forma de planxes era comprimit mecànicament i unit per clavilles de fusta. Aquest nou bot salvavides tenia una eslora de 12 m., 2'20 m. de mànega i 1'10 m. de puntal des de la part alta de la quilla fins a la tapa de regala i 0'56 m. fins al bau. La quilla era de roure de 7x20 cm. de gruix amb quadernes formades per un medís i dues estameneres unides per claus de ferro galvanitzats. El folre, de taulons de



Ricard Giralt

cedre d'un cm de gruix, era doble i col.locat en sentit diagonal amb angle de 60°, típic de la construcció anglesa. Entre els dos folres hi havia una lona enquitranada de cotó, de la classe tres zeros, que era la més gruixuda, tot això amb claus de coure i reblat al seu interior. La part alta del bot estava formada amb barraganets, una cinta de proa a popa, traca, tapa de regala i un cordó de defensa de punta a punta del bot. Entre els barraganets i la tapa de regala hi havia creus de cap perquè cap noi petit pogués caure del Bot. Amb aquest sistema d'embornals, de creus de cap, es feia innecessari el sistema de desguàs automàtic mitjançant vàlvules, ja que l'aigua entrava i sortia lliurement per la coberta, que era de pi de flandes de 2 mm de gruix sobre els baus. El bot portava 7 bancs per vogar i aparell d'una vela tarquina de 57 m2. A la quilla anava empernada una sabata de ferro, de gruix i ample suficient per admetre dues orses formades per planxes de ferro de 6 mm de gruix i amb una superfície que permitia el puntal del bot fins a la part inferior dels bancs. Aquestes orses tenien la forma de ventall o sector circular, es ficaven dintre i es graduaven per mitjà d'unes palanques manejades des dels bancs i s'afermaven en qualsevol posició. Ricart Giralt va col.locar dues orses per poder tenir major superfície immergida i afavorir l'orsada o arribada de l'embarcació, ficant dintre l'orsa de proa o de popa, que es podien afermar completament arriades com en posicions intermèdies amb l'objectiu, en el cas de rebre el bot un fort cop de mar de través, que no poguessin tancar-se les orses dintre del buc, ja que augmentaria el perill d'esfondrar–se si això succeís. Les proves van ser satisfactòries. Amb l'ajuda d'una màquina i una braga es va donar la volta al bot i amb les orses afermades en un punt més a sota el bot va donar més resistència a la inclinació. Quan el bot era quilla enlaire es va quedar en aquesta posició, però en inclinar-se mitjançant la braga en ser la quilla o les orses amb angle de 60° amb la vertical va revirar a l'instant, encara que en el projecte de Ricart Giralt no s'havia pensat en la condició de l'autoredreçament. Les proves a rem i a vela també van donar el resultat desitjat. La pràctica de les proves i l'estudi fet del bot durant la seva construcció van fer que Ricart Giralt reduís el gruix de muralla de suro i augmentés la mànega i el puntal en el nou projecte del bot salvavides per a l'estació de Tarragona, que no es va assolir i es va enviar el bot anglès *Martin Ferreiro* I a la Junta de Tarragona.





Edifici amb la caseta interina del Servei de salvament de nàufrags i el bot automòbil «Martin Ferreiro II»

Crisi i incertesa organitzativa en la Junta Directiva (anys 1911–1920)

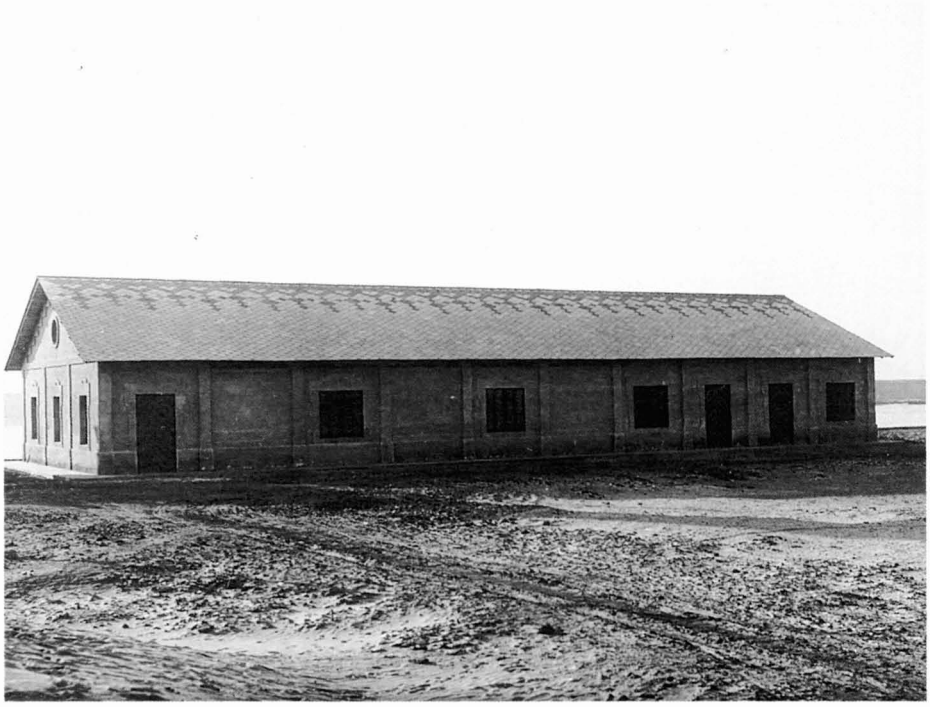
L'abril de 1911 la directiva va presentar la dimissió a conseqüència d'un incident amb l'autoritat de marina durant un temporal el mes de març, que va ocasionar diverses víctimes. Es va comissionar els consellers Srs. Concas i Gorostidi, que traslladats a Barcelona per estudiar els esdeveniments i reorganitzar la Junta, van aconseguir que la directiva retirés la dimissió i van nomenar una comissió per emprendre una activa propoganda per augmentar-ne els ingressos, que fins aquell moment eren d'unes dues-centes pessetes. mensuals per subscripcions dels socis.

