

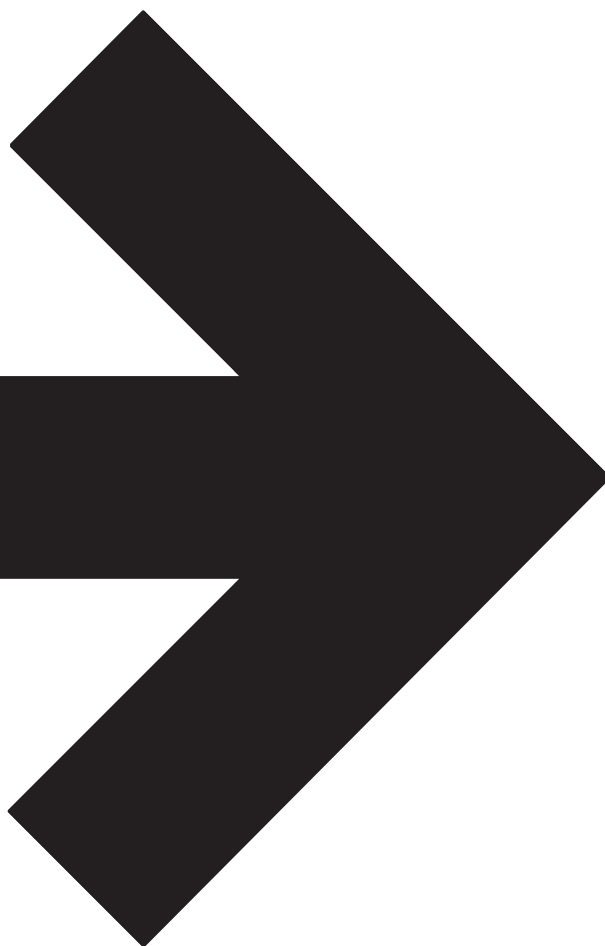


El vaixell escola *President Macià* (1929-1941)

Francesca López Borràs
Francesc Lleal i Galceran
Enric Garcia Domingo

Molts vaixells mereixen un capítol particular en la història de la navegació. És el cas del *Rosa*, una embarcació de lleure construïda l'any 1929 que va tenir una vida plena de vicissituds: va ser una de les embarca-

cions més luxoses de casa nostra i, després, un vaixell escola, rebatejat amb el nom de *President Macià*. Avui, la seva història ha quedat com a testimoni d'un passat que cal tenir en compte.



L'any 1930, el *Rosa* arribava a Barcelona, procedent d'una drassana anglesa. La construcció del vaixell va ser un encàrrec del primer comte de Godó, que volia disposar d'un iot de gran tonatge i de luxe exquisit.

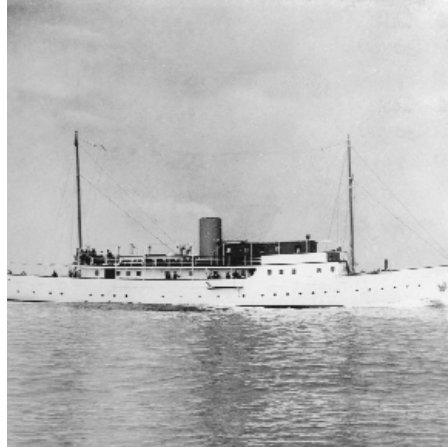
■ EL ROSA, UNA EMBARCACIÓ SINGULAR

La vigència i la utilitat dels vaixells escola mercants queda palesa pel fet que un gran nombre de països en tenen i això els dona resultats àmpliament satisfactoris. A Catalunya vam estar a punt de tenir-ne un, fa molts anys, el *President Macià* (ex *Rosa*) i la seva història és tan curiosa com desconeguda.

El seu inici es remunta a l'any 1929 quan Ramon Godó Lallana (1864-1931), primer comte de Godó, industrial i fundador del diari *La Vanguardia*, va encarregar la construcció d'un iot de gran tonatge i de luxe exquisit. Un iot de motor, especialment si supera certes dimensions, només té sentit com a símbol de prestigi. Tenir una d'aquestes embarcacions, a l'estil dels milionaris americans, era als anys vint del nostre segle (i ho és ara) un ideal, gairebé una necessitat, per a certs personatges de la nostra societat.

