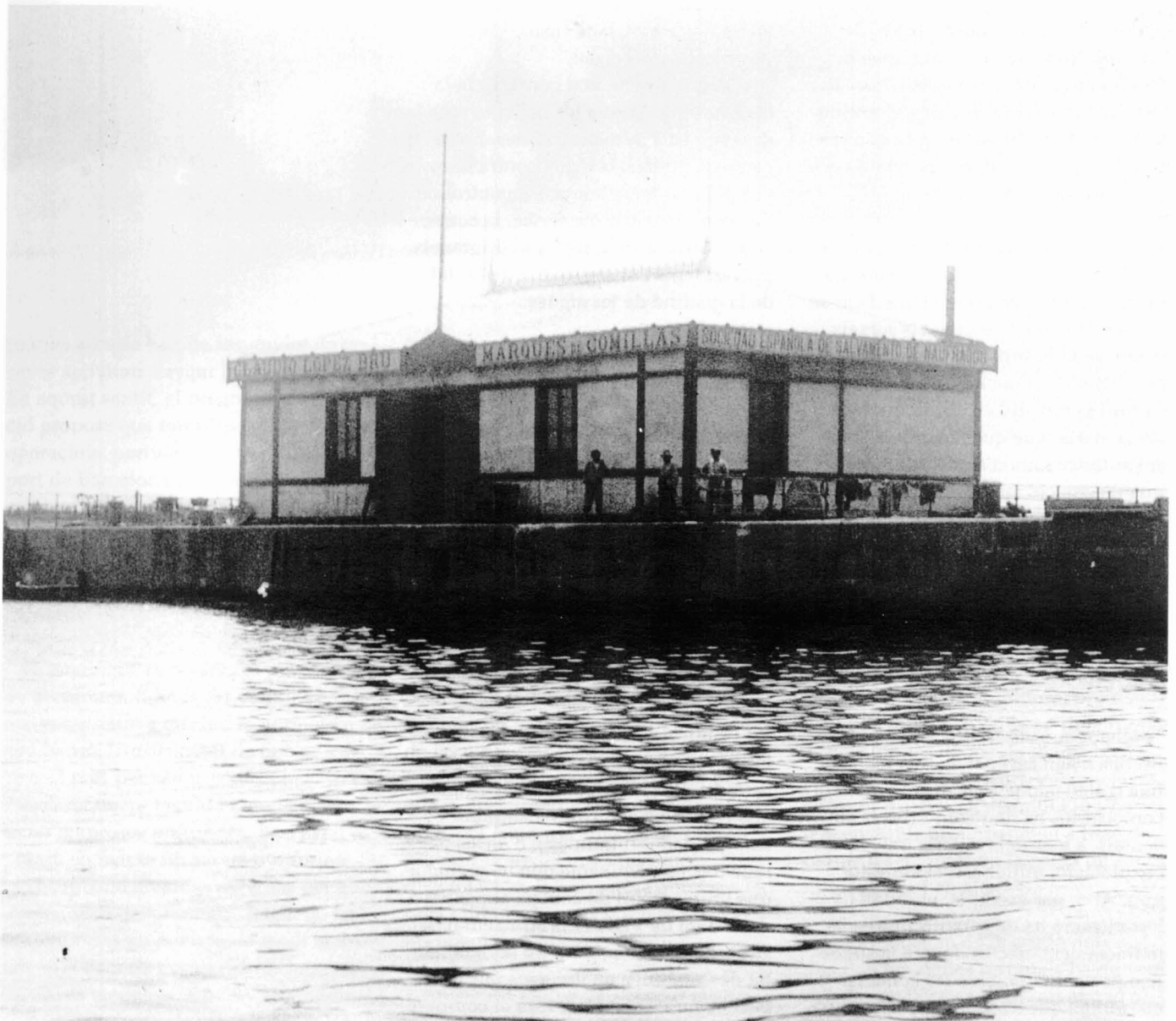


Descripció històrica de la “Sociedad Española de Salvamento de Náufragos” a Barcelona (Anys 1881-1976).I

Antoni Rodríguez Fernàndez



Estació de salvament "Marqués de Comillas" al port de Barcelona

Introducció

La curiositat de l'home per saber sobre el passat històric el fa arribar a una mania d'antropomorfisme en què dóna importància a la determinació exacta dels esdeveniments i a les circumstàncies que els envolten. Una part de la nostra història marítima, com a oblit del passat recent, va ser el servei de salvament de naufragos a l'Estat espanyol, des de 1880 fins aproximadament a l'any 1976, portat a terme per una institució benèfica: la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos".

He estudiat la documentació trobada a la Facultat de Nàutica, la Biblioteca de Catalunya, el Museu Marítim de Barcelona, l'Arxiu Històric de la Ciutat, l'Arxiu Central de l'Autoritat Portuària de Barcelona, la Biblioteca Nacional de Madrid, el Museo Naval de Madrid, l'Hemeroteca Municipal de l'Ajuntament de Madrid i la Cruz Roja Española i he fet un seguiment exhaustiu de totes i cadascuna de les 22 Juntes Locals i de Districte, que hi va haver a Catalunya, 16 amb estació de bot salvavides i 6 més que van tenir llançacaps i/o boies d'andarivell.

Em va ser del tot necessari ser el màxim de rigorós quant a la investigació i la recollida de la documentació que vaig trobar sobre la SESN, per tenir una visió exacta del que va ser el desenvolupament dels tots els esdeveniments més significatius. No vaig fugir ni vaig caure en el sentit d'una manca d'informació i, amb temps i paciència, ja que els textos de primera mà no ofereixen tota la informació a qui els mira amb pressa, vaig aprofundir en la seva lectura amb la intenció de fusionar tota la documentació per donar un cos unitari i consistent a l'obra.

