

LES DRASSANES DE SANT FELIU

EXPOSICIÓ

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols
Àrea d'Història, Coneixement i Difusió

A partir del contingut
de la revista cultural *L'Arjau*, núm. 64



Lloc

Pati de l'Ajuntament

Dies

De l'1 al 14 d'agost de 2011

Horari

Dilluns a divendres,
de 8 a 15 (matí) i de 16 a 20 (tarda)

Dissabte i diumenge de 10 a 14 h.

Col·laboradors

Josep Auladell
Marc Auladell
Jaume Badias
Agustí Cano
Pablo de la Fuente
Raül Mata
Marcel Pujol
M.Àngels Suquet
Josep M. Vicens
Jordi Vivo
Àrea d'Urbanisme
Brigada Municipal
Museu d'Història
de Sant Feliu



Arxiu Municipal
Àrea d'Història, Coneixement i Difusió
Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols



1. Introducció



Vaixell tipus goleta construït a la platja de Sant Feliu de Guíxols, abans de ser avarat, cap el 1880 (AMSFG, Col·lecció España—Ibáñez, Autor desconegut)

La primera meitat del s. XIX treballaven en la indústria naval 81 artesans i es van fer unes 280 embarcacions. Entre 1859 i 1863, se'n van fabricar tan sols 28. **A partir del 1851 el vapor va moure transatlàntics i vaixells de càrrega. Tan sols les barques de pesca mantindran la vela fins cap a 1930.**



Eines del taller d'Agustí Cano del carrer Sant Isidre, i un dels dibuixos utilitzats per a la construcció d'embarcacions (AMSFG, Col·lecció Municipal d'Imatges, Autor: Salvador Estibalca)

La fabricació de vaixells és una de les activitats més antigues de la ciutat, abans -fins i tot- de la creació dels òrgans de govern de la Vila. El 1258 l'abat del Monestir va autoritzar la construcció de drassanes a la platja.

Al s. XVII estaven situades a l'actual rambla del Portalet i eren prou importants com perquè entre 1716 i 1721 fossin drassana reial i fabriquessin navilis per a l'Armada espanyola.



Al llarg del s. XX, moltes empreses han treballat en la fabricació de vaixells a la nostra ciutat.

Algunes d'aquestes empreses, com **les drassanes Mallol** als anys 20, han estat efímeres; d'altres s'han anat adaptant al llarg del temps, com **el varador de can Carré**. Però el darrer mestre d'aixa que ha treballat a la platja ha estat **Ramon Gay**. El seu deixeble **Agustí Cano** ha continuat exercint aquesta professió al taller del carrer Sant Isidre, un dels darrers que hi ha a Catalunya.

2. Construcció de la barca Avi Conet

El mestre d'aixa tradicional era l'encarregat de dissenyar i construir l'embarcació. Durant segles, tant la morfologia dels bastiments habitualment construïts com les tècniques de l'ofici variaren ben poc. No és fins al principi del segle XX que es comencen a introduir canvis substancials, sobretot motivats per la introducció dels motors i de nous materials per a la fabricació dels cascs.

Entre 1996 i 1999, Josep M. Vicens Batet va documentar la construcció de l'embarcació Avi Conet al taller de Ramon Gay del carrer Sant Isidre de Sant Feliu.



Diverses seqüències de la construcció de la barca Avi Conet al taller de Ramon Gay entre 1996 i 1999 (AMSFG, Col. Municipal Imatges, Autor: Josep M. Vicens Batet)



Barca Avi Conet fondejada a la badia de Sant Feliu de Guíxols el març de 1999 (AMSFG, Col. Municipal Imatges, Autor: Josep M. Vicens)

Fins a principis dels anys 80 del segle XX es podia trobar a cada localitat una drassana de referència, moltes d'elles regentades per nissagues de mestres d'aixa molt consolidats.