El dia 9 de gener de 1913 la Junta va demanar a la central autorització per instal.lar al bot de rems *Martín Ferreiro* II un motor Roberts de 30-40 HP. L'import era de 5.700 ptes. Autoritzat el dia 14 se li va realitzar una important modificació quant a la construcció i posat el motor es van efectuar les proves oficials amb bon resultats, ja que va aconseguir unes 10 milles per hora, acompanyat d'un bot automòbil de la *Junta d'Obres del Port* i un altre de la Corporació de Pràctics. Abans de la realització de les proves, va haver un petit acte de commemoració a bord del canoner *Marqués de la Victòria* sota la comandància del capità de fragata Francesc Llanes. A l'acte van participar el duque de la Unión de Cuba, president de

la SESN, acompanyat del secretari general, Pedro Novo y Colson, el comandant de Marina de la província, Montis i Allende Salazar, Ricart Giralt, l'enginyer de la *Junta d'Obres del Port* , Josep Ayxelà, el professor de l'Escola de Nàutica, Eduard Condomines i els pràctics del port Srs. Anastasi, Vilà, Samaranch i Solà. Realitzades les proves es va anar a la caseta de salvament on Ricart Giralt va explicar el funcionament dels coets llançacaps i resta d'aparells instal.lats. Amb la visita a l'estació es va acabar l'acte, que va tenir caràcter de festa marítima. En aquest mes de gener es va publicar al butlletí de la Societat els membres de la directiva que eren com a president: Francesc Solà i Casanovas; secretari: Josep Ricart i Giralt; tresorer: Pere Atier; patró del bot salvavides: Raimundo Segarra i autoritat portuària: Angel Calier. Per cap d'any va morir el president, Francesc Sola.

El 4 de març de 1914 es van reunir els Srs. Víctor M. Concas, marquès de Sentmenat, Ricart Giralt, Ricart Sans, Ramon Delgar, Felicià Sust, Juli Valdes, Marià Vilaseca, comte de Fígols, Antoni Torrents i Monner, Josep de Sabater, Josep Ayxelà, Rafael Morató, Pere Galí i Alfred Boada, en el domicili del marquès de Sentmenat i Ciutadilla, amb l'objectiu de reorganitzar la Junta de Barcelona.El Sr. Concas, general de l'Armada Espanyola , en qualitat de vocal del Consell Superior de la central i en el seu nom va donar possessió del càrrec de president de la Junta de Barcelona al marquès de Sentmenat. Els membres de la nova Junta Directiva reorganitzada van ser els següents: marquès de Sentmenat, president, comandant de Marina i Ricart Ramos, vicepresidents, Manel Arnús, tresorer, Ramón Delgar, comptable, Ricart Giralt, secretari, Ricart Sans Castaño, vicesecretari, i Felicià Sust, inspector del material. Els vocals d'aquesta directiva van ser Ròmul Bosch i Alsina; Juli Valdes; Eusebi Güell Bacigalupi; Enric García; Marià Vilaseca, comte de Fígols; El delegat de l'Ajuntament; els delegats de la Diputació; Antoni Torrents i Monner; Enric Batlló; Josep Ayxelà, Josep de Sabater; Alfred de Boada i Puig; el president de la Secció de Navegació de la Cambra de Comerç i Navegació de Barcelona; el president del Reial Club Nàutic de Barcelona; el president del Reial Club de Regates de Barcelona, i el president de *El Fomento de la Marina Española*. El capital era de 71.694 ptes.

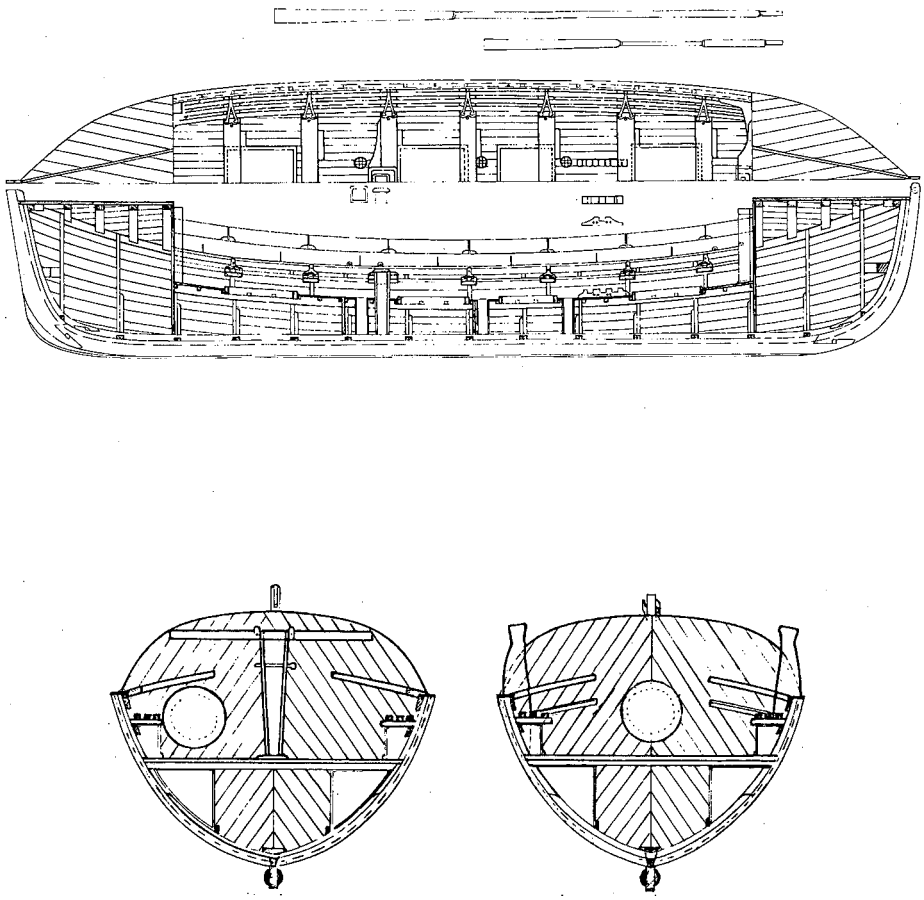
El maig de 1915 va visitar la Junta el president de la Comissió Executiva, Sr. Francisco Gorostidi, qui va informar a la central que la Junta de Barcelona era una de les més importants de la Societat gràcies a la iniciativa i perseverança del seu secretari, Ricart Giralt. La Societat es trobava reflectida en el si de la societat barcelonina per la qualitat de les persones que componien la directiva, sota la presidència del marquès de Sentmenat i pel número de socis que contribuïen al sosteniment, a més del respectable capital de reserva amb què comptava, a causa de la seva previsió per acudir a inesperats afers. El mes de desembre la central va rebre una còpia de l'acta de la sessió de la Junta de Barcelona celebrada l'11 de desembre, en què es va donar compte de la notificació de l'enginyer d'obres del port, que volia entregar a la Junta de Barcelona la nova caseta de salvament construïda a l'escullera del Morrot, junt a les noves estacions dels pràctics. Aquesta caseta havia de ser interina, ja que es tenia la idea d'instal.lar-la a l'extrem de l'escullera de llevant quan estigués construïda.