Aprofundir sobre aquestes juntes ha estat una tasca molt difícil. Saber la seva situació interna, des dels seus orígens, el desenvolupament i la decadència. La seva estreta relació amb la Central. El material de què van disposar. Les seves situacions econòmiques. Els organigrames socials: els membres de les seves directives, els seus socis i les tripulacions de salvament. En definitiva, el món que envoltava aquestes juntes de salvament amb les seves preocupacions i les inquietuds en uns mo-

ments determinats de la nostra història que, pel que fa al salvament a Barcelona, vull fer arribar al lector sense cap pèrdua de dades significatives.

Amb la intenció d'apropar-me al màxim a aquesta perduda realitat he volgut anar més enllà de la feina d'investigació en biblioteques i museus. He fet treballs de prospecció i recerca d'alguns d'aquests bots salvavides, que encara es conserven i he aixecat els seus plànols de formes, construcció i vèlic. A més, gràcies a la documentació escrita i gràfica, he pogut reconstruir les seves Casetes de Salvament mitjançant plànol. La finalitat de tot això és la d'un projecte futur: una sala -museu monogràfica dedicada a Catalunya i a les seves juntes de la "Sociedad Española de Salvamento de Naufragos", amb diorames de totes les casetes i bots salvavides, plafons de documentació escrita i gràfica i sala de projecció audiovisual.

Dono les gràcies a les persones que han fet possible aquest estudi i, en especial, a Chari Rodríguez Fernández, per la importància de la salvaguarda del Patrimoni, Encarna Mengual Ferrer per la paciència quant a les meves distraccions i pensament capficat i a Isidre Oliveras i Parera per la seva inquietud cap al patrimoni marítim, els seus coneixements i la seva inestimable ajuda.

Els primers passos de la junta local de la SESN a Barcelona (Anys 1881-1889)

Al 15 de juny de 1881 es va constituir la Junta Local, gràcies a les gestions del Comandant de Marina del Port, Joan Martínez Illescas, ajudat pel Governador Civil de la Província Federic Nicolau, el president de la Societat Naviera i també de la Societat d'Agricultura i Comerç, marquès de Palmerola i Esteban Amengual de l'Asil Naval, entre d'altres persones importants de la localitat. Al juliol el President va demanar a la Central l'autorització per donar noms de subscriptors als qui contribuïen amb una quota d'entre 6 a 30 pessetes i perquè es posés a disposició de la Junta el Bot Salvavides amb tots els seus accessoris, que hi havia a Barcelona a càrrec de la Junta d'Obres del Port. La quota dels socis subscriptors era del tot necessària, ja que sinó no es podia mantenir la



L'estació de salvament durant la celebració d'una travessa del port de Barcelona

Junta com va passar amb la Junta Local de Tortosa, constituïda l'any 1881 i que va ser dissolta el mateix any per una manca de subscriptors. En un principi a Barcelona no hi va haver molt entusiasme per la implantació del servei de salvament de naufragats, ja que només es van subscriure 44 socis i l'ingrés era d'un mil pessetes anuals.

L'any 1882 la Junta va fer les gestions per fer servir el material de salvament i amb motiu de la mort de set pescadors a la platges de Mataró el dia 27 d'octubre va convocar una reunió general amb totes les autoritats i les persones de posició, per tal d'aixecar l'esperit públic en pro de la Societat. La reunió no va tenir molt d'èxit, però es va nomenar una comissió per fer recaptar fons i adquirir un bot insumergible. A cap d'any les existències de la Junta van ser de 3.365 pessetes.

El 25 de gener de 1883 va cesar com a president Joan Martínez Illescas i es va nomenar el comandant de Marina Rafael Feduchi. La recaptació de la Junta va arribar a més de 5.000 pessetes anuals i va augmentar el nombre de socis a 78 persones, que van contribuir anualment amb una quota. Van ser **protectors:** Senyors Batlló i Batlló; la Diputació Provincial; Olano, Josep Antoni, **fundadors:** Amengual, Esteban; González, Josep; Illescas Martínez, Joan; Ramírez, senyors successors de N.; Arana, Joan; Gotarra, José; Naviers Asseguradors, Centre de; Romero i de Gisper, Josep M. de; Alier,

Pere; Gasset, Germans; Nicolau, Federic; Roig i Rom, Fills de; Borrel, N.; Jover i Serra, fills de; Perallada Flaquer, senyors; Salvador, Carles; Bofill, Josep M. fills de; Jover i Sanz, Josep; Portas, Severo; Serra i Vidal, Felicià; Bosch i Labrús, Pere; Mosso, Manel; Pardo, Miquel; Soriano, Eugeni; Borrás, Eduard; Maresch Francesc; Planas, Manel; Taulina, Francesc; Barrán, Jacint; Martí, Lluís; Pons, Isidre; Taltavull, Miquel; Balanzat, vídua de; Moresa, Joan; Padrol, Francesc; Talavera, Salvador; Baltasar Espo i Garsol; Martí, senyora Rosa; Prat, Joan; Tintoré, Joaquim; Espiell, Felix; More i Bosch, Jaume; Roger i Vidal, senyors; Vidal i Cuadras. Germans; Freixa, Antoni; Mir, Martí i Cia.; Ripoll i Cia.; Font i Riudor, senyors; Mas, Melchor de; Romero, Vicente de, i **subscriptors:** Arroyo, Enric; Ceballos, senyora Ignàcia de; Griera, Josep; Ruíz, Joan; Araño, Claudi; Cortina, Josep; Güell, Jacint; Sabater. Felip de; Artes i fill, Felix; Diví, Segismundo; Izquierdo, senyora Josefa; Valero, Germans; Aymamir, Miquel; Dotres, N.; Mulleras i Sauquer. senyors; Vidal, Fabian R. de; Brunet i Serra; Folchi i Collí, senyors; Pi, Salvador; Canela, Serafi; Grasset, Vicent; Ribera, Joaquim.