L'embarcació, amb buc d'acer, va ser construïda a Southampton, als tallers de John I. Thornycroft & Co Ltd., una prestigiosa drassana anglesa que també tenia dependències a Londres i a Basingstoke. El iot tenia 47,30 metres d'eslora, 7,66 metres de mànega, 4 metres de puntal i 3,10 metres de calat màxim i 376 tones d'arqueig.¹ Portava dos motors Gardner de 1300 cv de potència indicada, que li permetien assolir una velocitat màxima de 12 nusos. L'embarcació estava dotada, a més, d'un aparell de telegrafia sense fils i el seu distintiu era MCTU.

Cap al setembre de l'any 1930, el vaixell va arribar a Barcelona, on va ser matriculat i incorporat a la flota del Reial Club Marítim de la ciutat, on es va batejar amb el nom de *Rosa*.² Com a armador hi figurava el comte Ramon Godó. Com és natural, una embarcació d'aquestes característiques no participava en cap competició esportiva, sinó que més aviat era utilitzada per



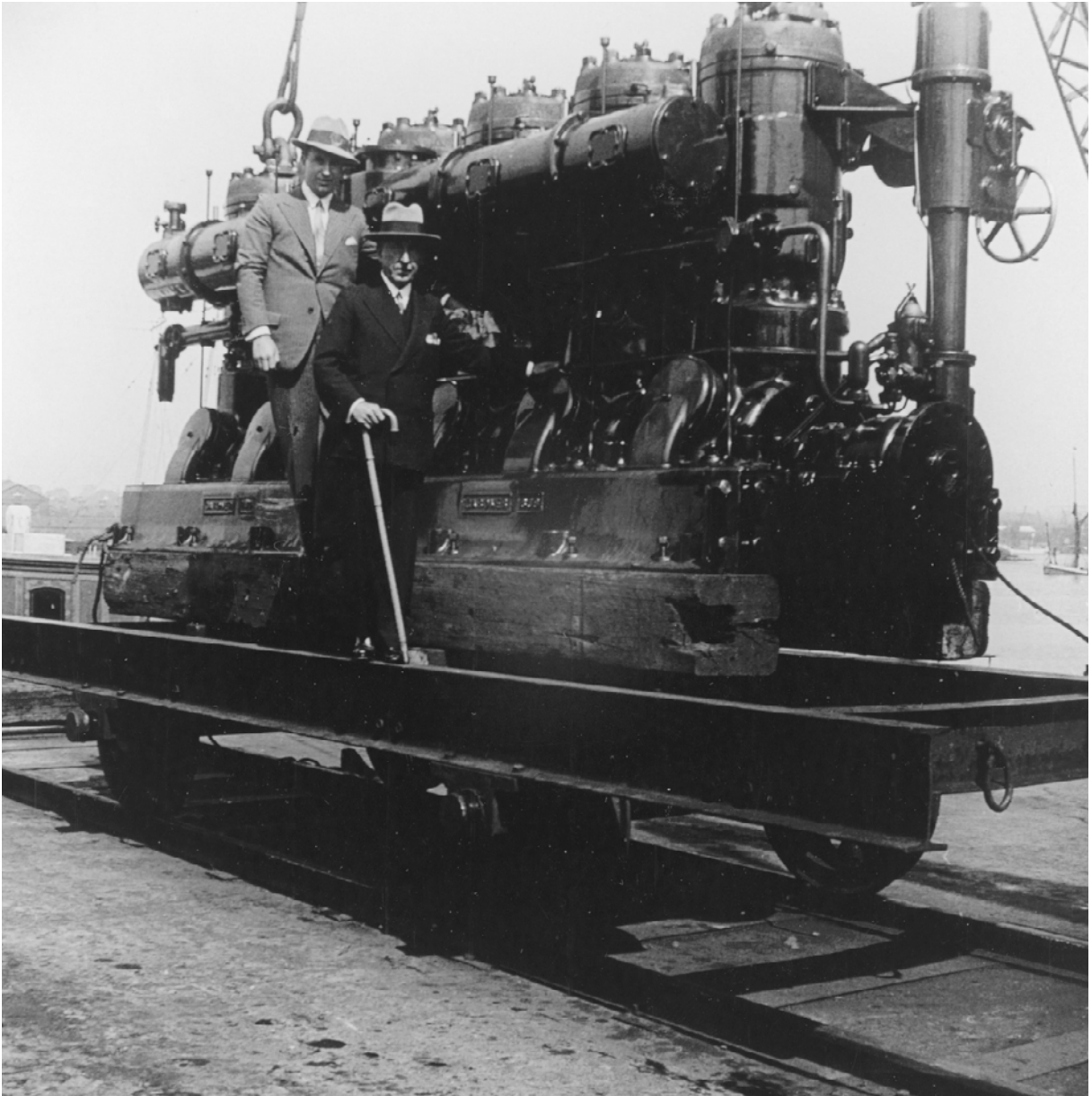
als viatges o la celebració de festes.³ Quan, l'any 1931, el comte de Godó va morir, la propietat de la nau va passar al seu fill Carles Godó Valls, que va continuar mantenint-la al seu amarrador del Club Marítim.

