

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

ULL DE BOU

Els plàstics ofeguen el mar

ENTREVISTA

Vicente García-Delgado, la memòria de la vela llatina a Catalunya

ELS TRESORS DEL MUSEU

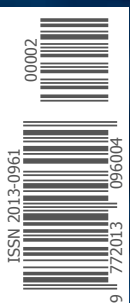
La façana marítima de Barcelona del segle XVII

MAR ENLLÀ
EL MUSEU
MARÍTIM
D'AMSTERDAM

AS DE GUIA

La nàutica
ESPORTIVA
i de LLEURE
a Catalunya

8 €



NÚM. 2 • HIVERN 2018 • 2a ÈPOCA

LA MAR DE MUSEUS

Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana:

Atelier de les Barques de Paulilles (Rosselló)
Museu de l'Anxova i de la Sal (l'Escalç)
Museu de la Mediterrània (Torroella de Montgrí)
Museu de la Pesca de Palamós
Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols
Museu de la Cuina de la Costa Catalana (Tossa de Mar)
Museu del Mar de Lloret
Museu de Mataró
Museu de Nàutica del Masnou
Consorci del Patrimoni de Sitges
L'Espai Far (Vilanova i la Geltrú)
Museu del Port de Tarragona
Museu d'Història de Cambrils
Museu de les Terres de l'Ebre
Museu Marítim de Barcelona

Ara parlem de nàutica

És un gran plaer fer-vos a mans el segon número de la nova etapa de la revista *Argo*, un projecte molt estimat per part del Museu Marítim de Barcelona, i nascut amb la vocació d'esdevenir una finestra a la cultura i el patrimoni marítims.

Els objectius de la primera *Argo*, la que va néixer deu anys enrere, apuntaven, entre altres coses, a articular el territori en l'àmbit dels museus, el patrimoni i el món associatiu al voltant de la cultura marítima. Aquests plantejaments no han canviat, ens empenyen els mateixos propòsits; el tret diferencial és que ho volem fer arribant a un públic més ampli i més divers. Per això hem cercat que la revista tingui un format més atractiu, aprofundint en els continguts i actualitzant-ne el disseny. I ens sembla que ho hem aconseguit gràcies a la col·laboració que hem establert amb el grup editorial Som, que ens aporta el seu bagatge i la seva experiència en el món de l'edició de revistes.

Si en el primer número ens vam centrar en el moment que viu el sector pesquer a Catalunya, ara dediquem una mirada especial a la nàutica esportiva. La voluntat del consell de redacció ha estat que les diverses seccions responguin a un equilibri entre el llegat històric i el patrimonial, d'una banda, i als neguits i les preocupacions que ens presenta la realitat d'avui dia, de l'altra. Hi trobareu des del reportatge d'actualitat, dedicat a analitzar un tema tan candent com és la gravetat de la contaminació marina pels plàstics, fins a l'entrevista a Vicente García-Delgado, la memòria viva de la vela llatina a Catalunya. Posem doncs el focus en la nàutica esportiva amb el desig de retrobar la imatge d'infants i joves afeccionats a la mar navegant a vela pel litoral català, i molt especialment el barceloní. Que serveixi aquesta publicació com una aportació des del Museu. Hem posat la mirada en aquest món tant per explicar quin moment viu, actualment, la nàutica, com per analitzar quina

és la seva aportació a l'economia i, fins i tot, per posar en relleu el paper tan important que han tingut els navegants catalans en el desenvolupament i la popularització d'aquesta activitat esportiva.

La resta d'articles i escrits reflecteixen de manera intencionada i clara tant el patrimoni que custodia directament el Museu Marítim de Barcelona com el testimoniatge del patrimoni marítim català. Aquest cop la finestra al país ens apropa als projectes museístics del litoral de l'Alt Empordà i el Baix Camp.

Estem satisfets de l'acollida que ha rebut el primer número de la revista.

