

EL SALVAMENT

PER

LLUÍS ESTEVA I CRUAÑAS

La segona meitat del segle dinou fou per a la nostra vila un temps - esplendorós.

Passà de 5.487 habitants (1842) a 11.333 (1900); la indústria del suro anava vent en popa (1); diversos «americanos» s'havien folrat d'or, tornaven a casa i portaven idees renovadores; les fonts públiques escampades per la vila començaren a fornir aigua potable als guixolencs, des de 1856 (2); aparegué el primer setmanari, «El Eco Guixolense» (1878); la il·luminació per gas fou instal·lada a les cases (1882) i als carrers (1883); el telègraf, tan important per als fabricants de taps, començà a funcionar (1882); els passaigs del Mar i dels Guíxols, ja agençats, disposaven de 24

(1) Es construïren les fàbriques següents: Batet (1869, 1887, 1895 i 1899), Perdríeux (1872), Rovira (1872, 1884 i 1891), Tornabells (1888), Badosa (1889), Arxer (1889), Dausà (1891), Sala (1892, 1896), Brugada (1893), Burgell (1893), Pecher (1894 i 1898), Ferrer (1897), Bender (1898), Villà (1898), Salip (1899), Nadal (1899), entre altres.

(2) Abans d'aquesta data, la vila tan sols tenia dues fonts públiques d'aigua potable: la de Monticalvari i la de la Pedrera (després dita de Sant Elm), llastimosament perduda en data recent. Encara el 12-XII-1851, l'alcalde guixolenc informava a la superioritat: «Sin embargo que cerca la villa hay fuentes, carece de ellas lo interior de la población que sería muy cómodo para los vecinos el que las hubiera» (AHMSF, sec. XIX, núm. 1-19).

bancs per tal que els guixolencs poguessin descansar (1887); el casino «La Constància» alçava el seu estatge social (1889 i 1899); «La Unió» feia el mateix (1889); diverses famílies prepotents aixecaren cases bellíssimes: Patxot (1882 i 1895), Llagustera (1889 i 1890), Ball-llovera (1898 i 1899); un arquitecte de mèrit, Guitart, traçà el pla general de reforma de la vila; es construïren bona part dels ponts, que encara avui tenim, damunt les rieres; s'inaugurava el tren i l'Exposició de Belles Arts (1892), etc.

En aquest context optimista i florent, uns guixolencs benemèrits fundaren una entitat humanitària, la «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos» (S.E.S.N.), filial de la seva homònima de Madrid. Malgrat no assolir l'èxit que el seu desinterès mereixia, cal reconèixer la bondat de la iniciativa, digna de tot elogi.

Aquesta entitat és la que, damunt l'esperó marítim dels Guixols, bastí l'edifici que els guixolencs, en to familiar, en diem «el Salvament», paraules que nosaltres fem servir per a designar tres coses diferents: la societat, la caseta i també l'esperó.

Sembla mentida que uns homes de talla com alguns dels que formaren la societat muntessin a 13 metres sobre el nivell del mar la caseta per a guardar el bot salvavidas. No tingueren en compte que baixar el bot des de la caseta al mar significava perdre temps i forces, coses que podien ésser fatals per als possibles naufragos. Aquest error que, anys després fou rectificat en part quan hom muntà la segona caseta, confirma la idea que sempre cal tenir present: els únics que no s'equivoquen mai són aquells que no fan absolutament res de profit.

Ara, la caseta de l'esperó i la que guarda el bot salvavidas fan llàstima. Desapareguda la ben intencionada S.E.S.N., ambdós edificis resten abandonats. Durant uns dies àdhuc les finestres del Salvament foren trencades i alguns vailets (solament vailets?) convertiren el seu interior en lloc de les seves facècies fins que, un bon dia, s'endugueren força documentació i la cremaren ben lluny, a prop del grup de cases Sant Fèlix, com detallaré més endavant. Des de l'esmentat moment, el Municipi prengué cartes en l'assumpte i, a càrrec seu, té cura de l'edifici.

FONTS DOCUMENTALS

Per a historiar la S.E.S.N. guixolencs, m'he servit dels documents de la mateixa societat que han pogut ésser salvats de la destrucció. En primer lloc, unes llibretes oficials que els responsables de l'Ajudantia de Marina i de la Creu Roja del Mar van tenir l'encert de retirar quan comprovaren que hom podia entrar impunement a la caseta per les finestres esbatanades;

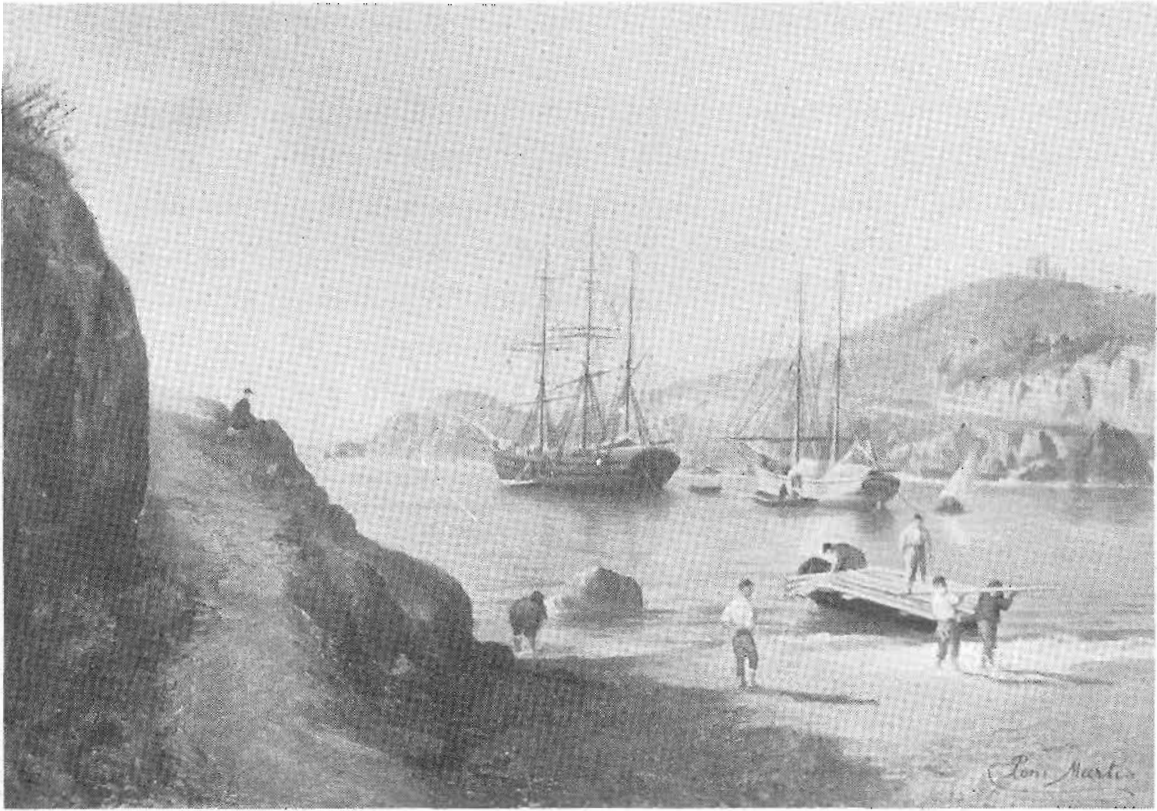


Fig. 1. En aquesta pintura, Pons Martí deixà testimoni de com era el camí per a pujar a l'esperó dels Guixols abans d'ésser construïda la caseta del Salvament.

llibretes que, ara com ara, es guarden en el Club Nàutic local, on se m'han donat tota classe de facilitats per a consultar-les. En segon lloc, m'he servit dels documents que Joan Sanchiz va salvar de la foguera que uns vailets havien encès amb altra part de la documentació, entre els quals hi ha l'escriptura de l'acta de botadura del bot salvavides «Miquel de Boera» (3), autoritzada pel notari Lloret, i un *Somero historial* de l'entitat, resum probablement fet per Joan Casas; aquests documents, per cessió de Joan Sanchiz, es conserven a l'Arxiu Històric Municipal de Sant Feliu (AHMSF).