■ DE ROSA A PRESIDENT MACIÀ

L'inici de les revoltes provocades per la Guerra Civil va alterar la seva història. Els clubs nàutics d'arreu de Catalunya van ser assaltats i requisats, i en el cas del Club Marítim de Barcelona (el terme Reial havia

estat suprimit ja amb la proclamació de la República) va ser la CNT qui en va assumir la gestió.⁴ El iot *Rosa*, com també el iot *Concha II* i el veler *Sant Mus*, van ser requisats pel sindicat anarquista. Però el *Rosa*, a causa de les seves característiques, va passar a mans del Comitè de Milícies Antifeixistes, i va passar a formar part de la flota republicana que va dur a terme el desembarcament a Mallorca i a Eivissa l'agost del 1936.⁵ Sembla que durant aquesta operació els aleshores capità i primer oficial, Pedro Ventura i Joan Pujol, respectivament, van realitzar algun tipus de maniobra ideològicament sospitosa, que va provocar que fossin detinguts i embarcats en altres naus (concretament als vapors *Laguardia* i *Villa Manrique*). Del comandament se'n va fer càrrec Ricardo Aguirre Ibarra, que havia participat en alguna acció de guerra i ja havia realitzat viatges com a «Delegat de Guerra».⁶ Després d'aquesta aventura militar, el *Rosa* va tornar al port de Barcelona per quedar-s'hi amarrat uns quants mesos, oblidat per tothom. Va ser en aquell moment quan l'Escola de Nàutica de Barcelona -aleshores anomenada Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània (EMMM)- va demanar a la Conselleria de Defensa, posseïdora de la nau, que el iot els fos lliurat per utilitzar-lo com a vaixell escola i també com a base per a estudis litològics o de pesca, sense perjudici de les necessitats militars.⁷

El vaixell estava proveït de dos motors Gardner de 1.300 cavalls de vapor de potència indicada, que li permetien assolir una velocitat màxima de 12 nusos.



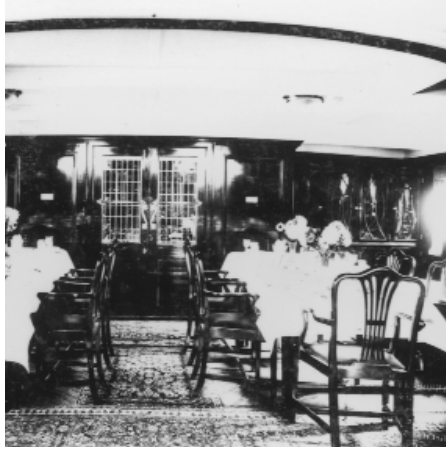
L'embarcació era utilitzada com a vaixell per a viatges o per a la celebració de festes. El luxe dels interiors i dels diferents compartiments es feia evident en tots els detalls.