La tercera caseta de salvament vista per darrere

El 31 d'octubre de 1916 va tenir lloc sessió de la junta. L'ordre del dia va ser el robatori del magneto del motor del bot i diverses peces de la màquina i se'n va informar el guarda, ja que sembla que part del robatori es va efectuar a ple dia.

A l'abril de 1917 es va publicar al butlletí el salvament realitzat el dia 12 de desembre de 1916 a 28 tripulants de les barques de pesca *Inés*, *Carmen*, *Catalina* i *Dolores* pel bot salvavides, el remolcador *Catalunya* i el torpediner núm.1, que per efecte d'un violent temporal va estar en perill davant de Badalona i al juny es va



Plànols del bot «Víctor Rojas» que es conserva a Vilanova i la Geltrú

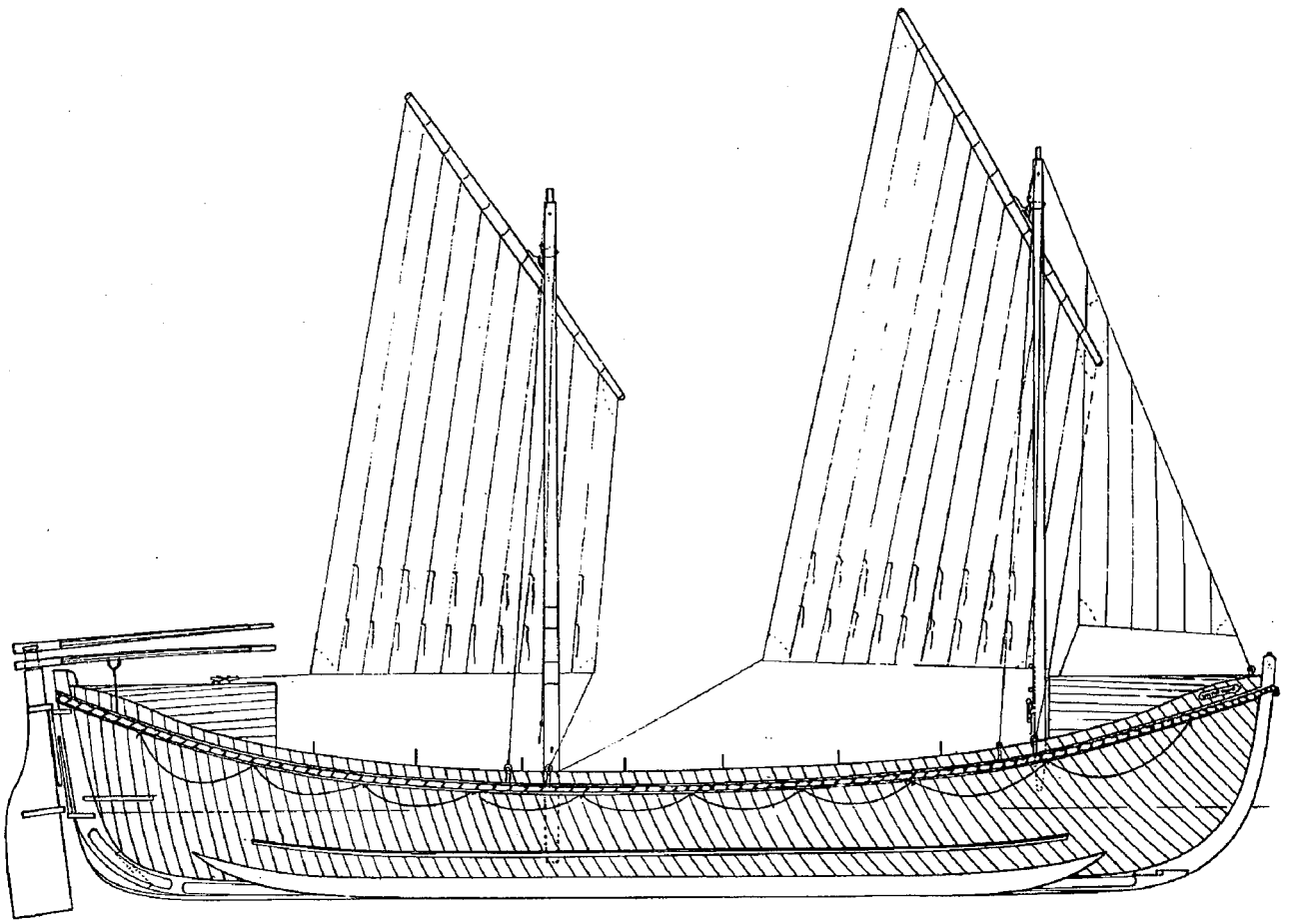
publicar l'acte d'imposició de medalles de bronze de la Societat a la sala de la Cambra de Comerç als seus tripulants. El dia 28 de juny Ricart Giralt va comunicar a la central l'acord de la directiva: obrir a concurs la construcció d'un bot salvavides petit, de 7 m, insubmergible i amb motor de 10–12 HP, ja que l'amplitud de les dàrsenes exteriors i el fet que es trobés mot lluny l'estació feia necessari un bot auxiliar per prestar servei eficaç, perquè no era possible prestar un ràpid auxili amb el *Martin Ferreiro* II. Al juliol es va publicar la proposició de la Junta sobre les grans dificultats d'aconseguir una brigada de 12 homes per tripular el bot salvavides en casos d'auxili a embarcacions en perill. Es van esgotar tots els recursos, inclòs tenir una tripulació amb reglament semblant al del cos de bombers, amb la diferència de donar a la tripulació doble mensualitat i va resultar, que un dia en què van ser necessaris els seus serveis només van comparèixer dos tripulants i la resta es va excusar per no haver comparegut. Quan aquesta Junta tenia la necessitat de mobilitzar el bot salvavides recorria al trist enviament del patró a totes les tavernes i cafès del barri de la Barceloneta, com si aixequés el banderí de reclutament amb la promesa de pagar allò que demanaven, ja que hi havia la creença general que la Societat havia de pagar esplèndidament. Això va ser causa de decepció, ja que els mateixos pescadors es negaven a tripular el bot salvavides per anar a l'auxili dels seus companys de professió. Només era possible arribar a tenir una tripulació disciplinada a les estacions de salvament dels grans ports comercials amb l'ajuda de la marina militar, i la manera d'aconseguir-ho era ampliar la dotació de mariners de les comandàncies de marina per poder prestar servei de salvament en cas de necessitat. A l'octubre es va tornar a publicar la intenció de la Junta d'adquirir un nou bot automòbil auxiliar, a proposta de Ricart Giralt, de 7 m, insubmergible i motor de 10–12 HP. I l'any 1918 la central va fer les gestions amb el Ministeri d'Estat, a instància de la Junta de Barcelona, amb la intenció que per conducte diplomàtic s'interessés el govern de la república dels Estats Units pel permís d'exportació del motor per al bot, contractat per la Junta a la casa H.C. Donaun C° de Detroit Mich.