A l'octubre de 1884 i en virtut de la Reial Ordre 9 de juny de 1884 es va disposar que passés a càrrec de la Societat els set bots salvavides anglesos, que tenia l'Estat en diversos ports. La Junta de Barcelona va adquirir així el que posseïa la Junta d'Obres del Port,

que des del 19 d'abril d'aquest any es trobava en poder de la Comandància de Marina. La Junta Local va pintar i reparar el Bot i el va tenir amb el material necessari en perfecte estat.

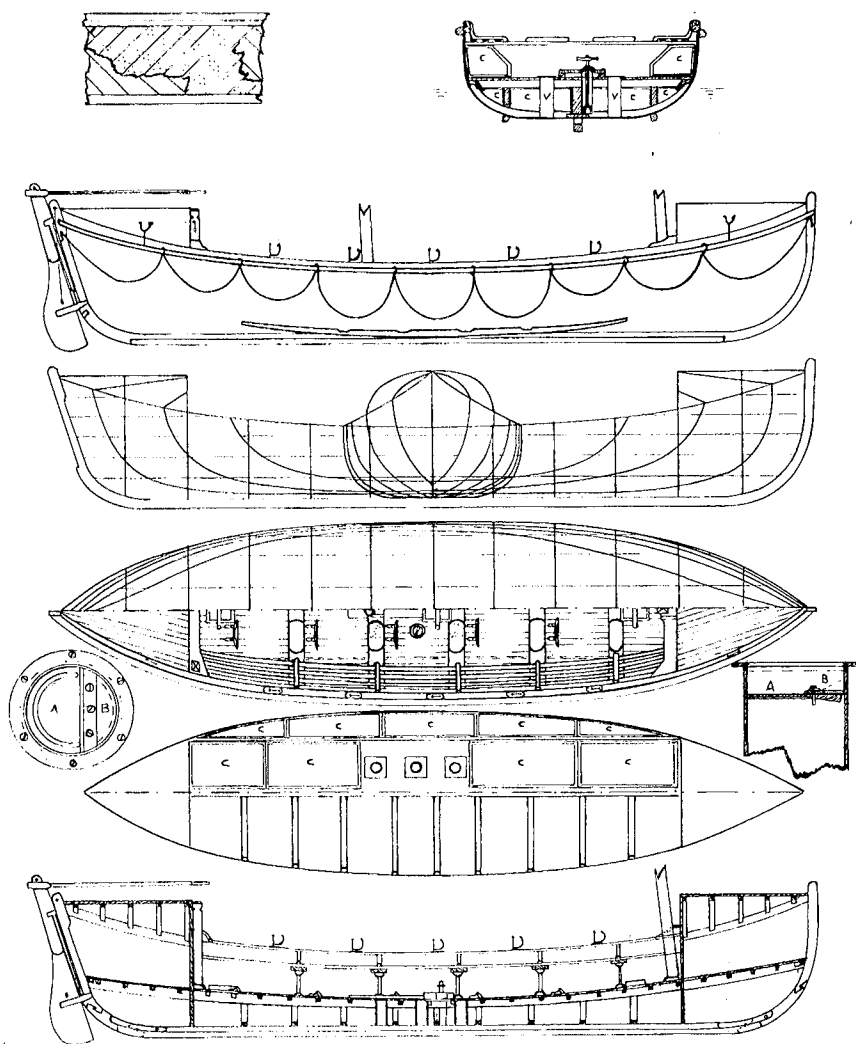
L'any 1885, la Junta va ser visitada per l'inspector de la Societat, senyor Aguirre, a qui va prometre el president de la Junta, Evaristo Méndez Casariego, intensificar la propaganda per augmentar el nombre de socis i els ingressos de la Junta, així com organitzar una tripulació fixa per al bot i assignar gratificacions als mariners. El bot va quedar dipositat en una caseta de la Junta d'Obres del Port, que hi havia al costat del fanal, que era de maçoneria, amb només planta baixa i coberta de teulada. Dividida en dos departaments, un destinat a dipòsit del material amb paviment horitzontal i enrajolat i l'altre destinat per al bot, amb llambordes i inclinació cap al mar. La Junta va aspirar que la Central la dotés d'un bot de ferro amb carro-avarador i llavors fomentaria les subscripcions, com organitzar i sostenir el servei de salvament i construir la Caseta. La Comissió Executiva va expressar a la Junta el desig d'instalar un llançacaps, proposició que va acceptar i s'encarregà a la Casa Henry Besti, de Nova York, un canó portaamarres sistema Lyle. L'import de 3.439,40 pessetes el va satisfer la Junta amb els seus fons. Al març la Central va adquirir per 250 pessetes el carro per al bot salvavides, que posseïa la Societat de Salvament Marítim de Sant Sebastià. Al 30 de desembre es van realitzar les proves del bot i es van ratificar els càrrecs de la directiva.

En resum, la directiva va estar formada des de la constitució de la Junta fins a l'any 1888 pels **presidents:** Joan Martínez Illescas (1881/2); Rafael Feduchi (1883/4); Evaristo Casariego (1885/6); Joan Nepomuceno Florez (1887), **vicepresidents:** Federico Nicolau i Josep Antoni Olano (1881/7), **vocals:** Marquès de Palmerola (1881/2), Josep Garcia Serra (1881/2), Vicent de Romero (1881/7), Josep Roca i Roca (1881/2), Manel Planas (1881/7), Joan de Maza (1881/2) i Francesc Maresh (1881/7), **tresorer:** Esteban Amengual (1881/7), **comptador:** Miquel Taltavull (1881/7) i **secretari:** Josep Gotarra (1881/7).