També m'he servit dels Manuals d'Acords del Municipi (M. d'A.) i del butlletí extraordinari que la S.E.S.N. de Madrid edità en el curs de 1920, publicació que m'ha facilitat el meu amic Ignasi de Blas.

GESTACIÓ

El 1880, Martín Ferreiro fundà a Madrid la S.E.S.N. (4) sota el

(3) Si bé en els documents trobo escrit «Bohera», accepto la grafia «Boera» de la Gran Enciclopèdia Catalana.

(4) La primera Societat de Salvament de Naufrags fou fundada a Anglaterra el 1824; el

patronatge de la reina Maria Cristina, essent Alfons XII el primer soci protector. L'únic objectiu de la societat era intentar salvar les vides d'aquells que naufragaven a les costes i als rius del país, i per assolir-ho calia fundar societats filials a les poblacions costaneres.

A Sant Feliu feia temps que hom desitjava tenir mitjans propis per a socórrer persones i vaixells en cas de necessitat. Els ports de l'Abric i de Calassanç, separats per l'esperó dels Guíxols, quedaven oberts i bastant indefensos, sobretot quan bufaven llevantades, car l'escollera no s'inicià fins el 1904.

Cada vegada que hi havia alguna desgràcia, adés fos la pèrdua d'algun vaixell, adés d'alguna vida humana, tornava a sorgir amb més caliu el desig de fer quelcom de positiu en aquest sentit.

Per això fou molt ben vista la notícia publicada a «El Bajo Ampurdán» (setmanari guixolenc que sortí de 1884 a 1888) en el seu número del 5-IX-1886: «Muy en breve se comenzarán en la villa los trabajos para la construcción de un bote salvavidas insumergible, que la «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos» ha encargado al inteligente joven, maestro de ribera, D. Emilio Bosch. - Con este motivo en el astillero situado en el centro de la playa, inmediato a los paseos, se ha levantado un espacioso tinglado».

En realitat, però, la S.E.S.N. local no es constituí fins dos mesos després, i la construcció del bot ni fou ràpida ni es realitzà a Sant Feliu.

La creació de la societat, la construcció de la caseta, l'adquisició del material i les vicissituds diverses, cronològicament es produïren així:

PROCÉS HISTÒRIC DE LA S.E.S.N. LOCAL

16-XI-1886. El comandant de marina de Palamós assisteix a la sessió municipal convocada per crear una delegació de la S.E.S.N. a la vila. Demana ajut al Municipi i aquest acorda recolzar «moral y materialmente» el projecte i, a la llista de subscriptors que s'obrirà, s'inscriu com a protector amb la quota de cent pessetes anyals. Igualment es considera oportú fer una crida convocant la població de la vila a la sala de la vídua Lloveras (després cine Mundial, més endavant local social del sindicat dels pagesos i ara, de nova planta, casa de correus i telègrafs). Presidiren el comandant esmentat, els alcaldes primer i segon i el síndic. (M. d'A. 71, f. 91).

1920 comptava amb 280 estacions i havia salvat la impressionant xifra de 46.000 naufragats. El 1865 França seguí el camí d'Anglaterra i, el 1920, tenia 107 estacions i havia salvat 8.000 vides humanes. El mateix any 1920, la S.E.S.N. comptava amb 57 estacions i havia salvat directament, això és, amb els seus bots i canons, uns 2.000 naufragats (Butlletí del 1920, ps. VII-IX).

17-XI-1886. A la reunió de la sala Lloveras queda constituïda la delegació local de la S.E.S.N. Formen la junta: Joan Casas i Arxer, president; Cosme Calzada, vice-president; Sebastià Andreu, tresorer; Josep Sibils i Gros, Francesc Daltabuit, Telesfor Izal, Agustí Calvet, Joan Salgas, Joan Fortó, Joan Costa i Josep Llorens, vocals, i Josep Calzada, secretari (5). La nostra vila, per tant, s'incorporà aviat a la noble tasca que les S.E.S.N. perseguien, puix aquestes no foren declarades d'utilitat pública fins el 13-I-1887.

17-XII-1886. La primera preocupació és recollir diners. A l'ofici núm. 8 de la Junta, tramès al president del Consell Superior de la S.E.S.N. de Madrid (6) es concreta: Fins aquell moment, les aportacions dels socis i benefactors assoleixen les següents quantitats: socis fundadors, 20 = 670 ptes.; subscriptors, 85 = 541'50 ptes.; donadors espontanis, 33 = 829'50 ptes. Total = 2.041 ptes. A continuació diu que les coses més urgents són «la caseta, un buen aparato lanza-cabos y sus anexos, viniendo en segundo lugar el correspondiente bote, que creemos se construirá muy económicamente en este astillero donde acaba de construirse el que está destinado para el Puerto de la Selva de esta misma provincia».

14-II-1887. La junta local demana al Municipi el terreny necessari per a bastir-hi la caseta. El punt més indicat és «el Fortín y sitio del mismo donde estuvo emplazada la batería . . . que pertenece al Municipio», car el lloc permet dominar el port de l'Abric i el de Calassanç. Des d'allà seria fàcil l'operació de llançar una corda a les embarcacions necessitades de socors. Això comporta construir un camí fàcil que permeti transportar el material per a bastir la caseta, i pujar i baixar el canó i el bot salvavides, puix l'actual és estret i massa pendent. El camí costarà unes dues mil pessetes i en demanen la meitat (7).

Dos dies després, l'Ajuntament acorda concedir a l'esmentada junta el permís per a ocupar el terreny que necessiti «del de pertenencia del Municipio en el Fortín»; igualment aportarà les mil pessetes sol·licitades.

27-VI-1887. S'informa a Madrid que la subscripció feta a Barcelona —principalment entre guixolencs benestants— ha donat aquest resultat: socis fundadors, 20 = 670 ptes.; subscriptors, 87 = 701'50 ptes.; donadors, 103 = 3.210'50 ptes. Total = 4.582 ptes. Tingueren cura de la subscripció i l'encapçalaren amb importants quantitats, Emili Sicars, Salvador Vidal,

(5) Llibreta núm. 1, p. 1, actualment conservada al Club Nàutic.

(6) Per abreujar, sovint posaré tan sols «Madrid».

(7) M. d'A. 71, f. 126 i of. 14 de la junta local.

Baltasar Llorens i Francesc Suñer. Remarquen la urgència de la caseta, el camí, el canó i afegeixen «chalecos salva-vidas». (ofs. 15-19).

27-X-1887. Es trameten a Madrid el pla i el perfil de l'esperó dels Guíxols amb la traça del camí que s'està acabant; també, plans i talls de la caseta, i esperen la conformitat de tot. El pressupost de l'obra és aquest: aplanament del terreny = 500 ptes.; treball de paleta = 4.000 ptes; de fuster = 1.300, i de manyà = 700 ptes. Total = 6.500 ptes.

Es demana que un tècnic comprí el canó, tot recomenat que pugui llançar la corda a una distància de 300 a 400 metres.

Asseguren que gairebé no els queden diners, car un cop fet el camí restaran tan sols unes mil pessetes (of. 24).