La pèrdua de Ricart Giralt (anys 1921–1930)

El febrer de 1921 Ricart Giralt va notificar les primeres proves amb el nou bot automòbil *Martin Ferreiro* III, construït a càrrec de la Junta i aviat s'havien de fer les oficials. La central li va demanar que enviés les característiques del nou bot i el nom per posar-lo a la llista de bots salvavides de la Societat, però no es va rebre contestació.

El dia 10 de maig de 1922 el president de la Junta, marquès de Sentmenat, va comunicar a la Comissió Executiva, que en sessió general celebrada el dia 1 de maig Ricart Giralt presentava la dimissió del càrrec de secretari, al.legant les conseqüències que li havien produït una operació d'ulls. La Junta, que havia rebutjat la dimissió, la va admetre encara que el va nomenar vocal honorari. En la mateixa sessió es va acordar també nomenar secretari el vice-secretari Ricart Sans Castaño, advocat i catedràtic de dret marítim de l'Escola Nàutica de Barcelona, qui des de feia molts anys formava part de la Junta Directiva. El dia 9 de juny, a proposta de la Junta, es va concedir la Medalla d'Or de Cooperació al cap d'enginyers d'obres del port de Barcelona, Josep Aixelà, pels constants i fructífers treballs, que havia realitzat durant molts anys per engrandir la Junta de Barcelona.

El dia 12 de març de 1924 va morir el president, marquès de Sentmenat. La Comissió Executiva va donar el condol a la Junta i va ordenar que durant un nove-



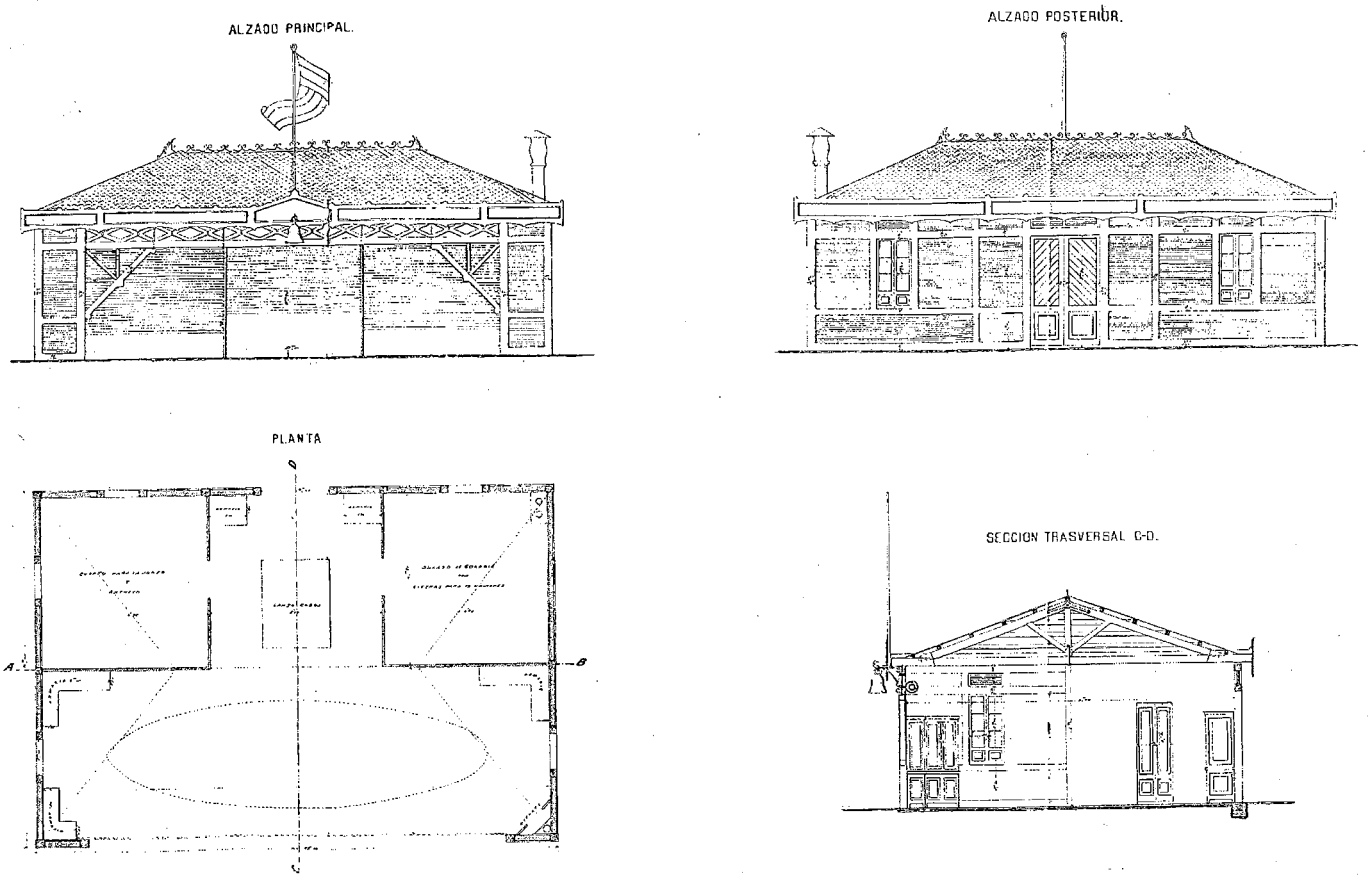
El *bot Víctor Rojas aparellat (dibuix de l'autor)*