Cap al gener de 1888, el secretari de

la Junta, Josep Ricart i Giralt, va sol·licitar del senyor Concas, cap de l'Armada a Londres, informació sobre les casetes de salvament mòbils a fi de construir la de l'Estació de Salvament de Barcelona. Va estudiar els mitjans d'interessar tots els ajuntaments de la província per auxiliar la Institució. Al febrer, la Junta d'Obres del Port va acordar construir una caseta de salvament. Va encarregar-se del projecte, mitjançant plànol, l'enginyer i vocal de la Junta Local Carles Mondéjar. L'Ajuntament va subvencionar la Junta amb 3000 pessetes, a més d'una quota anual. En aquest moment de creixent desenvolupament la Junta va proposar construir un bot d'acer a la Maquinista Terrestre i Marítima i regalar el bot anglès a la Junta de Vilanova i la Geltrú. Carles Mondéjar va idear un projecte pel qual el bot s'havia de llançar al mar mitjançant un carro cangrea de carril i l'Estació quedaria unida a la xarxa de ferrocarril de la costa. Aquesta situació d'auge va ser gràcies a la feina i les gestions realitzades pel secretari Ricart Giralt. En aquells moments els membres de la directiva i els socis, amb recaptació anual, van ser: **presidents honoraris:** l'Excel·lentíssim Capità General, el Governador Civil, el president de la Diputació, l'Alcalde constitucional, el Bisbe de la Diòcesi i el Comandant de Marina, **president efectiu:** Federic Nicolau (diputat a Corts i president de l'Associació de Naviers), **vicepresidents:** Adolfo Reinoso (capità de Fragata) i Francesc Solà (pilot, navilier i propietari), **vocals:** Evaristo Arnús (banquer i senador), Josep M. Valls i Vicencs (banquer), Eusebi Güell Bacigalupi (fabricant), Enric Batlló i Batlló (fabricant), marquès del Campo (propietari), Josep Erasmo de Janer (propietari), Baltasar de Bacardi (propietari), Lluís M. de Llauder (periodista), Josep A. Brusí (periodista), Àngel Guimesí (periodista), Mariano Parellada (enginyer delegat de la Cia del Ferrocarril de Tarragona i França), Manel Henrich (industrial i regidor), Joan Maristany (pilot i comerciant), Mossèn de Sant Miquel del Port, Ramon Vals (Prevere delegat del Bisbe), President del Reial Club de Regates Català, Federico Gómez Arias (director de l'Escola de Nàutica), Joan de Arana (catedràtic), Joaquim Ginebra (navilier), Lluís Martí i Codolar (navilier), Rafael Taltavull (navilier), **vocal tresorer:** Esteban Amengual (pilot i comerciant),

vocal comptador: Joan Maristany (pilot i comerciant), **vocal secretari:** Josep Ricart i Giralt, **socis protectors:** Batlló i Batlló, senyors i la Diputació Provincial, **fundadors:** Alianza de Seguros, la; Casino de Masnou; Jover i Sanz, Josep; Poggio, Lluís; Arnús, Evaristo; Diputació Provincial; Lacambra, Fernando; Parellada Puig, Cristóbal; Marqués de la Mina; Erasmo de Janer, Josep; Martí Codolan, Lluís; Roger i Vidal, senyors; A. de Olano, Josep M.; Freixa, Antoni; Mas, Melchor de; Ripoll i Cia. senyors; Amengual, Esteban; Font i Riudor, senyors; Martí Espinos i Cia.; Ricart Giralt, Josep; Arana, Joan; Ferrer, Simón; Maristany, Joan; Reinoso, Adolfo; Alier, Pere; Farrés, Arturo; Martí, Lluís; Ramírez, Successors de N.; A. Brusí, Josep; Güell, Eusebi; Mondejar, Carles; Roig i Rom, fills de; Aixelà, senyora Filomena; Gasset i Cañellas, Josep; Mir, Nicolás; Sola, Demetri; Bolsín Catalanm; Guarini, Joana; Massó, Cossins; Salvador, Carles; Bacardí, Baltasar; Gómez Arias, Federico; Maristany, Germans; Solà, Francesc; Bosch i Labrús, Pere; Ginebra, Joaquím; Naviers Assegurances, Societat de; Tintoré, Joaquím M^a; Borràs, Eduard; Gasset, Germans; Naviers i Consignataris; Taltavull, Rafael; Bosch, Romualdo; Gurí, Francesc; Nicolau, Federic; Vidal i Cuadras; Baster, Pereira i Cia.; Fill de Roig i Rom, Olano, Josep Antoni; Vídua de Josep Jover Sanz; Bofill, fills de J. M.; Fills de J. M. Bofill; Parellada i Flaquer; Valdés, Juli; Circulo de la Juventud Mercantil; Henrich, Manel; Pi i Cia; Vall Visens, Josep; Campo, Marqués de; Jover i Serra, fills de J.; Pràctics del Port; C. Pí i Cia. senyors; Janer, Marcelino; Planas, Manel, **subscriptors:** Ateneu de Masnou; Comerna, Francesc; Llauder, Lluís de M.; Pujol i fill, Jaume; Armesto, Ramiro de; Ciervo, Candido; Masriera, German; Rosell, Josep; Artés, Joaquím; Calvell, Pau; Mulleras i Sauquer; Roses, Pere; Araño, senyora Carolina; Cortina, Josep; Monfort, Antoni; Serralach, Ignaci; Abaria de Llanos, senyora Clotilde; Dotres, Benito, M.; Medina, Fulgencio; Sanz Selina, Francesc; A. M. Pol i Freixa; Escofet, Cristobal; Moratons Genis Barcons; Sabater, Felip; Aimamir, Miquel; Folchi i Coll, senyors; Netto, Miquel; Valls, Presbítero, Ramón; Brunet i Serrat; Fortuny i Serra, senyors; Oliver, senyora Catalina; Villarrasa, Josep; Bartra i Montané; Grieria, Josep; Padrol,