14-IX-1886. Les obres i les compres es van retardant per falta de cabals. Es trameten a la secretaria de la S.E.S.N. de Madrid els comptes globals de les despeses, que són:

10-X-1887.	Construcció d'un mur al Fortí	.....	1.674'40	ptes.
3-XII-1887.	Desmunt i moviment de terres	.....	1.288'88	»
21-II-1888.	Reconstrucció del mur esfondrat	...	1.383'32	»
20-VII-1888.	Construcció d'una paret per a aguantar terres	.....	420	»
7-VIII-1888.	Desmunt i explanació per a la caseta		2.250	»
	Altres despeses	.....	<u>179'40</u>	»
	Totals	.....	<u>7.196'00</u>	» (Of. 29)

El mateix dia es comunica a la presidència de l'entitat que la junta local té un deute de 337'30 ptes. a causa de l'esfondrament d'un mur de contenció que s'ha hagut de refer, i del major volum de roca que ha estat necessari arrancar. Malgrat això, la superfície assolida on ha d'emplaçar-se la caseta és insuficient si s'ha de construir un dels models adoptats fins ara, els quals exigeixen un quadrat de més de quinze metres de costat. Per això la junta local insisteix a proposar un altre model que, empètitint la superfície que ocupi, deixi al seu entorn una explanació suficient per a realitzar les maniobres que convingui portar a cap.

Com que escassegen els cabals, es proposa fer la planta baixa per a posar-hi el canó, el bot salvavidas i els accessoris, i deixar per a més endavant la construcció de la planta pis per a la secretaria i annexes.

Com a colofó, hom sol·licita un préstec de cinc a sis mil pessetes, quantitat que es creu suficient, puix la caseta es farà damunt la roca natural i, per tant, no caldrà fer fonaments (of. 30).

Per a pressionar Madrid, el 27-II-1889 es comunica a la junta central que en menys d'un mes s'han perdut en aquest port 2 vaixells i 6 vides humanes, «vidas que quizás se hubieran salvado» si les coses funcionessin

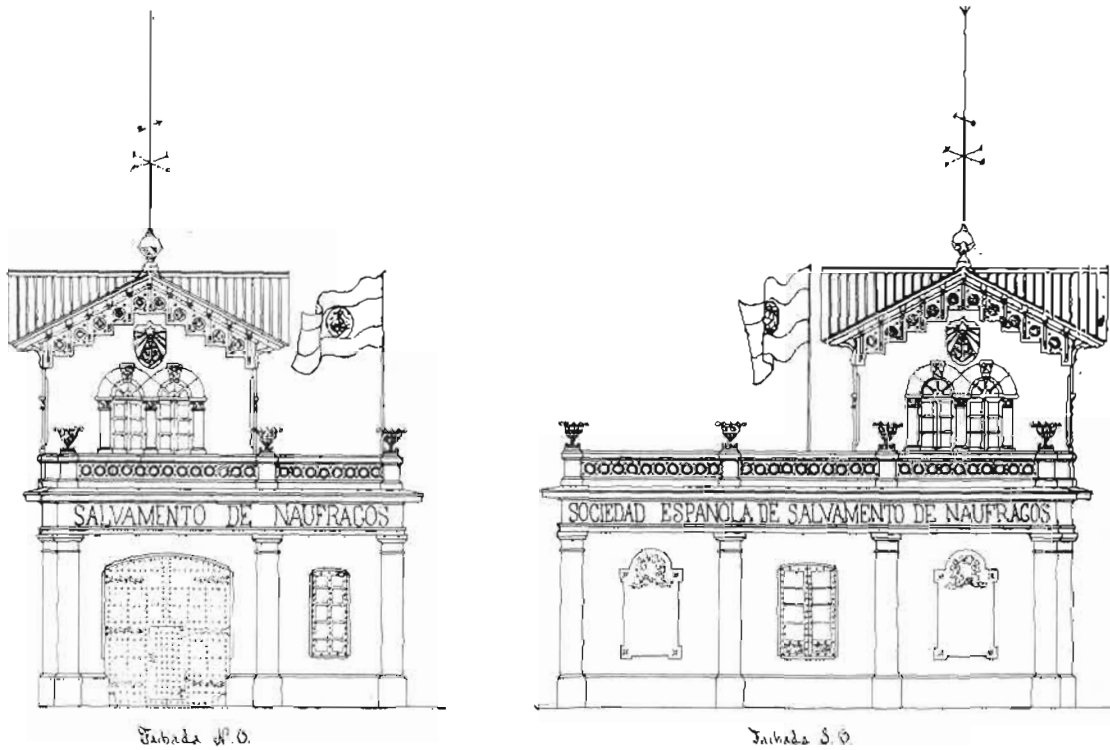


Fig. 2. Dibuix que, sense data ni signatura d'autor ni cap expedient, es conserva a l'Arxiu Històric Municipal d'aquesta ciutat.

com caldria (of. 35). Aquest ofici degué fer efecte com es veurà ben aviat.

El mateix dia cessa Joan Casas i entra de president Joan Fortó i Jordà, que ja era vocal (8).

25-V-1889. Es donen les gràcies a Madrid per l'ajuda promesa, gràcies a la qual la caseta serà feta en la millor de les condicions (of. 37). Segons el butlletí extraordinari de 1920, la Central donà 5.750 ptes., import de la planta baixa (9).

31-VII-1889. S'informa a Madrid que ha estat concedida la construcció de la caseta a Pius Prujà, contractista i paleta local, com a millor postor; que ja han començat les obres, i que dintre de poc se'ls aniran trametent, com està ordenat, els documents justificatius de les despeses per partides a fi que la direcció central n'autoritzi llur pagament (of. 40).

28-VIII-1889. De la junta local al Municipi: «próxima ya a terminar la planta baja del edificio, cuyo coste asciende a unas seis mil pesetas hasta cuyo límites sólo estamos autorizados por la Central a invertir, y como no contamos con fondos suficientes para edificar la parte superior de la caseta

(8) Of. 33; segons el *Somero historial*, p. 1, el canvi tingué lloc el 3 de març.

(9) Veg. una transcripció parcial a «Àncora» del 4-XII-1980.

en donde se instalen habitaciones que ofrezcan a los náufragos desvalidos un techo bienhechor», demanen mil pesetes més per a l'edificació del cos superior o pis alt, l'import del qual calculen que serà d'unes mil cinc-centes pesetes (of. 44).

L'Ajuntament recorda que ha autoritzat la construcció de la caseta en un indret de la seva propietat, ha concedit mil pessetes i ha subscrit una quota anyal de cent pesetes, i que «a pesar de no serle posible atender en todo su pretensión», ajudarà amb cinc-centes pessetes més. (M. d'A. 72, f. 96).

25-IX-1889. Per un malentès, el canó «lanza-cabos Dawson» que de la Corunya havia d'arribar ací, anà a parar a Tarragona d'on fou retirat per un guixolenc i portat el 20 de desembre.

El mateix dia es comunica a Madrid «que están tocando a su término las obras de nuestra casita, que resulta muy esbelta y magnífica». (ofs. 45 i 57).

6-XI-1889. Diu l'acta de la sessió municipal: «Examinados los planos de fachadas del edificio, o casa, propio de la S.E.S.N., el Ayuntamiento acuerda prestarle su aprobación» (10): És curiós aquest acord quan les obres estaven «tocando a su término».

24-I-1890. Es dona compte a Madrid d'haver salvat el pailebot portuguès «Ayres» durant «el recio temporal del día 4 de enero», sense donar més detalls (11).

Poc després es comunica a la mateixa casa central que s'ha provat el canó Dawson amb el qual «ese ilustrado Centro se sirvió dotar a nuestra Estación». El canó disparà un «lanza-cabos con trayectoria admirable. Con sólo media carga, el proyectil lanzado salvó una distancia de unos trescientos metros. El público que, a pesar de no haberse circulado anuncio alguno previo, se había reunido en el monte «Fortín», prorrumpió en vítores y aplausos ante el éxito del disparo». (of. 59).