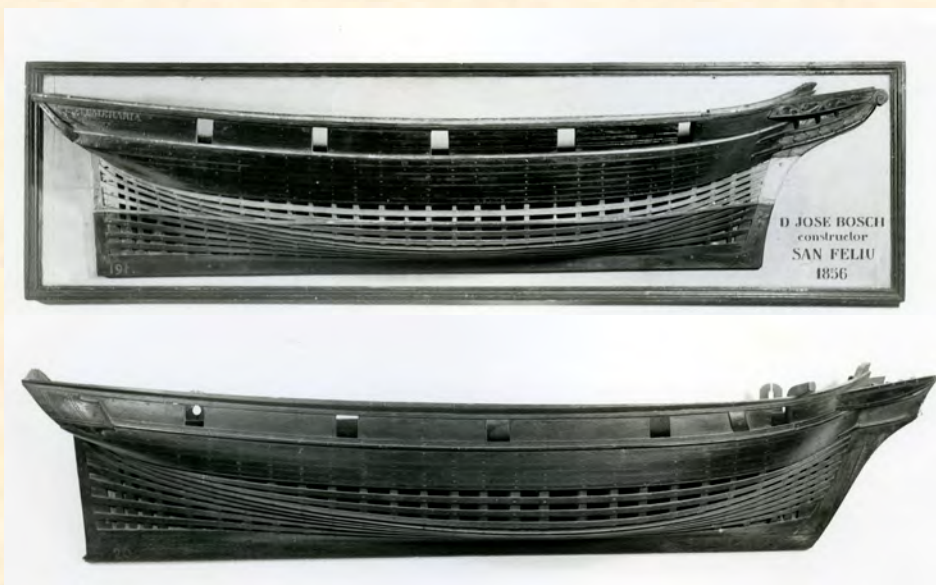
A Blanes destacà la drassana de Ca l'Esteveta; a L'Escala, les drassanes Sala; a L'Estartit, la dels Pascual; al Port de la Selva, la dels Ferrerfàbrega; a Sant Feliu, les drassanes Gay; a Palamós, la drassana d'en Tinos, a Llançà, la família Fàbrega...

Aquestes drassanes es dedicaven al construcció de llaüts, l'embarcació tradicional de pesca catalana fins a la introducció de les innovacions tècniques i dels quillats a la dècada de 1930.

3. Les maquetes, entre la tradició i l'afició

Al llarg de la història, la reproducció de cases i vaixells en miniatura s'han utilitzat com a ofrenes a les divinitats. **La gent de mar, complint les seves prometes, sovint lliurava models d'embarcacions com a exvots dedicats als sants que havien invocat en situacions de perill.**

Les maquetes d'embarcacions també s'utilitzaven a les drassanes com a prototips per a la construcció de nous vaixells. Al segle XVIII s'hi introduiran els plànols i els enginyers prendran el relleu als mestres d'aixa en la fabricació d'embarcacions de gran tonatge.



Models de mig casc de les pollacres "Temeraria" i "Conocida", del segle XIX, al Museu Marítim de Barcelona (AMSFG, Col·lecció Municipal d'Imatges, Autor desconegut)



El mestre d'aixa Agustí Cano al costat de la maqueta d'una de les barques construïdes al seu taller, 2011 (AMSFG, Col. Municipal Imatges, Autor: Salvador Estiblaça)

A part de la seva funció religiosa, tècnica i pedagògica, les maquetes resulten molt atractives com a afició i com a objecte de col·lecció. **Una de les manifestacions del modelisme naval que pren un caire més romàntic és el vaixell dins ampolla**, on l'embarcació navega virtualment, presa dins del seu receptacle transparent.

Les grans companyies navilieres solien encarregar maquetes dels seus vaixells. Encara en l'actualitat els clients demanen al mestre d'aixa una rèplica en miniatura de l'embarcació construïda.

Els models de vaixells han tingut també una funció pedagògica en les escoles de nàutica catalanes fundades al s. XVIII, especialment per a l'aprenentatge de les maniobres. Els cascals de les maquetes solien tenir un fons pla i presentaven les maniobres de l'aparell per la part exterior del vaixell.