Plànols del bot de salvament *Martín Ferreiro* (dibuix de l'autor)

Francesc; Vives i Cia.; Batlle, Ramon; Garrut, Ramon; Pí, Salvador; vídua de Subirana i fills; Buhigas, Pere; Gómez Asenjo, Eusebi; Prieto, Antoni; Canela, Serafí; fill de Ramon A. Ramos; Picó, Josep; Cuenca, Germans; cap de Foment del Govern Civil (una part dels bitllets d'andana); Prats, Andreu; Mossèn Francesc; J. G. de la Revilla; Parés, Ramon i **donadors:** Ajuntament Constitucional.

L'Organització social i la consolidació del servei de salvament de naufragats a la Barcelona de les darreries del segle XIX (Anys 1890-1899)

Al març de 1890, el Consell Superior de la Societat va aprovar el projecte de la Junta de Barcelona de col·locar caixonets d'almoines en tots els bucs de passatgers d'aquesta matrícula i distribuir la recaptació a parts iguals amb la Central. Per obtenir aquest per-

mís, la Junta va comissionar el president i el secretari, que van entrevistar-se amb el marquès de Comillas i aconseguiren que donés les ordres necessàries als capitans dels bucs de la Companyia Transatlàntica. Des de llavors va ser la principal forma d'ingrés de la Junta. El dia 24 d'agost de 1891 es va adjudicar a Joan Pi i Marsà la contractació de l'obra de la Caseta de Salvament.

Al gener de 1892, Ricart Giralt va informar sobre la constitució de la Junta Local de Mataró i cap al març sobre les obres de la Caseta de Salvament de Barcelona, que cap el maig va quedar construïda gràcies a la contribució de la Junta d'Obres del Port. Ubicada en l'extrem de l'espigó de ponent, quasi en la bocana del port, va ocupar una superfície de 150 metres quadrats. L'edifici, aïllat per una barana de ferro, que distava de les parets de la Caseta

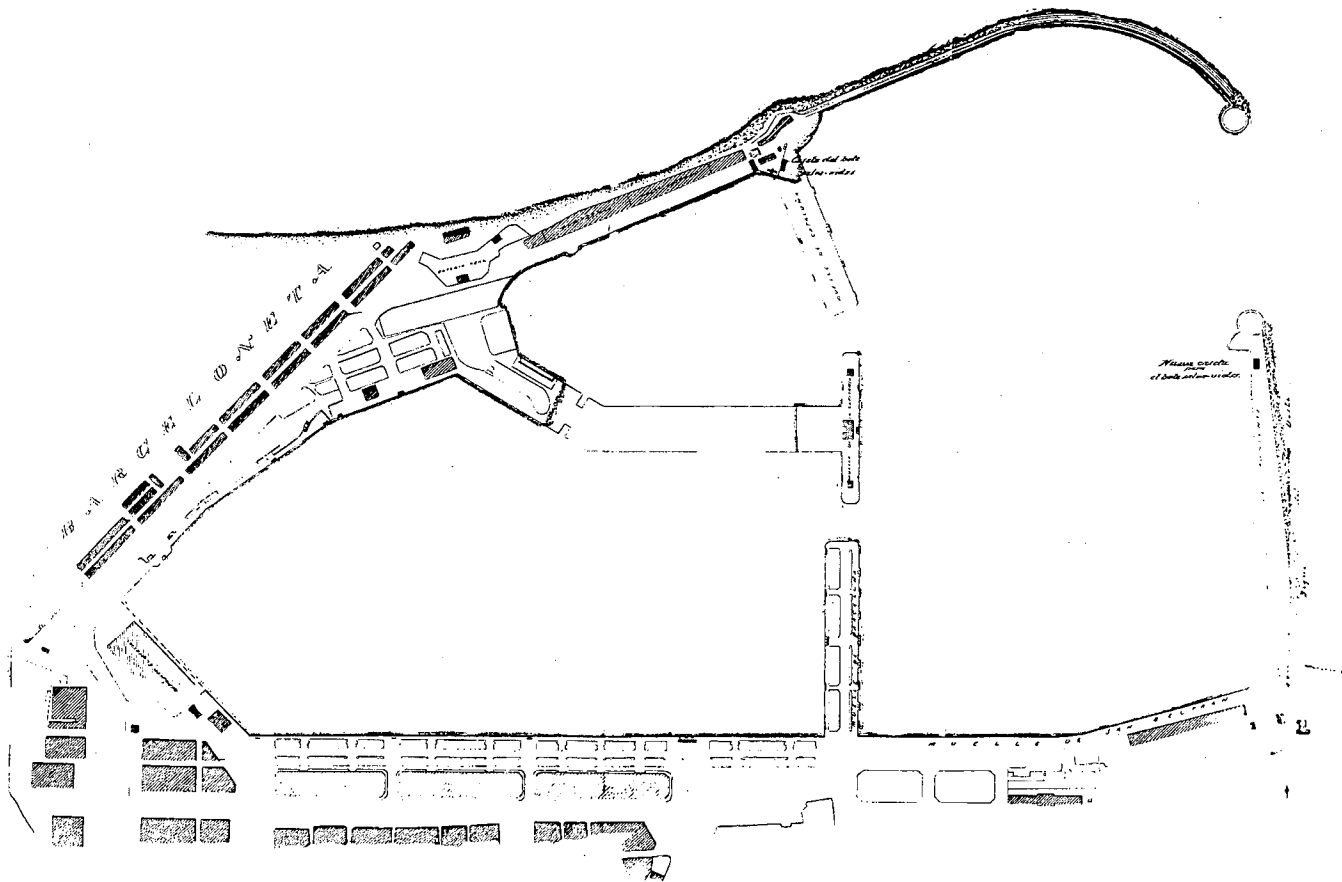
uns 3 o 4 metres, es componia d'un departament-magatzem on s'ubicava el "Bot Martín Ferreiro" I sobre el carro cangreu, el carro del Llançacaps i el mobiliari per guardar la resta del material i de dues dependències de 25 metres quadrats, una com a habitació en tot temps per al guardià i l'altra per a la guàrdia que es feia en dies de temporal. En aquesta última habitació hi havia 12 llits formats per muntants de ferro i lona separats per cortines. La Junta va voler imitar les estacions de la Royal National Lifeboat Institution, que portaven el nom dels protectors de la seva institució. Amb aquesta intenció es va dedicar la Caseta a Claudio López Brú, Marquès de Comillas, en agraïment als donatius recollits en els caixonets d'almoines instal·lats en els bucs de la Companyia Transatlàntica i amb un rètol que com a resum deia: Estimars el teu proïsme com a tu mateix. El Consell Superior li va otorgar, el 27 de desembre, la Medalla d'Or de Cooperació.