Així, i com que l'Escola depenia en aquell moment de la Generalitat de Catalunya, el *Rosa* va passar a ser vaixell escola al servei del departament de Cultura mitjançant un Decret del 10 maig del 1937.⁸ Poc després, una sèrie de disposicions oficials regulaven la seva situació: el vaixell es va rebatejar amb el nom de *President Macià*,⁹ es va aprovar un pressupost de règim interior per al seu manteniment¹⁰ i es va nomenar Ricardo Aguirre Ibarra¹¹ com a capità. L'assignació pressupostària trimestral era de 21.250 pessetes. D'aquesta quantitat, cada trimestre el capità disposava de 12.750 pessetes per a les despeses de conservació i manteniment.

El *President Macià* va quedar també lligat al Museu Marítim de Catalunya, el precedent de l'actual Museu Marítim de Barcelona, que s'acabava de crear. Un document enviat pel conservador del Museu Marítim de Catalunya al Conseller de Serveis Públics, amb data 30 de juliol del 1937,¹² hi fa referència: es demana un permís especial (la «Guia de Circulació» i el «Justificant de Serveis») per a vehicle que presta serveis al museu per a la recollida d'objectes i del *President Macià*. Però el cert és que hi havia una confusa relació entre el museu i el vaixell, donada pel fet que el Delegat de la Generalitat a l'Escola i al Museu eren la mateixa persona: Ferran Arranz Casaus.

□ LA TRIPULACIÓ DEL *PRESIDENT MACIÀ*

Ferran Arranz va ser nomenat comandant i cap superior del *President Macià*. El capità era, com ja hem dit, Ricardo Aguirre Ibarra, de qui se sap que va ser empresonat després de la guerra i va ser company de cel·la de Ferran Arranz. La resta de la tripulació la formaven Antoni Fuxà Gelabert, natural de Fornells (Menorca), que n'era el maquinista; el contramestre Antoni Marí Torres, nascut el 30 de març del 1887 a Eivissa; Eduar-



do Areizaga Arrojo, nascut el 12 de maig del 1886 a Terreiros de Balboa (Lugo), que feia les tasques de majordom i cuiner; Manuel Gonzalo Trasanco, que era l'engreixador, el mariner Manuel Romero Pérez, natural de La Puebla del Caramiñal; José Cavilla Martínez, cambrer, i el mariner Miguel Navarro Marí, que va ser substituït l'any 1938 per Carmelo Iríbar Iruquista¹³, quan va ser cridat a la Brigada d'Infanteria. El professor d'Higiene Naval de l'Escola de Nàutica era qui feia de metge de bord.

L'agost del 1937 es va aprovar una proposta d'uniformitat en els distintius: a la gorra i als galons dels oficials hi hauria, a més d'una àncora, les quatre barres de la senyera, i els mariners portarien a la gorra el nom de l'embarcació. El *President Macià* portava dues banderes: a popa la nacional (la republicana, naturalment) i en el trinquet, la catalana, ja que l'armador era la Generalitat de Catalunya.¹⁴

La tripulació començava a funcionar, el vaixell prenia cos i vida, però el curs dels esdeveniments va portar més d'un capítol inesperat. El dia 17 de març del 1938, l'aviació nacional amb base a Mallorca va bombardejar la ciutat i el port de Barcelona, i el *President Macià* també se'n va veure afectat: l'atac aeri va provocar la mort de José Cabina Martínez, el cambrer del vaixell, mentre realitzava les seves tasques a terra.¹⁵ En teoria la Casa Zurich, asseguradora del vaixell i de la tripulació, havia de córrer amb el pagament d'una pensió del 50% del sou a la vídua, Josepa Sánchez López, que tenia a més a més la càrrega familiar de dos fills petits. Però a causa de la guerra l'asseguradora no es feia càrrec d'aquest tipus de prestacions, i en vista d'això Arranz, en una carta del 31 de març, va suggerir al Conseller de Cultura que la Generalitat, com a armadora que era del *President Macià*, es fes càrrec de la pensió, cosa que el Conseller va autoritzar mitjançant un Ordre del 8 d'abril del 1938.