16-IV-1890. Es remercia a les senyores Antònia Vinyas de Casas i a Concepció Gispert de Llorens per haver regalat la bandera que onejarà a la caseta de la societat «que tantas vidas lleva salvadas arrancándolas de los elementos en donde les esperaba una muerte cierta a no haber sido los

(10) M. d'A. 72, f. 124 v. Els quatre alçats de la caseta es troben en dos papers de tela que es complementen (potser abans n'era un sol). Inscripcions: «Proyecto para la construcción del edificio destinado a la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Sección de San Feliu de Guíxols. Fachadas N.O., S.O., S.E., N.E. Escala de 1 por 50». Els dibuixos van sense data ni signatura d'autor i són a l'AHMSF, sec. XVIII, núm. 21a.

(11) Of. 58. Aquest salvament no és esmentat en el butlletí extraordinari de 1920.

oportunos auxilios de una Institución cuyo único objeto es el de tan hermosa misión» (ofs. 60 i 61).

Darrerries de 1890. Segons el *Somero historial*, va acabar-se la construcció de la caseta. Les parets són de pedra. L'edifici consta de planta baixa, dividida en dues naus —una de 6 per 14 metres i l'altra de 4 per 14— i planta alta o torre, més petita, edificada sobre l'angle de llevant; gràcies a això queda «una bellíssima y espaciosa azotea». Està a 13 metres sobre el nivell del mar. El cost total puja a 8.250 ptes.: 5.750 la planta baixa (pagades, com s'ha dit, per la Central) i 2.500 la torre (a càrrec de la delegació local). «Es un magnífico edificio, quizás el primero en su clase de España», acaba dient.

El butlletí de 1920 a què m'he referi, diu: «Tienen en la caseta un salón de sesiones decorado con sencillez y elegancia, despacho de secretaría, archivo con toda la documentación de la Junta, varios útiles de salvamento, como son: un lanzacabos Spandau (12) y otro Dawson, tablillas de instrucciones en cuatro idiomas, instrumentos de óptica, varias estachas, un botiquín, una buena caja con el telégrafo internacional de señales y un departamento con catres y chimenea para albergar a naufragos».

25-III-1891. Aprofitant que a Madrid hi ha hagut canvi de president, se li fa saber que tenim «una magnífica caseta, un lanzacabos bueno, pero los proyectiles están inservibles. Añádase a esto la carestía absoluta de otro aparato de utilidad y se habrá dado el último toque sombrío a este cuadro de abandono». Demanen una inspecció que no ve, malgrat haver-la sol·licitat diverses vegades, i anuncien que hi ha sensibles baixes de socis (of. 73).

23-V-1891. Es comunica a Madrid que més d'una tercera part dels socis fundadors s'han donat de baixa, però hom creu que quan tinguin els aparells annexes al canó Dawson i es pugui fer una prova oficial «se reanimarán les ánimos» (of. 80).

21-VII-1891. Després de demanar insistentment des de fa temps els aparells annexes al canó i la visita d'un inspector —que no ve mai— fan una subscripció i poden comprar una boia de dos metres de diàmetre (of. 83).

3-VIII-1891. S'envien invitacions per a presenciar el simulacre de salvament que tindrà lloc l'endemà, quart dia de la festa major, a dos quarts de sis de la tarda (of. 85).

(12) En cap dels documents de primera mà examinats no he vist esmentat aquest canó. Per tant, és de suposar que fou adquirit després de 1901. Per altra part, en el butlletí es diu que el Dawson té un abast de 200 metres i a l'ofici 59 trobo que «con sólo media carga» el Dawson llança el projectil a uns 300 metres, notícies que, com es veu, són contradictòries. En canvi, el canó Spandau podia enviar-lo a 500 metres, segons el butlletí esmentat.

15-VIII-1891. La prova va ésser un èxit. «A las cinco y media de la tarde, colocados los aparatos en la forma que la instrucción determina, próximo al sitio de la instalación de la caseta, se procedió al acto confiando la dirección del cañón al inteligente Ayudante de Marina de este puerto Sr. D. Jaime Ventura Ferrer y la de los aparejos al no menos activo vocal don José Calzada Gruart, capitán de la marina mercante . . . ; después se cargó y colocó el cañón en dirección a la polacra goleta «Teresa» que se hallaba fondeada a doscientos metros de distancia y habiendo disparado, alcanzó el proyectil guía una distancia de trescientos metros. Se vio cruzar el proyectil unos doce metros más alto que los mástiles del referido buque, pero enfilado entre el palo mayor y trinquete donde se dirigió la puntería. Recogido por los tripulantes de la polacra goleta «Teresa» el proyectil y la guía, inmediatamente con el andarivel (13) se estableció comunicación y remitió a bordo la canasta, siendo felizmente conducida a tierra la tripulación que enchida de gozo contemplaba los progresos de la humanitaria Institución a cuyo laudable fin todos con tanto interés contribuimos. - El espectáculo estuvo animadísimo habiendo asistido más de cinco mil personas» (of. 92).

Gracies a aquest acte de propaganda i d'assaig, hom creu que augmentaran les ajudes i els socis.

29-VIII-1891. Es comunica a Madrid que la prova ha demostrat que, per anar de pressa en cas de necessitat, falten els carros per a portar el canó, i com que ací no se'n fan, caldria comprar-los a l'estranger (of. 93).

15-IX-1891. Es comunica al Municipi que la junta local es troba actualment dotada del material necessari pe a poder realitzar salvaments el dia que desgraciadament fos necessari. Per això demana: 1) Que es colloquin dues faroles de gas amb becs dobles o de prou potència, al camí que puja a la caseta. 2) Com que ben aviat aquesta junta tindrà els carros necessaris per a portar el canó i els aparells anexas —i el bot salvavides el dia de demà— «que se derribe el morro de piedra que forma rinconada al final de dicho camino». 3) Que sigui aixecada fins al nivell de la terra, la paret o mur de contenció que hi ha al costat de la caseta, a fi de terraplenar l'espai que avui forma pla inclinat; amb això quedaria un magnífic lloc d'esbarjo per al públic i, en temps de temporal, permetria fer les maniobres de salvament amb més facilitat. La junta local espera que el Municipi es farà càrrec de les despeses (of. 109).

16-IX-1891. El Municipi acorda «tomar en consideración lo que se

(13) Cordatge lleuger que s'improvitza per a pujar o baixar algun objecte.



Fig. 3. El Salvament a les darreries del segle passat.

propone para realizarlo paulatinamente en cuanto lo permitan las obligaciones del Municipio». (M. d'A. 73, f. 77).

15-X-1891. Es comunica a Madrid que ha arribat l'hora de comprar el bot salvavides i el seu carro; ací van a recollir més diners, i s'espera obtenir de Madrid una bona ajuda. En conjunt, fins ara la junta local ha ingressat 13.483'57 pessetes, però ha hagut de gastar-ne 7.196 tan sols per a preparar l'emplaçament de la caseta, el traçat del camí i la construcció de gruixudes parets de contenció. En realitat s'hagueren d'arrancar 2.800 metres cúbics de roca, fer el camí de 145 metres de llargada per 5 d'amplada i alçar diverses parets de contenció. Recordem que una sola d'aquestes parets amida 60 metres de llargada per 4'5 d'amplada, i que un fragment va caure i hagué de refer-se (of. 136).