A començament de 1894, la Junta de Districte de Barcelona posseïa divers material de salvament per prestar servei en cas de sinistre en les costes de la seva zona marítima, el bot anglès "Martín Ferreiro" I, el Llançacaps Boxer al port de Barcelona, el Bot "Woringer", construït per Cardona i Corbeto i el Llançacaps Lyle a Mataró. A més, en cas de sinistre, la direcció del Ferrocarril de Barcelona a França, que va córrer a línia de platja, va oferir a la Junta posar una màquina o vagó de càrrega o un cangreu amb la intenció de transportar el material de salvament al punt més pròxim i quan estigués conclosa la via fèrria en els molls, com s'havia projectat i en curs de construcció, llavors la màquina arribaria fins a la mateixa punta de la Caseta de Salvament on agafaria el material. Dintre de les seves actuacions la Junta va acordar establir en un centre de pescadors, de costa inhospitalària per la seva hidrografia, una Estació de nou gènere, assaig per al salvament dels pescadors, amb la intenció de servir com a model per a altres centres o pobles de la zona. El punt escollit va ser el de Sant Pol de Mar, que en aquells moments mantenia més de quaranta barques de pesca i que es trobava en mig de altres pobles com Malgrat, Calella, Canet, Arenys i Mataró. En aquest sentit es va fondejar una boia, amb la intenció d'amarrar les

barques quan hi havia temporal, que portava una espiga de tres metres d'alçada acabada en esquelet perquè fos visible durant el dia i amarrada mitjançant una àncora de 498 quilos de pes amb 40 metres de cadena estesa a l'est i una altra àncora de 390 quilos de pes amb una cadena de 30 metres de llargada cap a l'oest, en lloc de cinc a sis metres de fondària a 400 metres de distància de la platja de Moré, a mig quilòmetre al nord de Sant Pol. A terra hi havia dos candelers, que en nits de mal temps encenien una llum vermella i una altra blanca, a una distància de 100 metres l'un de l'altre. En definitiva, la idea va ser afirmar una pasteca de bronze a l'eix de la boia i una altra al candeler de l'est, unides per un cap d'abacà per amarrar les barques i amb la maniobra fer-les arribar a la platja. A mitjan 1894 es va notificar a la Central que els pescants de ferro manats construir per la Junta per hissar i arriar el bot no havien donat l'èxit que la directiva esperava i Ricart i Giralt va idear un projecte de carril de suspensió amb disparador. També la Junta de Barcelona va projectar ubicar noves boies d'andarivell als centres de pescadors més importants. La Junta de districte de Barcelona, l'any 1894, va comptar amb un nombre total de socis de 114 persones: 3 van ser protectors, 53 fundadors i 58 subscriptors, amb una renda anual de 3.008 pessetes. Varen ser els següents: **protectors:** Naviers Asseguradors; La Alianza; senyors Batlló i Batlló, **fundadors:** Josep A. Olano; Demetrio Solà; Eusebi Güell; Francesc Gusí; Antoni Freixa; Manel Planas; marquesa, vídua de Camps; Associació de Naviers i Consignataris; senyors Roger i Vidal; senyors Martí Espinos i Cia; Josep Erasmo de Janer; senyors Baster Peira i Cia.; senyors Parel·lada i Cia.; Joaquím Maria Tintoré; Baltasar de Bacardí; Artur Farrés; Federic Nicolau; Fills de J. M. Bofill; Federico Gómez Arias; Nicolàs Mirtes; senyors Ripoll i Cia.; Joan de Arana; Joaquím Ginebra; Bisbe de la Diòcesi; senyors Font i Riuder; Pere Aliè; D. J. A. de Brusi; germans Carbó; Manel Henrich; Juli Valdé; Pràctics del Port; Francesc Carrasco; Pere Bosch i Labrú; Josep Ricart i Giralt; Simón Ferrer, Joaquím Casas i Carbó; fills de Roig i Rom; Joan Maristany i Millet; Carles Mondéjar; Reial Club de Regates; germans Vidal i Quadras; Joana Guarini; Marcelino Janer; Lluís Martí Codolar;