El *Rosa* va passar a ser vaixell escola al servei del departament de Cultura mitjançant un Decret del 10 maig del 1937. Poc després, es va rebatejar amb el nom de *President Macià*.



El vaixell va quedar vinculat al Museu Marítim de Catalunya, precedent de l'actual Museu Marítim de Barcelona.



■ UNA VIDA AGITADA I UN FINAL INEVITABLE

A finals del mes de juny del 1938, el *President Macià* obtenia, provisionalment, el permís per navegar un mes,¹⁶ malgrat que se li van detectar alguns defectes als eixos, cosa que es va considerar poc important perquè estava prevista una reparació a fons per a més endavant.

A finals d'aquell estiu, concretament el dia 24 de setembre, hi va haver un altre bombardeig sobre el port de Barcelona. Aquesta vegada les bombes van caure a prop del vaixell i, tot i que no sembla que hi hagués avaries per sota la línia de flotació, sí que es van produir molts desperfectes a l'obra morta. Menys sort va tenir el iot *Mercedes*, que es va incendiar i enfonsar. L'incendi d'aquest es va propagar al *President Macià*, i se'n van cremar els dos bots auxiliars i alguns elements més. Amb tot això, Arranz va proposar que el *President Macià* fos portat, per a la seva seguretat, a Cadaqués.¹⁷ La idea no va prosperar i es va decidir mantenir-lo a Barcelona i reparar-lo, amb l'autorització del sots-secretari de Cultura.¹⁸

El *President Macià*, que havia estat amarrat una temporada al Moll de Barcelona (a les instal·lacions del Club Marítim), va ser portat a mitjans d'octubre del 1938 al Moll del Dipòsit.¹⁹ Al costat hi tenia la pollacragoleta *Sant Mus*, també sota la jurisdicció de la Conselleria de Cultura de la Generalitat i pendent de ser adscrita al Museu Marítim de Catalunya com a exposició flotant. El *Sant Mus* va quedar sota la cura del personal del *President Macià*, i quan la Generalitat va retirar la subvenció destinada a la conservació del veler va incrementar la partida pressupostària del *President Macià* amb un suplement de 1.800 pessetes.²⁰

Però durant un altre bombardeig, en una data que no s'ha pogut determinar amb exactitud, una bomba va esclatar a l'aigua prop del vaixell, cosa que va provocar una



gran avaria i després un incendi: els motors, però, van quedar intactes, ja que les mampares van contenir l'aigua. El iot va quedar surant, cremant com una torxa, de manera que els bombers no van tenir més remei que enfonsar-lo per apagar el foc. Sembla que en el moment de l'atac el *President Macià* tenia els dipòsits plens de combustible, cosa que explica en part la magnitud dels danys.²¹

La guerra es va acabar i quan la Comissió de l'Armada per al Salvament de Vaixells va començar a netejar el port de Barcelona, el *President Macià* -que evidentment havia recuperat el seu anterior nom- va figurar en la llista dels que havien de ser reflatats. L'operació es va fer el 23 de gener del 1941, i un cop separat del fons (sense reflatar-lo del tot, ja que les avaries ho feien impossible) i suspès de les càbries, navegant entre dues aigües, va ser portat al dic flotant. Inútil ja com a embarcació d'oci (tota la part habitable havia resultat cremada), es va decidir treure'n els motors, encara en perfecte estat, i utilitzar-los per dotar dues embarcacions de pesca.²²

Aquest va ser el trist final d'una de les embarcacions de més luxe que han existit a Catalunya i de l'únic vaixell escola que ha estat al servei de l'ensenyament nàutic.

□ UN EPÍLEG CURIÓS: EL «CAS» DE L'AIXOVAR

Al cap de pocs dies de l'entrada dels nacionals a Barcelona, al final de la Guerra Civil, una persona que havia estat funcionari del Servei de Museus de la Generalitat, el comandant Arranz, va rebre la visita d'una persona que estava interessada en el vaixell *Rosa* i en els objectes que hi havia a bord en començar la guerra.