Vaixell dins ampolla fet per Nèstor Sanchiz la dècada de 1970 (AMSFG, Col. Municipal Imatges, Autor: Nèstor Sanchiz)

Text extret de la secció *Contrastos* a L'ARJAU número 64 (agost de 2011)

4. La construcció de vaixells a l'antiguitat

El concepte de drassana o arsenal com a taller amb finançament públic on es duïen a terme les activitats de bastir, mantenir i reparar naus prové ja del món antic. Els primers casos es troben a les ciutats gregues. En època romana, les drassanes s'estengueren arreu de la Mediterrània.

En època medieval, la presència d'aquestes estructures es mantingué a orient, a l'imperi bizantí, i d'aquí fou adaptada pels musulmans. **Els models i les tècniques constructives es van transmetre per tota la Mediterrània** de la mà dels professionals; però també mitjançant les embarcacions comprades, regalades, capturades o que comerciaven, de les quals es copien a cada port les formes, tipus de juntes, tècniques constructives, detalls...



Vista del moll medieval, l'any 1966
(AMSFG, Col·lecció Municipal d'Imatges, Autor desconegut)



Com qualsevol població de la costa, Sant Feliu de Guíxols ha estat sempre estretament vinculada al mar. **Des d'època ibèrica i romana la comunitat establerta al nostre territori aprofitava el mar per explotar-ne els recursos pesquers i com a via de comunicacions i comerç.** La millor evidència la va proporcionar l'extraordinària troballa arqueològica, l'any 2000, d'una embarcació romana del segle I a la plaça del Mercat.

Text extret de: VIVO, Jordi. "Les drassanes al segle XIII" a L'ARJAU número 64 (agost de 2011)

Sobre aquestes línies, vista dels norais del racó de Llevant l'any 1965, utilitzats antigament per amarrar grans vaixells
(AMSFG. Fons Pere Rigau, Autor: Pere Rigau)

A la dreta, vaixells fondejats a la badia de Sant Feliu de Guíxols cap el 1900 (AMSFG, Col·lecció Espuña—Ibáñez, Autor desconegut)



5. Les drassanes medievals



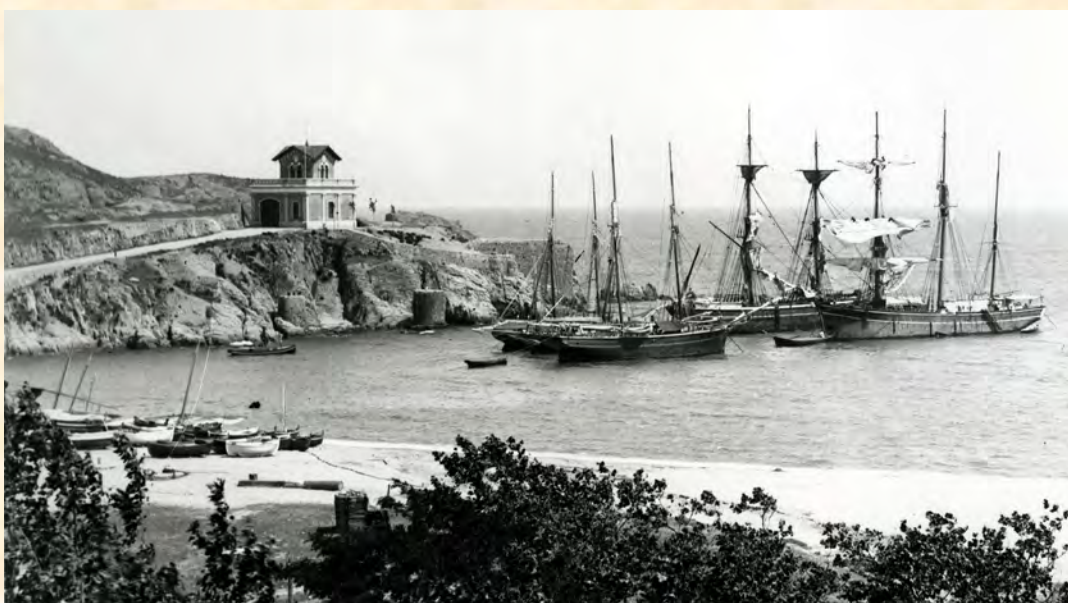
Veler fondejat a la badia guixolenca entre 1895 i 1900 (AMSFG, Col·lecció Antoni Vidal Arxer, Autor desconegut)