Melchor de Màs; Francesc Solà; D. R. Bosch i Alsina; senyors Masó i Primo; senyors Prat i Cia.; J. M. Valles Vicens; Fernando Lacambra; Paulino Coll; David Rouvier, **subscriptors:** Francesc Padrol; Ignasi Serralach; Benito Dotras; Manel Nadal; Camil Mulleras; germans Maristany; Manel Cabrineti; Rosendo Valls Harau; Joaquím Artés; Ramón Garrut; Ramiro de Armesto; Lluís M. Alcobé; Carolina Arañó; Josep Fortuny; Cándido Cuervo; Carmen Fernández de Ceballos; senyors Alsina i fills i Cia.; senyors Vives i Cia; Francesc Alió; Manel López Vaello; Josep Grieria; germans Subirana; Ignacia de Ceballos; Juli Alcalde Blanes; Salvador Pí; Andreu Prats; Pere Bosch; Lucas Diosdado Lacorte; senyors Folchi, Collí i Baylo; germans Manriera; senyors Montoriol i Batlle; Alfons Arnau i Artupa; senyors Moratona, Genís i Barconus; Francesc Comerma; Miquel Cardona; Eulàlia Soler Trabal; Miquel Aisnasnir; Antoni Monfort; Ramon Suñé; fills de Ramon Ramos; germans Cuenca; Clotilde de A. del Llano; Joan Caball; Cristóbal Escofet, Josep Rosell; Eusebi Gómez Asenjo; Vicent Triay; senyors Bartúa i Montané; Mossèn de Sant Miquel del Port; Ramon Paré; Lluís Garriga; Pau Calvell; Mossèn de la Mercè; Jaume Pujol i fill; Pau Estapé; Lluís M. de Llauder; Josep Cortina; Francesc Corbetta, **donadors:** Efectiu rebut dels marmessors testamentaris del difunt Josep Puig.

A començament de 1895, quant a la custòdia del material va obtenir permís de tancar la Caseta per complet fins al cantell del moll, continuant la verga de ferro que l'envoltava i se la va proveir d'aigua potable. Per aquelles dades la brigada, composta pels alumnes del 3r curs de l'Escola de Nàutica, va fer exercicis amb el llançacaps boxer. També es va habilitar un esclart, que distava de la cseta uns 25 metres i es van fer les proves de botar i avarar el bot amb bon resultat. En aquest sentit la Junta d'Obres del Port, accedint a la petició de la Junta, va ordenar construir un pas ferm entre la Caseta de Salvament i l'Esclat perquè el carroavarador del bot pogués córrer amb facilitat. Ricart Giralt va continuar la tasca del servei de salvament amb l'estudi de fondejar noves boies d'andarivell en tots els centres de pescadors del litoral a Barcelona, mitjà de salvament que va estimar millor que els bots salvavides



Ubicació de les casetes de salvament al port de Barcelona

per a aquelles costes escarpades gràcies als serveis que prestava la boia ubicada a l'Estació de Sant Pol de Mar. Fins a l'any 1895, les quantitats recaptades a bord dels vapors de la Companyia Transatlàntica a favor de la Societat i que es distribuïen per meitat entre la Central i la Junta de Barcelona, va ser de 34.107,29 pessetes fins a l'any 1895 i durant l'any 1895, de 12.408,72 pessetes.

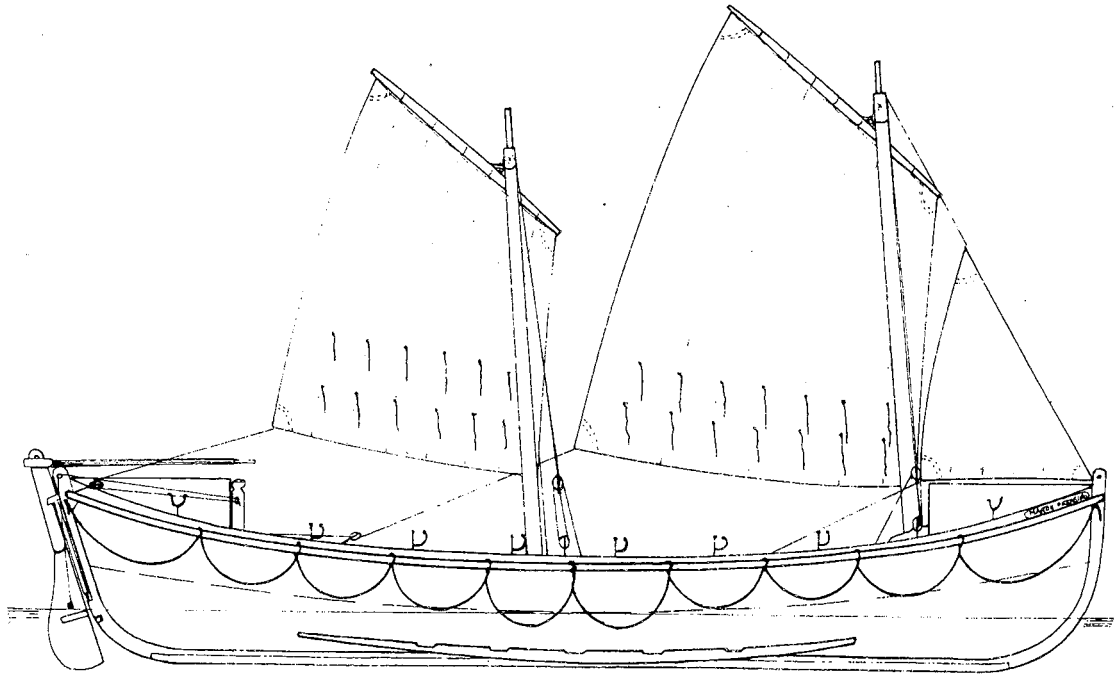
Al maig de 1896, la Junta va comptar amb 105 socis entre els senyors Naviers i Asseguradors; Ramiro de Arnesto; Joan de Arana; Miquel Cardona; Societat "La Alianza"; Mossèn de la Mercè; Juli Valdés; Joan Caball; senyors Batlló i Batlló; Lluís M. de Llauder; Josep Ricart i Giral; Lluís Garriga; Bisbe de la Diòcesi; Masriera i germans; Joan Maristany i Millet; Pau Estapé; Antoni Freixa; Rosendo Valls Haràn; Joana Garini; Manel Nadal; senyors Royer i Vidal; Manel López Vaello; Francesc Solà; Antoni Rosell; senyors Güell, Parellada i Cia.; Catalina Soler Traval; Josep M. Valls Vicencs; Artur Bernad; Eusebi Güell; Enric Barrie i Labros; Josep Erasmo de