nari es mantingués hissada a la caseta de salvament la senyera de la Societat. En la sessió celebrada el dia 3 d'abril es va nomenar com a president el comte de Queralt.

El dia 13 de juny de 1925 el secretari, Ricart Sans, va notificar que per trobar-se malalt i haver-se d'absentar a l'estranger cessava temporalment en el càrrec. L'havia de susbtituir l'inspector del material de l'estació, Felicià Sust. El dia 3 d'octubre va tornar a escriure, però va ser per notificar que no havia millorat el suficient per ocupar el seu càrrec. Va presentar la dimissió amb la intenció de continuar a la directiva com a vocal quan l'estat de salut li ho pogués permetre.

El dia 13 de gener de 1926, a la platja de Cantunis, es va realitzar el salvament de 10 tripulants del bergantí-goleta Italià *Orieta* amb el bot salvavides, bot dels pràctics i llançacaps de l'estació de salvament. L'any 1927 el balanç de la Junta reflectia un saldo favorable a l'1 de gener de 1928 de 127.657'53 ptes. Els càrrecs de la directiva van ser els següents: comte de Queralt, president; Josep de Ayxelà i Alfred Boada, vicepresidents; Felicià Sust, secretari accidental, i Josep Sabater, Tresorer.

El dia 30 de novembre de 1928 la central va rebre un ofici signat pel president de la Junta el dia 19 de novembre, que notificava la sessió celebrada el dia 30 d'octubre a conseqüència d'una ponència presentada pels vocals Josep Ayxelà, Ricart Sans i Felicià Sust. Aquests exposnien el mal estat del material de salvament de l'estació i els escassos recursos de la Junta per adquirir un altre material modern necessari per les exigències del port de Barcelona, donada la situació geogràfica i la classe de sinistres que es produïen en el seu litoral. Aquests vocals van acordar posar a disposició de la central els seus càrrecs. Es volia que la central pogués resoldre el més convenient a l'interès social i particular de la Junta. La Comissió Executiva es va reunir el dia 7 de desembre per tractar l'assumpte i el dia següent el president de la Societat va enviar una circular a la Junta en la que va felicitar la iniciativa dels vocals per realitzar l'estudi sobre les condicions econòmiques i i'estat del material de l'estació amb la finalitat de corregir els problemes. El material, que es va donar com a inútil per prestar un servei eficaç, era necessari susbtituir-lo per un altre de modern, però es va considerar molt pessimista el pensament dels vocals, ja que el capital de la Junta segons l'últim



Plànols d'alçada, secció i detalls de la segona caseta de salvalment

balanç era de 127.000 ptes., amb un ingrés anual de 8.000 ptes, que suposava en relació a la resta de les juntes de la Societat la disposició de major capital. La Comissió Executiva va reconèixer la importància de la ciutat de Barcelona, amb un milió d'habitants, i la necessitat de l'estació de salvament de posseir un magnífic material modern de salvament, però la compra d'aquest suposava invertir una quantitat major de la que disposaven. Per això era necessari la contribució de les corporacions locals, Ajuntament i Diputació, i sobretot la dels bucs que passaven per Barcelona, que en aquell moment eren d'uns 4.600. Per poder començar amb aquest projecte era necessari convocar junta general de socis, segons l'article 26 dels estatuts de la Societat, a fi de susbtituir o reelegir la junta directiva i una vegada constituïda havia d'utilitzar l'autonomia administrativa i econòmica, que concedia l'article 26 a les juntes i amb dret a invertir la totalitat dels fons recaptats segons el seu criteri i sense consulta amb el Consell Superior. El Consell Superior va oferir a la Junta coadjuvar les seves gestions amb els mitjans sol.licitats al seu abast. La central esperava que la Junta de Barcelona pogués posseir el material modern per a l'estació. A tot això la Comissió Executiva va trigar només una setmana a estudiar la ponència dels vocals i donar contestació i transcorregut quasi un mes la central no va rebre contestació. El secretari general va escriure, amb caràcter particular, a Felicià Sust, secretari accidental de la Junta, que li va enviar un ofici el dia 8 de gener de 1929, en que li comunicava que encara no havia posat en coneixement de la Junta la resposta de la central, però que els vocals de la ponència feien les gestions per substituir els actuals components per altres més encertats i, quan es donés el vistiplau d'aquests, es presentaria el projecte per aprovar-lo i posar-lo en pràctica immediatament. El Balanç de fons de la Junta tancat el dia 31 de desembre de 1928 va ser de 130.008,60 ptes. i l'any 1929 de 128.327,21 ptes. Els membres de la Junta Directiva eren els mateixos a excepció del tresorer, que va ser Josep Benages i Julià.