Nosaltres treballarem amb il·lusió i coratge per tal que la revista *Argo* sigui un projecte d'èxit. Esperem ser capaços de convèncer molta gent de fer junts aquesta travessa. Estem satisfets de l'acollida i l'acceptació que ha tingut el número que vam presentar tot just fa sis mesos. Des d'aquest editorial volem agrair les complicitats generades durant aquest temps i la col·laboració que hem rebut i que ha fet possible que avui estiguem presentant aquest nou número. Tal com ens explica Apol·loni de Rodes a l'obra *Les Argonautiques*, el vaixell construït per Argos viatjava a través dels mars a la recerca del vell d'or; estem segurs que nosaltres trobarem el nostre: oferir-vos l'estima cap a la nostra cultura marítima. Tot això, i més, és el segon número d'*Argo*. Per al Museu Marítim de Barcelona és una satisfacció presentar-vos-el. Tinc la certesa que us interessarà. ◀



Elvira Mata i Enrich

Directora general del Museu Marítim de Barcelona

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

NÚM. 2 • HIVERN 2018 • 2a ÈPOCA

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

www.mmb.cat

[www.facebook.com/
MuseuMaritimdeBarcelona](https://www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona)

www.twitter.com/museumaritim

www.instagram.com/museumaritim

www.youtube.com/user/MuseuMaritim

Consell editorial: Elvira Mata, Jordi Llonch, Enric Garcia, Sílvia Dahl, Roger Marcet, Pere Romanillos, Toni Quero i Jordi Garriga

Direcció: Elvira Mata

Coordinació: Jordi Llonch i Sílvia Dahl

Subscriptors i publicitat:

comunicacio@mmb.cat

[http://mmb.cat/explorar/publicacions/
revista-argo-nova-etapa/](http://mmb.cat/explorar/publicacions/revista-argo-nova-etapa/)

Edició i realització:

Sàpiens Publicacions. Àrea de Desenvolupament i Nous Projectes

som sàpiens publicacions

www.som.cat

Director de l'Àrea: Pere Romanillos, promanillos@sapienspublicacions.cat

Editor: Toni Quero

Coordinador: Jordi Garriga

Disseny editorial: Cristina Ristol

Col·laboren en aquest número:

Isaac Albesa, Lluís Batlle, Laura Bayo, Laura Carrau, Carmen Cascajosa, Carlos Clastre, Sílvia Dahl, Arantza Díez, Joaquim Elcacho, Víctor Farradellas, Enric Garcia, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Martin Greedy, Jordi Ibàñez, Carles Javierre, Carles Jorba, Gerard Malet, Roger Pibernat, Pere de Prada, Marc Ripol, Quim Roser, M. Teresa Sala, Santi Serrat, Jordi Tomàs

Impressió: Gramagraf

Dipòsit legal: 32515-2008

ISSN: 2013-0961

Foto de portada: La pràctica de la vela permet gaudir de la mar i experimentar moltes emocions. Lluny del que molts pensen, entrar-hi és molt més fàcil del que sembla. Sigui com sigui, la nàutica esportiva i de lleure a Catalunya gaudeix de molt bona salut i és un sector a l'alça.



Foto: Laura Carrau

3 EDITORIAL

6 ARGOS

Far Barceloneta, un vaixell viu

8 ULL DE BOU

Els plàstics ofeguen el mar

Entrevista a Joandomènec Ros, catedràtic d'Ecologia

16 GARBÍ

Optimist, una caixa amb èxit

20 AS DE GUIA

La nàutica esportiva i de lleure a Catalunya



22 *La vela, l'esport de mar de Catalunya*

27 *Entrevista a Xavier Torres, president de la Federació Catalana de Vela*

28 *La vela oceànica a Catalunya. Una història de navegants intrèpids, pionera i més viva que mai*

32 *La indústria nàutica a Catalunya. Un sector que demostra una gran maduresa i vitalitat*