6-XI-1891. Es comunica a Madrid que a dos quarts de nou de la nit del dia 28 del mes passat, després d'haver resistit valentment el temporal de llevant que havia començat quatre dies abans, a la corbeta noruega «Oceana», fondejada en aquest port, «se le rompieron las amarras que tenía dadas por la popa por haber saltado el viento al 4.º cuadrante con rachas consecutivas, algunas de ellas huracanadas y violento aguacero. A la virada del buque sobre las amarras de proa, a pesar de la mar muy gruesa del E. tomó la vuelta de tierra y en su cabeceo tocó violentamente sobre las rocas del fondo, según declaración hecha por su capitán. En esta situación

y haber tenido que picar tres calabrotos y un cabo grueso de alambre que por la amura de babor tenía dados a los norais de la peña «Fortín» a causa de que en la referida virada se le atravesaron por sotavento y quedando débil de amarras, dispararon varios cohetes y bengalas en señal de auxilio. Presurosamente acudí en cumplimiento de mi deber con algunos individuos de esta Junta local de mi presidencia a la caseta, disparando acto seguido un cañonazo de auxilio prefijado por el reglamento de esta brigada, para su llamada. Reunida ésta y ante la imposibilidad de poder hacer uso del lanza-cabos por hallarse el buque en roda y nosotros barloventados, dispuse el que la brigada se embarcara en una embarcación de pesca que reuniera condiciones para ello y fuesen a bordo a auxiliar a la tripulación, no sin antes tomar precauciones necesarias para la mayor seguridad de aquélla y el que desde lo alto de la mencionada peña, sitio de la caseta, se les alumbrara con luces de bengala. El auxilio se efectuó con el mayor orden, regresando a los pocos instantes la embarcación conduciendo a los once tripulantes, incluso el capitán del referido buque, quedando alojados aquella noche en esta Estación de Salvamento». La junta creu que és just donar 275 ptes. col·lectivament a la brigada de voluntaris —25 ptes. per persona— a més del jornal perdut i de l'entrega de 5 ptes. al primer que arribà a la caseta després de la canonada d'auxili, i 2'50 al segon (14).

1-XII-1891. Es tramet un ofici a diversos guixolencs que resideixen a Amèrica i se'ls assabenta que el bot salvavidas val 12.500 ptes. i es demana diners «para estampar sus nombres en las lápidas conmemorativas que al efecto se hallan labradas en los muros de la Estación como digna recompensa a la brillante actitud de tan nobles hijos». Hom els prega que vulguin fer una subscripció entre llurs coneguts (of. 142).

10-II-1892. Es donen les gràcies a Madrid perquè han concedit el carro per a transportar el canó i els accessoris (of. 147).

27-X-1893. Es reben de Madrid les 250 pessetes que va costar el parallamps (of. 160).

14-V-1894. A 5 milles a l'est es va encendre el mercant italià «Voluntario Dio» i els d'ací l'ajudaren (15).

5-VII-1894. Foren salvats dos banyistes, per la qual cosa es concedí una medalla de plata, però no diu el nom del salvador (16).

16-II-1897. Salvament del gusi «Teresa» en els penya-segats de la

(14) Of. 140. Aquest salvament tampoc no és esmentat en el butlletí del 1920.

(15) Of. 164. Aquest acte tampoc no figura en el butlletí del 1920.

(16) Butlletí de l'any 1920, p. 26.

punta de Sant Elm; foren concedides 3 medalles de bronze i 255 ptes. (17).

14-IX-1897. S'adjudica a Burell i Cia, de Barcelona, per 8.000 ptes., la construcció del bot salvavidas (18).

6-XII-1897. Es comunica a Madrid que el nom del bot serà «Miguel de Boera» (escrit Bohera) «ilustre hijo de esta villa quien en recompensa de sus méritos en el siglo XVI desempeñó el elevado cargo de Capitán General de la Marina Española» i, en altra part, «distinguido marinero, en cuya historia se registra el acto heroico de haber salvado la vida del Emperador Carlos V en el sitio de Argel» (of. 271).

Com que el dia que es bategi el bot, hom desitja llegir unes notes biogràfiques, es demanen dades sobre Boera al rector de Santa Anna, de Barcelona, on està enterrat; també a l'Arxiu Nacional de Simancas, al d'Alcalá de Henares, al de la Corona d'Aragó i al Nacional de Madrid. És de suposar que la consulta no donà cap resultat, car en els documents buidats no hi he trobat cap referència (ofs. 263-276).

10-I-1898. Calzada veu el bot i comunica que sense el carro hom tardarà molt per a tenir-lo al mar (of. 280). Cal recordar que el bot havia de guardar-se a la caseta, dalt l'esperó marítim dels Guixols, i que, en cas de necessitat, era precís baixar-lo a la platja i d'ací al mar, coses que exigien esforços i temps.

5-IV-1898. Ahir van celebrar-se a Barcelona les proves del bot. Hi havia altes personalitats i, en representació d'aquesta junta, Calzada. Les proves van anar bé (19); malgrat això, el bot queda a Barcelona fins que es tingui fet el «carro-varadero» (of. 287) que Burell farà per unes 3.000 ptes. (of. 282).

(17) Butlletí de l'any 1920, p. 32; tampoc no diu el nom dels salvadors.

(18) Of. 245. En alguns documents hom posa Borrell, nom equivocat, puix «Lo Trapacer», setmanari local, insereix un anunci que, entre altres coses, diu: «J. Burell y Cia, Constructores navals. Especialitat en yachts y bots-salvavidas, embarcaciones menores, barcasas, gabarres, viviers, remolcadores, etc. etc. Casa constructora del bot de salvament d'aquesta localitat, dels cèlebres yachts Conqueridor I, Conqueridor II, Atlant I, Niobe, Nitetis, Maria Luisa, Pilar, Nadador y del torpeder francès Liska, etc. etc. - Lo premi del president de la República francesa ha sigut guanyat per l'Atlant II, construït per aquesta casa. - Barcelona, Vila y Vilà, 117».

(19) Diu «Lo Trapecer», núm. 3, del 10-IV-1898: «Dilluns al dematí, van verificar-se en Barcelona davant del general Montojo, de l'enginyer director de les obres del port, senyor Mondejar, y d'altres persones distingides, les proves del bot salvavidas que amb destino a l'estació de salvament de naufragats d'aquesta vila ha construït la casa J. Burell i Cia. - Lo tal bot és de primera, mot millor que els adquirits a l'estranger y poca cosa més petit que el de l'estació naval de Barcelona, havent donat les proves un resultat molt satisfactori. - Felicitem als senyors J. Burell i Cia, per tal model de construcció y además ens felicitem nosaltres mateixos per adquisició tan bona».

5-V-1898. Es donen les gràcies a Madrid perquè la casa central es fa càrrec de les 3.000 pessetes que costa el carro (of. 290).

23-VIII-1898. Té lloc la benedicció del bot «Miquel de Boera». El notari Lloret n'aixeca acta gratuïtament; document que Joan Sanchiz va salvar del foc, com he dit abans. En ella consta que la benedicció tingué lloc a la platja «junto al peñón del Fortín», a las 5 de la tarda. Hi havia el «clero parroquial, el Señor Padrino Don José María Vidal y Largacha, la Señora Madrina D.^a María Josefa Topete de Vidal, la Junta de esta Estación de Salvamento compuesta por el M. I. Señor Don Juan Fortó, presidente, y los Sres. Juan Calzada, Eduardo Carbonell, Juan Casas, José Llorens, Salvador Albert, Juan Mas y Sebastián Andreu; el Sr. Ayudante de Marina Don José Quesada, el Alcalde Salvador Dalmau, el Sr. Juez Municipal Salvador Villà, el diputado provincial Juan Gafas y demás invitados. Beneí el bot el rector Jaume Puig. Segons l'acta, el bot estava «sobre el carrovaradero adornado al efecto con guirnaldas de flores y tripulada por la brigada de salvamento». Una orquesta «amenizó el acto que fue presenciado por numerosa y extraordinaria concurrencia». A continuació «repartióse la tradicional *batejada* iniciada por el señor padrino y el señor Alcalde y continuada por el Sr. Presidente de la Junta y varios Sres. invitados». Dirigí la botadura el senyor Burell, a les drassanes del qual havia estat construït el bot. «Terminado lo cual dirigiéndose los señores invitados y otras personas a la caseta de Salvamento en donde los señores padrinos obsequiaron a los concurrentes con un espléndido *lunch* que terminó a las ocho de la noche después de recibir cordiales felicitaciones de los invitados» (20).