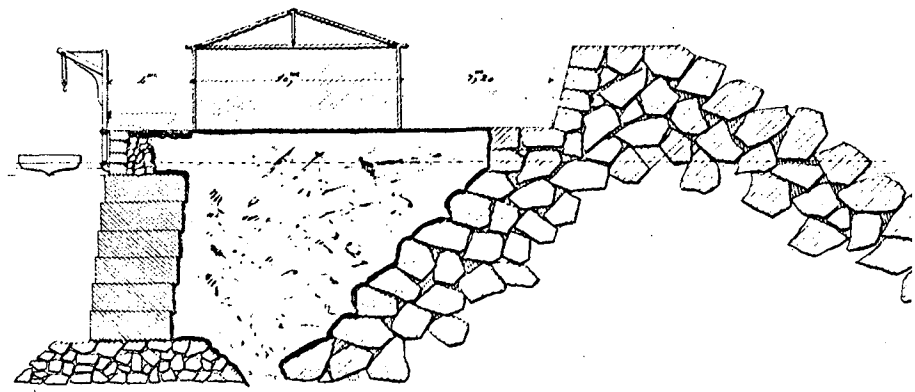
El començament de la davallada de la SESN (anys 1930–1939)

El dia 2 d'abril de 1930 el secretari general de la Societat va escriure, amb caràcter particular, a Felicià Sust. El va assabentar de la construcció d'un bot automòbil per Corbeto. Felicià Sust en va donar compte a la Junta per si pogués interessar–los, però no va tornar a comunicar–ne notícia a la central. Al novembre va morir Josep Ricart Giralt i el Consell Superior li va concedir la Medalla d'Or de Cooperació. Aquest any encara continuaven a la Junta Directiva els mateixos membres. El balanç de fons al cap d'any de 1930 va ser d'un saldo favorable de 133.991,22 ptes.

El 5 d'agost de 1932 Felicià Sust va comunicar a la central que l'ajudant de Comandància de Marina, Antonio Bosch, li havia notificat l'entrevista que havia tingut a Madrid amb el secretari general de la Societat sobre l'estació de Barcelona. Felicià Sust va comunicar a la central que la Sociedat de Remolcadors de Barcelona havia adquirit un vapor de salvament anomenat *Montcabrer* per efectuar tota classe de remolcs i treballs de salvament de bucs, però que no era adequat per destinar-lo a la Societat i al salvament de nàufrags, ja que per a això només podia servir un bot salvavides que pogués maniobrar per atracar a un buc. En aquell moment el bot salvavides, que

posseïa la Junta era antiquat per al servei de salvament, a part de les seves reformes que havien perjudicat les seves condicions marineres. La Junta, que ho havia reconegut, es va preocupar diverses vegades de dotar l'estació amb un veritable bot, encara que fins aquell moment no ho havien portat a terme per raons econòmiques. El bot salvavides, ateses les seves condicions, no tenia eficacia en cap estació que no comptés amb un altre bot, ja que en aquesta Junta només subsistia com a element auxiliar. El secretari general va contestar Felicià Sust el 19 d'agost de 1932 demanant-li l'historial del bot salvavides, ja que la documentació que tenia la Central discrepava de la situació actual del Bot. S'havia d'estudiar la forma de proveir a la Junta d'un nou bot salvavides. En aquells moments s'utilitzaven bucs de salvament amb més eficàcia que els bots salvavides amb l'inconvenient de l'elevat cost, però això no havia de ser cap obstacle per a la ciutat de Barcelona. La idea més encertada era de construir a Barcelona un nou bot salvavides de més tonatge i importància que els que posseïa la Junta i un d'aquests enviar-lo a una altra estació de la província o regió i encara que la despesa fos més de la meitat del fons de reserva li quedaria una quantitat considerable. Amb la iniciativa de la Junta de Barcelona la central volia millorar el material salvavides, ja que se li havia reduït la subvenció que li donava l'Estat. S'esperava contestació de Felicià Sust en relació a la resta dels membres de la directiva de Barcelona, però no es va tornar a tenir notícies de la Junta sobre aquest important assumpte.

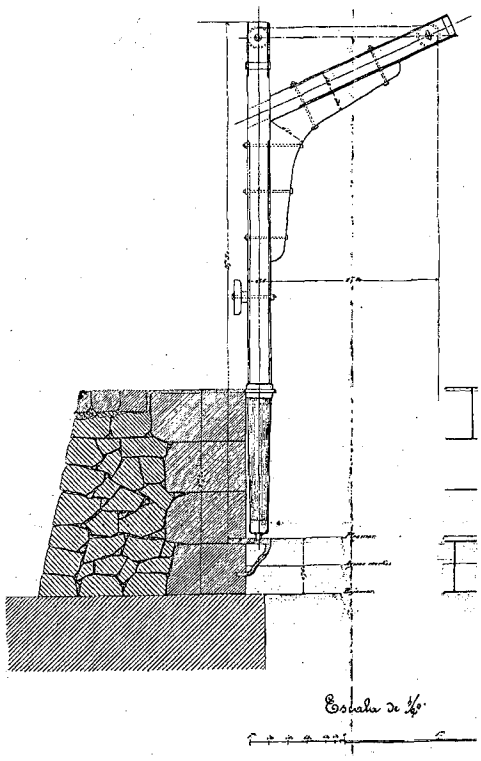
En la sessió celebrada el dia 7 de març de 1934 es van renovar els càrrecs de la directiva. Felicià Sust va ocupar el càrrec d'Inspector del material i el de secretari, Francesc Marsal. En aquell moment no es podien posar en pràctica els propòsits de millora del material, atès que no tenien caseta de salvament, ja que l'antiga havia estat enderrocada per construir un edifici i la que es va projectar construir segons la Junta d'Obres del Port, s'havia d'aixecar en el moll, però encara s'ignorava quan s'havia d'efectuar. Mentrestant el material es trobava amuntagat. El propòsit de la Junta, una vegada construïda la caseta, era de construir un nou bot i renovar el material. L'any anterior no s'havia recaptat res en els caixonets dels bucs de la Transatlàntica, cosa que era de sorprendre i la Junta en l'última reunió va nomenar dos vocals per gestionar amb la Companyia Transatlàntica les directrius per estimular els capitans dels vapors. El dia 6 de juny el president, comte de Queralt, va comunicar a la central la