Aquestes drassanes s'ubicarien al sorral de la platja, prop de l'actual plaça del Mercat o en la mateixa plaça, ja que durant l'època medieval aquest espai també era anomenada *drassana*.

L'arsenal segurament consistia en alguna estructura senzilla de fusta o potser d'obra on poder desar les eines i els atuells necessaris per a les activitats de les drassanes, i poca cosa més. Res a veure amb les elegants naus gòtiques de les drassanes barcelonines, ja que aquestes eren reials.

A l'època medieval van aparèixer drassanes en ciutats italianes amb gran desenvolupament del comerç com Venècia, Gènova o Pisa. A Barcelona les drassanes són molt antigues i es documenten des del segle XIII.

La badia de Sant Feliu de Guíxols constituïa un dels ports més importants de la costa gironina. Els guixolencs de mitjan segle XIII es lamentaven de no tenir cap lloc on posar a recer llurs embarcacions ni poder reparar-les. **L'any 1258 l'abat Gerald va concedir a Sant Feliu un indret per tenir-hi drassanes.** Així pretenia, com a senyor feudal de la vila, recaptar impostos de les activitats de pescadors i mercaders.



Dues vistes del racó de Llevant amb embarcacions, la primera d'entre 1886 i 1887 i la segona de principis del segle XX (AMSFG, Col·lecció Espuña-Ibáñez, Autors: Jaume Bertran i autor desconegut).

La creació de les drassanes guixolenques a mitjan segle XIII fou molt oportuna. Poc més de vint anys després de la seva aparició, **alguns dels vaixells fabricats en aquestes drassanes s'uniren a la potent flota organitzada pel rei Pere II per llançar-se a l'expansió pel Mediterrani.**

Text extret de: VIVO, Jordi. "Les drassanes al segle XIII" a L'ARJAU número 64 (agost de 2011)

6. El segle XVIII. La drassana reial

Després de la Guerra de Successió, el rei Felip V necessitava posar al dia la Marina espanyola i va encomanar-ne la tasca a José Patiño, superintendent general de Catalunya.

Davant la impossibilitat d'encarregar la construcció de navilis a l'arsenal de Toló (França), es va optar per fabricar-los a Catalunya contractant tècnics francesos. El lloc escollit va ser **Sant Feliu de Guíxols** ja que es tractava d'un bon port, amb presència de matèria primera, tradició en construcció naval i complicitat de l'abat i autoritats locals.



Representació de la construcció d'un navili en una drassana durant el segle XVIII (Àlbum del Marquès de la Victoria, Museu Naval de Madrid)



Van arribar a la vila més d'un centenar de persones, entre treballadors i famílies. Es va crear un parc tancat amb el perímetre delimitat per estacades i es van ocupar com a tallers part dels magatzems i botigues del raval de Tueda i voramar.

Entre 1716 i 1719 es van construir a Sant Feliu tres grans navilis per a l'Armada espanyola: el *Sant Felip el Reial* (1716 març – 1717 maig), el *Cambi o Sant Bartomeu* (1717 octubre – 1718 agost) i el *Català o N.S. de Montserrat* (1718 setembre – 1719 juny).