Per un ofici posterior sabem que els padrins regalaren la bandera del bot i que era de «*faille* blanca en que hay bordado en seda el emblema de la Sociedad, provisto del correspondiente estuche de piel forrado de satín» (21).

(20) AHMSF. «Lo Trapacer» del 4 de setembre devia portar, ben extensa, la informació del bateig; per aquest motiu es va esgotar. A la col·lecció que Josep Algans i Ribot m'ha deixat, aquest número tampoc no hi és. En el següent, es llegeix: «...la setmana passada, lo bateig del salvavides sol, va bastar per fer lo número. Per això exclamem igual que alguns invitats (?) que varen aprofitar-se: ¡¡Llàstima que no en bategin cada setmana de bots!!»

(21) Of. 319. «Lo Trapacer», núm. 24, de 1¹¹-IX-1898, ho explica així: «Bandera. Diumenge passat tinguérem ocasió d'admirar una preciosa bandera regalada per los Srs. D. Josep M.^a Vidal y D.^a Maria Josepa Topete, destinada al bot salvavides que apadrinaren en lo cèlebre bateig. - Eixa bandera ha estat exposada alguns dies a la tenda de nostre amic Carreró, rambla Vidal, 35; ressaltava en ella l'emblema de la societat de Salvament de Naüfregs, brodat en vermell y sobre un fondo blanc, presentant un conjunt d'acabat gust artístic.



Fig. 4. Caseta del bot salvavidas. Dibuix de Pons Martí, fet pel juliol del 1919, propietat de la família Pairó-Martí, de Girona.

«La Publicidad» d'últims d'agost publica un gravat que representa les proves del «Miguel de Boera», per la qual cosa la junta local en va demanar dos exemplars. També el setmanari local «La Lealtad» publicà notícies d'aquests actes, però no n'he vist cap exemplar.

10-X-1898. Es donen detalls del bot salvavidas a l'ajudant de marina d'aquesta vila. Són aquests: «eslora total 10'10 m.; manga total 2'27 m.; puntal desde el canto alto de la quilla al canto de los bancos 0'975 m.; puntal desde el canto alto de la quilla al canto de los tambores de proa y popa 1'79 m.; peso máximo 2.720 Kg.» (of. 317). És insubmergible i quasi tot ell fet amb fusta de cedre, com era corrent.

Més endavant dóna compte que l'embarcació, amb el material anex, és ja col·locada a la caseta.

27-XI-1898. Amb tot, la cosa no devia anar massa bé, puix «Lo Trapacer» de la data esmentada publica aquest solt: «Ara com ara, fóra impossible provar lo bot salvavidas perquè o bé el carro o el bot algo tenen per arreglar. Afortunadament, la Providència no ha volgut que cap barco

es trobés a la nostra badia aquests dies de temporal, per a evitar-nos l'haver de fer ús d'aquell bateig, dic d'aquell *salvavides*».

1-II-1899. Com que, després de disparar, les guies del canó no van bé, es provarà si la casa Burell aconseguix «el enrollamiento de las referidas guías» (of. 352).

1-II-1899. El guixolenc Joan Figueras és anomenat patró definitiu del «Miguel de Boera» (of. 355).

L'últim ofici és del 6-X-1899. Al final diu: «Continúa en el copiador de correspondencia núm. 3», que no he pogut veure. S'ha perdut?

Pel novembre del mateix 1899, Bender donà mil pessetes a l'Entitat. A la mateixa caseta hi ha una làpida amb aquesta inscripció: «Loor y gloria a Don / Enrique Bender Kimmel / Por la donación / de mil pesetas que hizo / a este local / Noviembre 1899».

19-VI-1901. Com que resulta carregós baixar i pujar del penyal el bot salvavides cada vegada que hi ha necessitat d'ell i com que, en l'operació es perd un temps que pot ser fatal per a les persones necessitades de socorsos, la junta local de la S.E.S.N. demana permís a l'Ajuntament per a alçar una caseta al peu dels Guíxols, per tal de guardar-hi el bot, i així tenir-lo més a prop del mar (22). La comissió de foment assenyala el lloc, però quan estaven fent la caseta calgué parar les obres «para ver de subsanar los defectos observados en virtud de reclamación presentada por los vecinos de aquella barriada, y considerando de equidad conciliar los intereses de unos y otros, se acuerda otorgar a título de precario la concesión de referencia, rebajando empero en un metro la altura de las paredes de dicha caseta a fin de que desaparezca en parte la incomodidad para los propietarios de la bajada de Guíxols» (M. d'A. 78, f. 147).

La caseta costà 2.222'22 pessetes, de les quals la Central n'abonà tres quartes parts, i l'altra la pagà la junta local, segons el butlletí de 1920.

1902. En realitat, la ben intencionada S.E.S.N. local resultà de ben poca utilitat pràctica, car no va efectuar ni un sol salvament directe, com es veurà tot seguit.

El *Somero historial* acaba amb els fragments que vaig a transcriure literalment:

(22) El butlletí extraordinari editat el 1920, ho explica així: «La estación, como hemos dicho, es amplia y elegante. pero está a tanta altura sobre el nivel del mar, que hacía difícil, arriesgada y costosa la operación de bajar el bote a la playa para echarlo al agua, por cuyas razones fue necesario construir una nueva caseta-tinglado, también de mampostería, en sitio conveniente de la playa para resguardar el bote durante el invierno y obtener mayores facilidades para su lanzamiento».

«Por mediación directa del material existente en esta Caseta no ha habido ocasión de practicar ningún salvamento; pero en cambio por vía indirecta, se han efectuado seis, salvándose veintinueve personas; por cuyo motivo la Comisión Ejecutiva de la Sociedad ha otorgado dos medallas de plata, una de ellas a un extranjero, y tres de bronce; asimismo varias gratificaciones en metálico, cuya suma asciende a 530 pesetas».

«Desde su fundación han contribuido con sus cuotas para el sostenimiento de la Local hasta el año 1.900, *Socios fundadores* = 201, con un total de 7.450 pesetas; *Socios Suscritores* = 910 con un total de 6.087'50 pesetas; y *Socios donadores* = 710, con un total de 7.485'85 pesetas, cuyas sumas acumuladas alcanzan: *Socios*, 1.821, con un total general de 21.023'35 pesetas».

«Los gastos anuales que origina el personal y entretenimiento de los efectos de Salvamento de esta Estación, así como también la conservación y reparación de las casetas que la misma posee importan, como término medio, de 450 a 500 pesetas».

«San Feliu de Guíxols, junio de 1902».

Com s'ha vist, l'eficàcia de la S.E.S.N. local fou, en tot moment, ben minsa. I quan va ésser construït el port comercial i el moll d'abric —la primera pedra del qual fou col·locada per Alfons XIII el 1904— encara la S.E.S.N. perdé més interès, puix hom la creia menys necessària. Potser és per això que, d'encà d'aleshores, he trobat ben poques notícies d'aquesta societat. La darrera és del 10-III-1947: en aquesta data encara hom va intentar un nou trasllat de la caseta que servia per a guardar el bot salvavides; aquesta vegada es volia fer entre la «Casassa» i el mar (23).