El cas és que quan la Generalitat es va fer càrrec del iot encara hi havia una gran part de l'equipament original de l'embarcació. A proposta d'Arranz i d'acord amb el Conseller de Cultura s'havia realitzat un inventari com-



plet del material, lliurat el 1938 pel capità Aguirre.²³ En previsió de possibles robatoris, tot havia estat portat al domicili particular del llavors Conseller de Cultura, Carles Pi Sunyer, on se suposava que encara era a principis d'aquell 1939. Arranz va lliurar a la persona interessada una còpia de l'inventari, i aquí va quedar la cosa. Va ser una mica més tard quan Arranz va saber que havia parlat amb el mateix Carles Godó,²⁴ fill del primer comte de Godó (responsable de la construcció del vaixell).

La història del *President Macià* ens remet a fer una sèrie de consideracions sobre la importància i la necessitat dels vaixells escola. En el cas de la carrera de nàutica hi ha particularitats que no poden simular-se de forma completa a terra i això fa necessari que les pràctiques per obtenir els diversos títols professionals i acadèmics es facin a bord d'un vaixell.

■ LA IMPORTÀNCIA I NECESSITAT DELS VAIXELLS ESCOLA

La història del *President Macià* ens remet a fer una sèrie de consideracions sobre la importància i la necessitat dels vaixells escola.

Els estudis nàutics, com altres estudis tècnics, necessiten disposar de «laboratoris» per poder experimentar tot un conjunt de temes, després d'haver-ne après el vessant teòric a les aules i d'haver-los estudiat en els diversos manuals existents. Però en el cas de la carrera de nàutica es presenten un conjunt de particularitats que no poden simular-se de forma completa a terra i això fa necessari que les pràctiques per obtenir els diversos títols professionals i acadèmics es facin a bord d'un vaixell.

En els darrers anys, s'ha avançat molt pel que fa al disseny de simuladors. Les diverses especialitats de la carrera que imparteix la Facultat de Nàutica poden comptar amb aquest gran ajut perquè els estudiants practiquin un seguit de situacions diverses. Però l'activitat professional d'un marí és molt més rica i complexa, i no es pot obviar el fet que el vaixell, a banda de ser el centre de treball, és alhora un microcosmos on viuen els tripulants i on hi ha activitat les vint-i-quatre hores del dia. Igualment, cal te-

nir present que el temps d'embarcament dura actualment uns quants mesos, i que fa ben poc el podíem comptar per anys.

Feta aquesta presentació, es pot comprendre que, en parlar de les pràctiques dels estudiants de nàutica, no només ens referim a les qüestions tècniques, que poden tenir unes dificultats molt similars a les de qualsevol altra professió, sinó que també ens referim a l'adaptació a un nou tipus de vida en un medi tan diferent com és la mar. Tampoc no hem d'oblidar

que una nau va d'un port a un altre, que visita països molt diversos i que cal tractar, sovint, amb persones d'altres cultures, costums i sistemes de treball molt diferents.

Tradicionalment, les pràctiques de mar s'han realitzat a bord de vaixells mercants, i així continua efectuant-se actualment. Cal tenir present, però, que a bord d'aquestes unitats l'estudiant en pràctiques deixa el món escolar (ara universitari) i passa de forma directa al món del treball. Dependrà, doncs, de la bona disponibilitat dels oficials que trobi en cada cas i de l'interès que tingui el capità del vaixell per a la seva formació, que l'estudiant aprofiti com cal el temps d'embarcament. L'estudiant, enrolat com, «agregat», col·labora en totes les feines que van sorgint al llarg del dia: maniobres d'entrada i de sortida de port, operacions de càrrega i de descàrrega, guàrdies de mar i de port, manteniment del vaixell, càlculs d'estiba i d'estabilitat, etc. Però tot el que comentem es realitza sense una finalitat didàctica i el futur oficial ha d'anar-ne traient tot sol les pròpies conclusions. Així, encara hi ha feina a fer, ja que actualment els nivells de formació aconseguits són molt diversos.

□ UN VAIXELL ESCOLA A CATALUNYA AVUI?