Janer; Josep Martí Bertràn; Baltasar de Bacandi; Francesc Alió; Federic Gómez Arias; fills de Ramon Ramos; Pràctics del Port de Barcelona; Camil Mulleras; Joaquim Ginebra; senyors Granges i Cia; Associació Naviers i Consignataris; Joaquim Artes; J.A. de Brusí; Pau Calvell; Reial Club de Regates; Carolina Azaño; Marcel·lí Janer; Mossèn de Sant Miquel del Port; marquesa vídua de Campo; Alsina i fills Cia; Ròmul Bosch i Alsina; Moratona, Genís i Cia.; Frederic Nicolau; Josep Guira; Ferran Lacambra; Miquel Aimanuz; Carles Mondéjar; Colli i Baylo; Francesc Gusi; Vives i Cia; Pere Alier; Cuencas i germans; senyors Baster Peira i Cia.; Subirana i germans; Manel Henrich; Josep Rosell; Artur Tarrés; Andreu Prats; senyors Font i Ruidor; Ignasi Serralach; Nicolas Mir; Benito Dotras; Ripoll i Cia.; Maristany i germans; Carbó i germans; Pere Bosch; Pere Bosch i Labrús; Ramon Garrut; Francesc Carrasco; Ramon Suñé; Vidal Quadras i germans; Francesc Comerma; Joaquim Casasi Carbó; Vicent Tray; senyors F. Prats i Cia.; Clotilde de A. de Llano; senyors Massó i Pruiros; Lucas Diosdado Lacorte; Demetri Solà; Eusebi Gómez

de Asenjo; Paulí Coll; Cristobal Escofet; senyors Martí Espinos i Cia.; Manel Cabrineti; David Rouvier; Jaume Pujol i fill; Joaquim Maria Tintoré; Cándido Ciervo; Simó Ferrer; fills de J. M. Bofill i Montoriol i Batlle.

Cap a mitjan 1896, en memòria a Martin Ferreiro es va posar nom al bot i a l'octubre, durant la permanència de l'esquadra anglesa a Barcelona, la Junta va tenir la brigada en guàrdia i el bot preparat sota les ordres del vocal Ramon Garrut, capità de la marina mercant.

L'any 1897, la relació dels 99 socis amb renda anual de 2.711,8 pessetes, va ser com a **mensual**: senyors Batlló i Batlló; Josep Griera, germans Maristany; Cándido Ciervo; Antoni Freixà; senyors Collí i Baylo; Ramon Garrut; Francesc Alió; senyors Roger i Vidal; senyors Moratona, Genís i Cia; Pràctics del Port, Bisbe de la Diòcesi; senyors Güell, Parellada i Cia.; Miquel Aisnamir; Carles Mondéjar; germans Carbó; Federico Nicolau; Juli Valdés; Marcelino Janer; Pere Bosch; senyors Font i Ruidor; Josep Ricart i Giral; senyors Vives i Cia.; senyors Montoriol i



El bot de salvament **Martín Ferreiro** aparellat (dibuix de l'autor)

Batlle; senyors Ripoll i Cia; Joan Maristany i Millet; germans Subirana; Miquel Cardona; Naviers Asseguradors; germans Cuencas; Andreu Prats, Ramón Suñé; Pere Bosch i Labrús; Joana Guarini; germans Masriera; Francesc Carrasco; germans Vidal Quadras; Francesc Solà; Fernando Lacambra; Joan Caball; senyors F. Prats i Cia.; Josep M. Valls Vicens; Associació de Naviers i Consignataris; Vicent Triay; Demetrio Solà; Eusebi Güell; Francesc Comerma; Lluís Savuga; Manel Planas i Casals; marquesa, vídua de Campo; Antoni Monfort; Pau Estapé; senyors Martí, Espinosa i Cia; Josep Erasmo de Janer; Clotilde de A. de Llano; Manel Nadal; Joaquím M. Tintoré; Baltasar de Bacardi, senyors Baster, Peia i Cia; Joaquím Casas i Carbó; fills de J.M. Bofill; Federico Gómez Arias; Artur Torres; Manel López Vaello; Joan de Arana; Joaquím Ginebra; La Alianza; Reial Club de Regates; Pere de Alier; Mossèn de San Miquel del Port; Jaume Pujol i fill; Juli Alcalde Blanes; Camil Mulleras; Mossèn de la Mercè, Benito Dotras, Lucas Diosdado Lacorte; Joaquím Artes; J.A. de Brusí; Nicolàs Mir; Josep Martín Bertrán; Carolina

Azaño; Lluís M. de Llauder; Manel Cabrineti; Antoni Rosell; senyors Alsina i Fills Cia.; Ignasi Serralach; Ramiro de Arnesto; Artur Bernoct, **trimestral**: Lluís Martí Codolar, **semestral**: Eulàlia Soler Taltavull; Simón Ferrer; R. Bosch i Alsina i **anual**: Paulino Coll; Cristobal Escofet; Pau Calvell; Eusebi Gómez Asenjo; fills de Ramon Ramos; senyors Granges i Cia i David Rouvier.