RESUM DE LES APORTACIONS FINS EL 1902

Sens dubte és alligonor fer un resum de les aportacions a la S.E.S.N. local. Hi hagueren tres fonts d'ingressos: 1) els socis; 2) l'Ajuntament, i 3) la Central. Què aportà cada una d'elles? Anem a veure-ho, d'acord amb les dades de què dispo:

1) Segons el *Somero historial*, els socis contribuïren amb la quantitat de 21.023'35 pessetes.

2) L'Ajuntament aportà:

1.000 ptes. concedides el 16-II-1887.

500 ptes. concedides el 28-VIII-1889.

1.500 ptes. import de 15 quotes anyals de 100 ptes. cada una

3.000 ptes. en metàl·lic. (acord del 16-XI-1886).

(23) M. d'A. 136, fs. 33 v i 35; plànol de Joan Bordàs, núm. 154 d'urbanisme.

A més, cedí l'ús temporal del terreny per a bastir-hi la caseta (sessió del 16-II-1887), arranjà el camí, hi muntà dues faroles, construí un mur de contenció i terraplenà part de l'entorn de la caseta (15-IX-1891). I el 1901 deixà a *precari*, el terreny necessari per a la construcció de la caseta on es guarda el bot salvavides.

3) La Central donà:

5.750 ptes., valor de la planta baixa del Salvament (25-V-1889).

250 ptes., que costà el parallamps (27-X-1893).

3.000 ptes., import del carro per al bot (5-V-1898).

1.666'65 ptes., aportació per a la caseta del bot salvavides

10.666'65 ptes. totals. (19-VI-1901).

A més, donà el canó Dawson (25-IX-1889) i el carro per a transportar el canó i els accessoris (10-II-1892).

CLOENDA

Desapareguda la S.E.S.N., els seus dos edificis resten abandonats. Un d'ells, el Salvament, es típic i, possiblement, exclusiu de casa nostra; enlloc no n'he vist cap d'igual. Enderrocar aquesta caseta senzilla, però de perfil reeixit i de proporcions adients, seria un disbarat; deixar-la caure, una vergonya, deia en un escrit anterior (24).

Si hi hagués lògica, continuava, l'actual usufructuari, sigui qui sigui, hauria de fer una d'aquestes dues coses: agençar la caseta i donar-li una funció pública d'acord amb el Municipi o bé —i això potser fóra el més correcte— cedir-la a l'Ajuntament que fou qui deixà el terreny per a una causa i una societat que avui no existeixen. Perquè, cal recordar-ho, el Municipi donà permís «para ocupar el terreno», però no cedí pas la propietat del mateix.

A fi de comptes, les aportacions dels socis guixolencs i les de l'Ajuntament sumen més del doble de les concedides per la S.E.S.N. de Madrid, com s'ha vist (25).

(24) «Quaderns d'Informació Municipal», Sant Feliu de Guíxols, núm. 13, juny del 1980.

(25) Corregides les galerades del present escrit, la família Rosa Vidal-Francesc Compte regala a l'AHMSF una important col·lecció de setmanaris locals. Dos d'ells parlen de la S.E.S.N.: «La Lealtad» núms. 152 (1897), 156, 158, 170, 182, 183, 185, 188, 190, 191, 202, 220, 221, 222, 223, i 235 (1898) i «El Puerto» núms. 5 (1899), 47, 49 i 53 (1899).

La majoria són notícies que ja hem recollit en el nostre treball. Algunes, però, les complementem; per aquest motiu, les recollim tot seguit.

10-IX-1897. Construcció del bot salvavides. «La Lealtad», núm. 183 del 27 de novembre,

transcriu del «Boletín de la Sociedad de Salvamento de Náufragos» un article, del cual en copiem els fragments que segueixen:

«CONSTRUCCION DEL BOTE SALVA-VIDAS PARA LA ESTACION DE SAN FELIU DE GUIXOLS. — Autorizada la Junta de San Feliu de Guíxols para contratar la construcción de un bote salva-vidas, cuyo coste habrán de satisfacer entre la Junta y la Central, que considera dicho bote complemento necesario en aquella Estación de salvamento, la Junta confió misión tan delicada al ilustre Capitán de la Marina mercante y Secretario de la Junta de Barcelona, D. José Ricart Giralt, quien aceptando gustoso el encargo, lo ha desempeñado con gran inteligencia y economía para la Sociedad.

El acta de la adjudicación de las obras, dice así:

«En la ciudad de Barcelona, á los diez días del mes de Septiembre de mil ochocientos noventa y siete. — Reunidos en la Secretaría de la Escuela Provincial de Náutica, el Excmo. Sr. D. Federico Nicolau, Senador del Reino y Presidente de la Junta de Salvamento de Náufragos de Barcelona; D. Ramón Garrut y Planas, Capitán de la Marina mercante, Industrial y Vocal de la misma Junta, y D. José Ricart y Giralt, Capitán de la Marina mercante y Vocal Secretario de la repetida Junta, al dar la hora del medio día, que es la señalada para abrir los pliegos de condiciones de construcción de un bote salva-vidas destinado á San Feliu de Guíxols, el señor Secretario presentó el único pliego recibido, que abierto por el Excmo. Sr. Presidente, resultó llevar la firma de J. Burell y Compañía, constructores. — Vila i Vilá, 117, Barcelona. — Por orden del Excmo. Sr. Presidente, el Secretario leyó el pliego, que dice lo siguiente: J. Burell y Compañía, constructores, Vila y Vilá, 117. — Barcelona 5 de Septiembre de 1897. — La casa J. Burell y Compañía, perfectamente enterada del pliego de condiciones expuesto en la Secretaría de la Escuela Provincial de Náutica para la construcción de un bote salva-vidas, se compromete á entregarlo á flote, con toda la habilitación en el expresado pliego consignada, el día 20 de Diciembre del año 1897, por la cantidad de 8.000 pesetas. En el caso de presentarse presupuesto más bajo que el anterior, como es deseo de nuestra casa construir el presente bote salva-vidas al objeto de demostrar prácticamente la perfección con que ejecuta los trabajos que se la confían, se compromete á entregarlo por pesetas 100 menos que el presupuesto más bajo. — J. Burell y Compañía, Rubricado. — Hay un sello que dice: J. Burell y Compañía, constructores, Vila y Vilá, 117, Barcelona. — Nota. — La casa J. Burell y Compañía se obliga, asimismo, caso de merecer la aprobación de la Junta de San Feliu de Guíxols, á que todas las piezas de hierro, sean galvanizadas, que la estacha y demás cables y maniobra sean de abacá 1.^a, de cuatro cordones y cordón interior de cáñamo embreado, calidad especial de nuestra casa é indicadísimo para el presente objeto, de cuya clase adjuntamos muestra; que el velamen sea confeccionado con lona extra superior de resistencia dinamométrica de 170 kilogramos, y de la cual, asimismo, acompañamos muestra y, finalmente, que *toda* la clavazón de los dos forros, además de ser de cobre, sea remachada interiormente á unas volanderas del mismo metal. — J. Burell y Compañía, Rubricado. Y para que conste, firman esta acta todos los presentes, de que certifico. — Federico Nicolau. — R. Garrut. — José Ricart y Giralt.

La comisión Ejecutiva ha aprobado la adjudicación, en el entender de que, comunicado el resultado á la Junta de San Feliu de Guíxols, ésta habrá prestado su conformidad.»

1-I-1898. «La Lealtad», núm. 188 de la data esmentada, dins l'article *Quincena Barcelonesa* explica la visita que el corresponsal féu als tallers de la casa Burell. En transcrivim els fragments que segueixen:

«Días pasados tuve ocasión de ver en los talleres de los señores J. Burell y C.^a, situados en la calle de Vila y Vilá número 117, el bote salvavidas que construyen con destino á la estación de salvamento de náufragos de esa villa. Mide de eslora 10 metros, 2'24 de manga,

1'80 y 0'95 de puntal, con un calado de 45 centímetros. Su desplazamiento en línea de carga ó sea con todos sus accesorios y tripulación, es de 3800 kilos.