Actualment, sembla encara inviable la construcció i/o el manteniment d'un vaixell escola de les característiques

esmentades més amunt. Però continua tenint sentit el vaixell escola com a instrument per traslladar l'aspecte pedagògic a bord d'un vaixell i, sobretot, per a l'amarinament dels futurs oficials.

En aquest sentit, l'operació realitzada pel Museu Marítim de Barcelona amb la recuperació del pailebot *Santa Eulàlia*, l'extensió flotant de la institució, obre una nova esperança que caldrà pensar bé i concretar algun dia. Amb el *Santa Eulàlia* es pot combinar la conservació de la navegació tradicional a vela amb les noves tecnologies existents,

tot això en un ambient que pot formar els futurs pilots i capitans molt més enllà de les qüestions purament professionals. A bord del pailebot es desenvolupen aptituds que difícilment es poden aprendre en altres embarcacions.

I encara més. El *Santa Eulàlia* és una escola en si mateixa que al marge dels ensenyaments oficials té tota una tasca per fer en la recuperació i difusió de la navegació tradicional. De la mateixa manera que la seva restauració pot haver creat escola, la seva activitat diària ha de ser escola de mar en tots els sentits.

NOTES

1 Dades extretes de la *Lista Oficial de Buques* dels anys 1930, 1932 i 1933.

2 En diferents documents apareix com a *Rosa V.V.*, sense que hagi estat possible aclarir quin era el nom correcte ni el significat exacte d'aquestes dues lletres.

3 La família conserva una curta pel·lícula d'aquesta època, on es poden veure diferents moments d'un viatge per la Mediterrània. Amb aquest material el periodista Rafael Espinós va fer un petit muntatge que no ha tingut cap difusió fora dels cercles familiars.

4 Sobre la història d'aquest club, vegeu SARDÀ LLORENS, R., *80 anys d'esports a la mar*. RCMB, 1902-1982. Barcelona (1982).

5 A l'abundant bibliografia que tracta aquesta aventura militar no hem trobat cap referència a la seva participació, ja que es parla genèricament d'«altres embarcacions menors». Però disposem de dues fonts definitives per documentar aquest fet: el llibre publicat a Madrid l'any 1941 que recull els treballs realitzats per la Comisión de Salvamento de Buques de la Armada i el testimoni

escrit de qui va ser comandant del vaixell a partir del 1937, Ferran Arranz Casaus.

6 Arxiu del Museu Marítim de Barcelona (AMMB). Fons Arranz. *Apunts per a unes memòries*. També es parla d'aquest fet en un informe del Sindicato de Comunicaciones y Transportes, amb data de 15 de juny de 1937. Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (AHDB), Lligall 4250, núm. 87

7 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Carta de Ferran Arranz, Delegat de la Generalitat i Director accidental de l'Escola de Nàutica, amb data de 26 de març de 1937.

8 Publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) del 18 de maig de 1937.

9 Publicat al DOGC del 9 de juny de 1937. Abans s'havia parlat de la possibilitat de dir-li Generalitat de Catalunya.

10 Pressupost amb data de 26 de juny, que dies després s'adaptaria per cobrir també el sosteniment de la tripulació

11 Decret al DOGC del 25 de juny de 1937.

12 AMMB. Documentació 1936-1938. Correspondència enviada, núm. 92.

13 Per Ordre del 15 de setembre de 1938 a pro-

posta d'Arranz. AHDB. Lligall 4250, núm. 87.

14 AMMB. Fons Arranz. *Apunts per a unes memòries*.

15 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Carta d'Aguirre a Arranz, amb data de 19 de març de 1938.

16 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Nota del 23 de juliol de 1937.

17 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Carta d'Arranz del 27 de setembre.

18 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Nota del 20 d'octubre.

19 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Nota d'Arranz del 16 d'octubre.

20 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Còpia de l'Ordre del 19 d'octubre.

21 AMMB. Fons Arranz. *Apunts per a unes memòries*.

22 *Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques* (Madrid, 1941) i *Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona* corresponent a l'any 1942.

23 AHDB, Lligall 4250, núm. 87. Inventari amb data de 25 de maig de 1938.

24 AMMB. Fons Arranz. *Apunts per a unes memòries*.