Secció transversal de la segona caseta de salvament i els pescants per varar el bot

renovació dels càrrecs de la directiva, que van ser el comte de Quearalt, president; Alfred Boada i Ricart San Castaño, vicepresidents; Francesc Marsal Español, secretari, Josep Benages i Julià, tresorer; Ramón Delgar Ventosa, comptable; inspector del material, Felicià Sust; i Ramón Vilaseca, Leopoldo Acosta, Josep Nª Jauregui, Josep Laguna, Marià Fontbona, Agustí Gibernau, Francesc Corominas i Ismael Redó, vocals.

Detall del pescant



Durant la Guerra Civil la Junta de Barcelona va patir el domini republicà. Tot el seu material de salvament i arxius van ser destrossats i alguns dels membres de la directiva van ser perseguits i empresonats i els seus domicilis saquejats. El mes de maig de 1939 el secretari general va enviar un ofici al president de la Junta de Barcelona demanant-li l'informe de l'estat en què es trobava l'estació i el seu material. Segons Francesc Marsal el material i la documentació havien estat destruïts i no es tenia cap notícia dels socis per estar quasi tothom dispers, encara que ell va comunicar la intenció de reunir la Junta Directiva per estudiar la situació econòmica, però les expectatives no eren gens favorables atesa l'escassa recaptació durant els últims tres anys. El mes de novembre va tornar a escriure el secretari general, ja que volia saber si s'havia constituït la nova directiva, el nombre de socis i l'estat econòmic actual, amb el capital que s'havia salvat. La central volia tornar a posar en marxa les juntes, per això el secretari general va suggerir la conveniència d'establir alguna estació de bot salvavides en llocs de la província o de llançacaps a Barcelona i que d'aquestes estacions es poguessin traslladar en camionetes als llocs de costa on fos necessari prestar servei. Aquest tema l'havia d'estudiar la Junta de Barcelona. Posteriorment el secretari de la Junta de Barcelona va comunicar que s'havia reunit la directiva, de la qual existien tots els seus components i encara que el material havia estat destruït, els quedava intacte el capital i quan s'aprovés l'estat de comptes se n'enviaria còpia a la central.



Estand de la Junta de Salvament de Barcelona (I Setmana Naval)

Intents de reactivar el servei de salvament a Barcelona (anys 1940-1959)

A l'octubre de 1940 la Junta va comunicar a la central la celebració de sessió ordinària per tractar l'estat econòmic. La recaptació era quasi nul.la per la disminució dels socis i només comptava amb el capital. La Junta tenia la idea de construir un nou bot salvavides modern, una vegada normalitzada la situació. Quant a establir estacions amb bot salvavides fora de Barcelona va semblar a la Junta que ocasionaria moltes despeses, que en aquell moment no es podien fer, ja que coartaria l'acció d'aquelles en un futur. El secretari general va contestar demanant la tramesa de l'estat de comptes del capital que conservaven, que podien tenir bloquejat, i la conveniència de col.locar els caixonets d'almoines en els vapors que feien la travessia a Palma, com també que informessin si conservaven algun material. Aquest any es va publicar a Mònaco, per l'International Hydrogràphic Bureau, una llista de les Societats de Salvament i les seves estacions arreu del món. En aquell moment Barcelona comptava amb un bot automòbil, un llançacaps i la caseta de salvament ubicada a 41° 23' lat. N i 2° 10' long. E. L'any 1945 la Junta va comunicar a la central que havia elegit el càrrec de president el comte de Ruiseñada i es va tractar l'enviament a Cadaqués d'un bot salvavides mixt, l'*Andrea Martina*, que per conducte del president de la Junta de Maó es trobava a Barcelona propietat de la central. El mes de juny es va entregar al Comte de Ruiseñada els plànols del bot salvavides que projectava posseir la Junta de Barcelona, a fi d'examinar les seves característiques i el preu. L'any 1949 la Junta va comptar amb només 14 socis, dels 114 que havia tingut a les darreries del segle passat i del material de salvament només disposaven d'un canó llançacaps.