El bote es del sistema universalmente adoptado por todas las naciones y comprende las modernas condiciones de insubmersibilidad, desagüe automático por medio de válvulas colocadas en la cubierta, y aderezamiento espontáneo en el caso de que un golpe de mar ú otra causa lo hiciera poner quilla al aire.

La construcción además de ser de una solidez á toda prueba, raya en lujosa, pues las rodas, timón, curvas y refuerzos son de caoba, el forro doble es de cedro con una lona intermedia, los bordones y regalas, de fresno, la quilla y contrarodas de olmo y la clavazón y pernos de cobre y bronce.

Los múltiples accesorios que comprende un bote de salvamento son: 3 anclas, cables, remos, bicheros, chaleco-salvavidas sistema Gimenez-Loyra, salvavidas anulares, rondalera, brújula, hachas, botiquín, velámen (dos palos con dos mayores y un foque), faroles, etc. etc.

Tengo una satisfacción inmensa en consignar que la casa Burell y C.^a ha sido la primera en España que se ha dedicado á esa clase de construcciones con un éxito brillante. Merced á su iniciativa y á sus esfuerzos han logrado establecer una industria hasta hoy desconocida en España, y sus embarcaciones compiten en solidez, elegancia y baratura con las construídas en los mejores astilleros de Inglaterra; de modo que desde ahora no somos ya tributarios del extranjero.»

4-IV-1898. Proves del «Miquel de Boera». «La Lealtad», núm, 202 del día 9, transcriu la següent crónica del «Diario del Comercio de Barcelona»:

«UN BOTE-SALVAVIDAS. — Ayer (día 4) con un día espléndido, hasta impropio para el acto, verificáronse delante de la Capitanía del puerto las pruebas oficiales del bote-salvavidas adquirido por la Estación de salvamento de naufragos de San Feliu de Guíxols.

En la falúa de Obras del puerto se embarcaron el general-comandante de Marina, los ingenieros señores Mondejar y Molinas, el párroco de la Merced, el señor Ricart y Giralt y el señor Calzada, vicepresidente de la estación compradora del bote, los cuales constituían como una especie de tribunal censor.

A indicación del mismo, verificóse por tres veces la inmersión del bote, siendo unánimemente aplaudidas por los presentes las brillantes condiciones de estabilidad del mismo. En menos de quince segundos quedó cada vez desalojado de agua el bote y á no ser por la causa que lo impelía á sumergirse, superior en potencia á la fuerza de las olas en temporal deshecho, no hubiera dado la vuelta y aun dándola por fuerza, ésta era rapidísima volviendo en el acto á recobrar sus naturales condiciones.

Luego procedióse á la prueba de resistencia de carga y embarcadas todas las personas disponibles para el efecto, en número de treinta, no lograron hundir ni tan siquiera un centímetro el bote.

En cuanto á la parte estética del mismo, sería pálido todo cuanto dijéramos en su favor, pues fué opinión unánime de todos los reunidos que era el primer bote-salvavidas que reunía convenientemente armonizadas las condiciones de solidez y estabilidad con las de elegancia, admirable corte y lujo relativo.

Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora,	10'10	metros.	
Manga,	2'27	id.	
Puntal,	1'29	id.	en los tambores.
Id.	0'97	id.	en el centro.

Complemento del bote es el numeroso material de que se halla dotado, consistente en remos, anclas para fondeo y flotantes, cadenas, cabos, palos, jarcia, velamen, cinturones-salvavidas, bitácora, botiquín, garfios, bicheros, baldes, barriles, bomba para el achique, etc., etc.

En cuanto á construcción, es de las más acabadas que se conoce y bajo todos conceptos superior á los que hasta la fecha se han adquirido del extranjero.»

23-VIII-1898. Benedicció del «Miquel de Boera». «La Lealtad», núm. 221 del dia 27, publica la ressenya, que no transcrivim perquè hem donat la versió oficial.

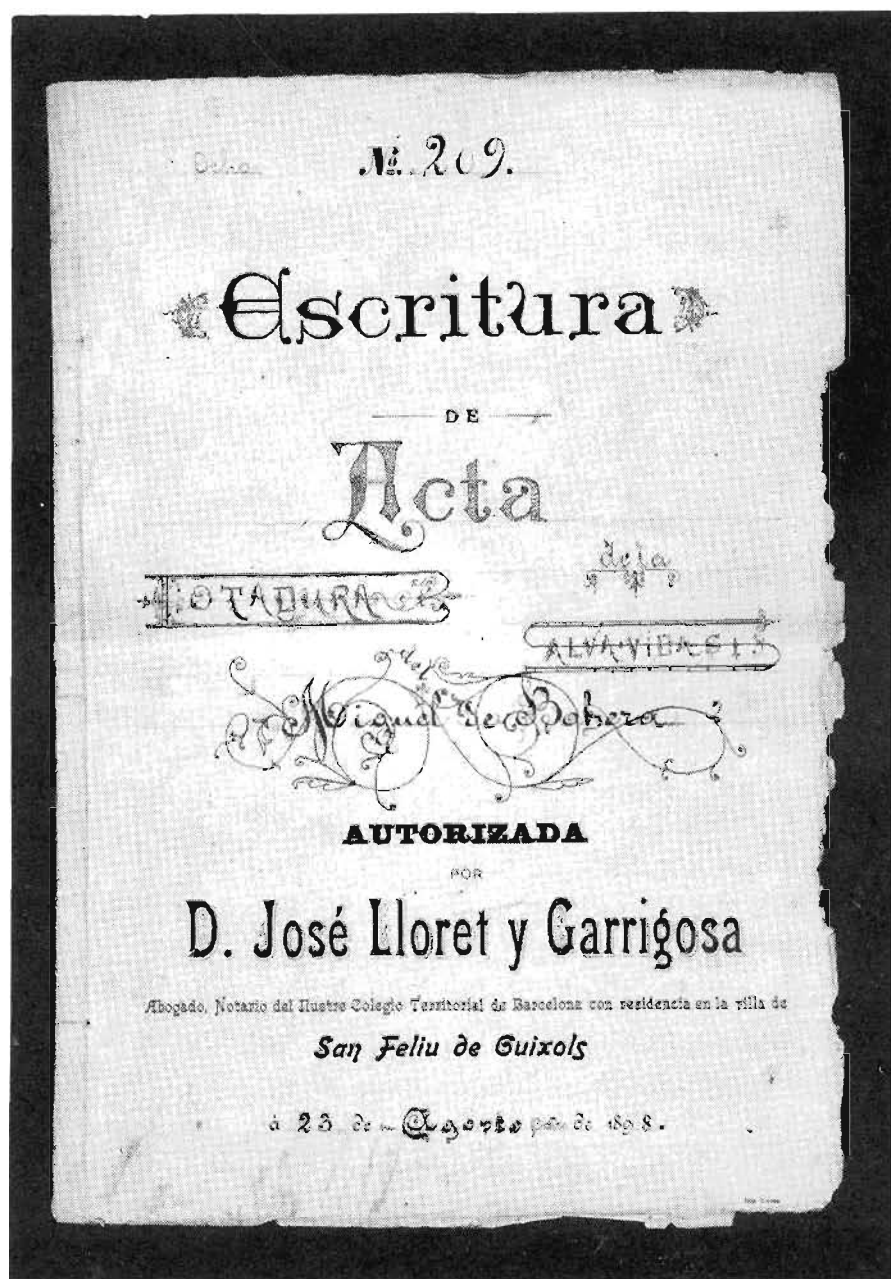


Fig. 5. Un dels documents salvats per Joan Sanchiz.