L'any 1719, part del personal del parc es va traslladar cap a les drassanes de Santoña i la resta se'n va tornar a França. Paral·lelament a la construcció del *Català*, es va iniciar la construcció del *Sant Ramon*, però no hi ha notícia del final de la seva obra o de la seva vida activa. **Els anys 1720 i 1721 encara existia el parc, però tant sols com a magatzem de fusta, administrat per alguns funcionaris.**

Text extret de: FUENTE, Pablo de la; PUJOL, Marcel. "La Reial Fàbrica de Vaixells de Sant Feliu de Guíxols" a L'ARJAU número 64 (agost de 2011)

7. El segle XIX. L'època d'or de la marina catalana



Vaixell de tipus goleta construït a la platja de Sant Feliu de Guíxols cap al 1880, ja avarat per acabar l'arboradura. (AMSFG, Col. España-Ibáñez, Autor desconegut)

L'Arxiu Municipal conserva important documentació de la família de navegants i comerciants guixolencs Suñer, exponent de l'època d'or de la marina catalana del XIX.

L'any 1823 els Suñer prenen part en la construcció del xabec *Unión*, fet pel mestre d'aixa Francesc Nussa a la platja de Sant Feliu.

El termini de construcció del *Unión* eren 7 mesos i implicava a un bon nombre d'artesans: velers, corders, calafats, ferrers, fusters...

El cost del vaixell fou de 6.300 lliures catalanes que es van finançar amb el sistema de "parçoners", dividint l'import total en setzenes parts entre diversos inversors.

El *Unión* va realitzar el primer viatge el febrer de 1824, a Salou i les costes d'Itàlia. Fins el 1827 navegà per la Mediterrània, i a l'octubre anà per primer cop a Amèrica, a Cuba. El viatge continuà pels Estats Units, Puerto Rico, i de retorn a Espanya: Cadis, Almeria, Maó, Barcelona i Sant Feliu, arribant a port el 13 de juny de 1830.



Abans del primer viatge a Amèrica, el *Unión* fou transformat en un xabec velatxero a les drassanes de Barcelona per facilitar-ne la navegació transoceànica. Després retornà a les drassanes guixolenques i es canvià el seu aparell pel de pollacra goleta, molt més adaptat a la difícil navegació de la carrera americana. A partir d'aquell moment es dedicaria bàsicament al comerç amb Amèrica.



Dos detalls d'un quadre de Pere Caymó de 1857 amb una nau en construcció i vaixells a la platja (AMSFG. Col Municipal d'Imatges)

Text extret de: AULADELL, Josep. "Naviliers i comerciants: els Suñer de Sant Feliu de Guíxols" a L'ARJAU número 64 (agost de 2011)

8. El segle XX

L'any 1918 s'instal·laren al passeig dels Guíxols les Drassanes Mallol per a la construcció de vaixells de cabotatge. L'accidentada i deficient fabricació del veler Sant Jordi va precipitar el final del negoci cap el 1921.

Des dels anys 30 funciona al port el "varadero" de can Carré, amb serveis de neteja, reparació i manteniment d'embarcacions. Fins als 70, fou l'única instal·lació d'aquestes característiques entre la costa gironina i la part nord de Barcelona.



El Sant Jordi a les Drassanes Mallol, 1921 (AMSFG, Col. Espuña-Ibáñez, Autor desconegut)



Construcció del creuer Pasajes Costa Brava per Ramon Gay al racó de Llevant, 1957-1958 (AMSFG. Col. Municipal Imatges. Autor desconegut)

El 1968 s'instal·là a la carretera de Girona la societat SOLMA, dedicada a la fabricació d'embarcacions esportives i recreatives en polièster. **Durant els 80 l'empresa Astilleros del Mar, amb seu a Sant Feliu, era una de les més importants del país en la construcció de iots de polièster.**

Text extret de: AULADELL, Marc. "Construir vaixells a Sant Feliu de Guíxols durant el segle XX" a L'ARJAU número 64 (agost de 2011)



Embarcació al varador de can Carré vers el 2000 (AMSFG. Fons Can Carré. Autor desconegut)