A mitjan de 1951 la Junta de Barcelona va acordar donar el pas necessari per posseir un bon bot salvavides insubmergible. Davant la dificultad per adquirir-lo a Anglaterra va sol.licitar del RNLI els plànols de construcció amb l'objectiu de realitzar-lo en una de les drassanes de Barcelona. Aquesta idea va ser molt favorable a la Comissió Executiva i els va prometre la major cooperació econòmica possible, ja que el fet que Barcelona pogués arribar a tenir una embarcació d'aquesta classe segurament seria punt de partida perquè altres ports d'importància maritimocomercial es decidissin a seguir aquesta iniciativa, que havia de significar un extraordinari ímpuls per als fins de la Societat. En una junta celebrada l'any 1951 la central va nomenar president de la SESN a Joan Claudi Güell i Churruca, comte de Ruiseñada, que des de feia molt temps prestava la seva ajuda com a president de la Junta de Barcelona, gràcies sobretot a la presidència de la Companyia Transatlàntica. El mes de maig de 1952 la Junta es sol.licitar al fabricant, Sr. Nieto, un llançacaps de 200 a 300 m. de llargada i va enviar un catàleg de la pistola Schermully. L'any 1955 de material de salvament no en tenia cap bot, només l'*Andrea Martina* propietat de la central, i la pistola Schermully. No hi havia cap personal inscrit en el servei de salvament en cas de sinistre. Durant els anys 1950/56 la directiva de la Junta de Barcelona la composaven el comte de Ruiseñada, president; Francesc Codominas, vicepresident; Francesc Marsal i Español, secretari; Josep Benages i Julià, tresorer; Condominas, Vilaseca, Verdós, Maluquer, Delgar, Domenech i Savilla, vocals. I amb unes existències de 232.725,01 ptes. El dia 16 d'octubre de 1958 la Comissió Executiva va tractar l'ofici de la Junta de Barcelona, que notificava el nomenament de president a Francesc Condominas i Mascaró.

La I Setmana Naval a Barcelona. Nou intent per reactivar el salvament de nàufrags. La continuïtat de la societat amb la Creu Roja del mar (anys 1962-1976)

L'any 1962 es va tractar la demolició de la que sembla va ser l'última caseta de salvament interina, que havia estat ubicada en el mateix lloc de les últimes casetes de salvament al moll del

Contradic.Va estar ubicada a l'edifici del Testero, de dues plantes, encara que després segurament es van fer servir d'un altre local per a les reunions de junta. El dia 12 de març de 1965 la Comissió Executiva va tractar sobre la mort del president i es va nomenar Aureli Gonzalez Isla, cap d'enginyers d'obres del port. El dia 24 de març de 1966 la Comissió Executiva va tractar el projecte de la Junta d'adquirir un bot salvavides i la possibilitat de comptar amb una barca insuflable amb motor forabord. Es va acordar esperar la resolució sobre la importació i abanderament d'embarcacions procedents de la Societat Anglesa i en el cas d'una solució favorable es va pensar aprofitar la celebració de la I Setmana Naval a Barcelona per estudiar la possibilitat de fer campanya publicitària i remetre escrits de l'almirall-president a les autoritats a fi d'aconseguir fons per finançar el bot salvavides.El dia 13 de juny de 1966 la Comissió Executiva va saber els plans de la Junta i una vegada aprovats es va instal.lar una caseta-estand, que va tenir com a motiu principal una embarcació de salvament antiga, el *Francisco Gorostidi* de Calafell, fotografies ampliades dels bots salvavides moderns i diverses maquetes facilitades per la central. El president de la Junta no va creure convenient anticipar cap escrit a les autoritats de Barcelona, fins a comprovar els resultats obtinguts. Aquest any es van renovar els membres de la directiva aprovats per la Comissió Executiva, que van ser Aureli Gonzalez Isla, president; Francesc Marsal Español i Andreu Gaspar Funés, vicepresidents; Josep Benages i Julià, tresorer; Carles Vardés de Fortuny, comptable; Federic Hernández León, secretari, i Mariano Vilaseca Tarradel, Ignasi Maluquer de Montes, Manel Verdugo Font, Jaume Mensa Domingo, Camil Cuyàs Zaragoza, Joan Morey Labandera Eusebi Escardivol Cristià, Carles Pigrau Oliva, Josep Quian Pereira, vocals. El dia 17 de novembre la Comissió Executiva es va assabentar d'aquestes activitats i va concedir la Medalla d'Argent de Cooperació al president, Aureli Gonzalez Isla. Encara que els resultats econòmics no van ser gaire bons van servir per fer propaganda de la Societat i despertar l'interès de les autoritats locals. El dia 24 de febrer de 1967 la central va aprovar una circular de la Junta de Barcelona que tractava sobre l'augment de les quotes dels socis a 100 ptes. anuals i la comunicació dels plans per instal.lar un estand el pròxim Saló Nàutic. El 3 de maig de 1968 la central va tractar d'aprovar la possibilitat d'organitzar un servei de salvament amb embarcacions d'esbarjo voluntàries a Barcelona. Aquest sistema era empreat per altres societats i donava bons resultats en aigües pròximes a la costa.

El dia 12 de maig de 1971 la central va tractar la dimissió presentada per Aureli Gonzalez Isla. El president de la Societat el va contestar pregant-li que continués fins que es reorganitzés el servei de salvament. El desembre de 1972 es va constituir la Junta Nacional de la *Cruz Roja del Mar*, on es van integrar els membres de la SESN i Gonzalez Isla va ser un d'ells. L'any 1973 la Societat estava integrada en una situació de fet no pas legal a la *Cruz Roja del Mar*. Així els membres d'ambdues entitats eren els mateixos i es va disposar de les 420.000 ptes., capital de la Junta de Barcelona, per adquirir i posar en servei 8 equips automàtics de meteorologia amb la intenció de cobrir una franja costanera de 160 milles del litoral de Catalunya. L'any 1976, després del desenvolupament dels esdeveniments d'ambdues entitats, es va donar a conèixer l'existència en el Pressupost Anual de la Subsecretaria de la Marina Mercant la inclusió d'una partida de 99 milions per inversions, equivalent al 10% dels 1.000 milions previstos en 4 anys en el "IV Plan de Desarrollo" dels quals 480 milions corresponien al "Plan Nacional de Cobertura de la Cruz Roja", per la qual cosa es podia comptar el 1976 amb 48 milions (un 10% del Plan de Cobertura) per invertir en embarcacions de salvament. El "IV Plan de Desarrollo" encara no s'havia aprovat a les Corts, però va ser una de les empentes necessàries per a la continuació de la *Cruz Roja del Mar* en el salvament de nàufrags.

DOMINE SALVANOS PERIMUS.

Bot salvavides de la Junta Local de Calafell, «Francisco Gorostidi» a la I Setmana Naval