36 **RUMB AL PASSAT**

*Cent-cinquanta anys del canal de Suez.
Història d'un somni mil·lenari*

42 **ELS TRESORS DEL MUSEU**

La façana marítima de Barcelona del segle XVII

46 **ENTREVISTA**

*Vicente García-Delgado.
La memòria de la vela llatina a Catalunya*

52 **MAR ENLLÀ**

*El Museu Marítim Nacional d'Amsterdam.
500 anys d'història al mar*

56 **LLOPS DE MAR**

Josep Pineda. L'art de pintar vaixells

60 **LLEVEM L'ÀNCORA**

*El litoral dels nostres avis.
De l'Hospitalet de l'Infant a Calafat*

LA XARXA

64 *El Museu d'Història de Cambrils*
66 *Museu de l'Escala - Alfolí de la Sal*

68 **ROSA DELS VENTS**

Notícies i agenda d'activitats

73 **DEL MAR A LA TAULA**

Cananes farcides

ABSTRACTS

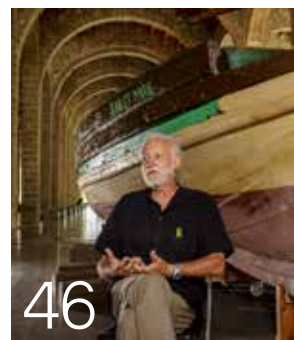
75 *Castellano*
79 *English*



8



36



46



52



56

1915-2018

Far Barceloneta, un vaixell viu

UNA TASCA EDUCATIVA BASADA EN L'EXPERIÈNCIA

Des de fa onze anys, amb els seus disset metres i l'arboradura de quetx, es dedica a transportar el coneixement de la navegació, el mar i l'activitat portuària fins a les aules dels instituts.



El Norte, rebatejat com a *Far Barceloneta*, va ser construït per Miquel Corbeto i Costa l'any 1915 al número 38 del carrer Alegria, a la Barceloneta. Té un disseny de proa recta rematada amb un postís que simula una típica proa llançada, molt utilitzada en embarcacions dedicades a activitats professionals de l'època.

UNA EMBARCACIÓ D'ESBARJO

La relació eslora-mànega és molt estilitzada, amb línies marineres, i el mirall de popa de dos cossos permet una navegació molt còmoda i segura en mars que avancen per la popa o per l'aleta. La configuració de quetx i el dimensionament de l'arboradura ens indiquen que no estava destinada a la competició, sinó que va ser concebuda com una embarcació d'esbarjo, que aleshores era una activitat incipient i amb molta dinamització en el litoral barcelonès.

Tot això ens assenjala que l'encàrrec del primer armador va ser fet amb l'interès de gaudir de la mar i d'activitats tranquil·les, com ara fer sortides familiars amb companys i amics. Aquest tret ha estat el denominador comú durant tota la seva trajectòria.

DURANT ELS TREBALLS DE RESTAURACIÓ

va ser rebatejat amb el nom de *Far Barceloneta* per reviuere l'origen del barri on es va construir.

LA RESTAURACIÓ

Va ser donat per la família Batlló al Consorci El Far l'any 2007. La recuperació va ser entomada com un compromís dirigit a apropar als més joves els valors del treball en equip, els coneixements del mar i la vida marinera. La seva recuperació es va realitzar dins de l'escola d'oficis del mar. La restauració va fer-se en dues etapes: en la primera es van habilitar els espais i es va recuperar la solidesa de l'estructura, així com l'arboradura i la seva maniobra, i en la segona es van incorporar tots els elements necessaris per a la docència i la navegació, com també els instruments i els equips de seguretat.

Actualment forma part de la flota del Museu Marítim de Barcelona i participa, entre altres activitats, en un conveni de col·laboració amb el Consorci d'Educació. Alumnes de diversos instituts de la ciutat gaudeixen d'un programa de nou sessions on segueixen un itinerari que estableix vincles de coneixement entre l'escola i l'art de la mar. ◀

Text ★ Carles Jorba Marcè forma part de l'Àrea de Gestió de Col·leccions i Coneixement del Museu Marítim de Barcelona.

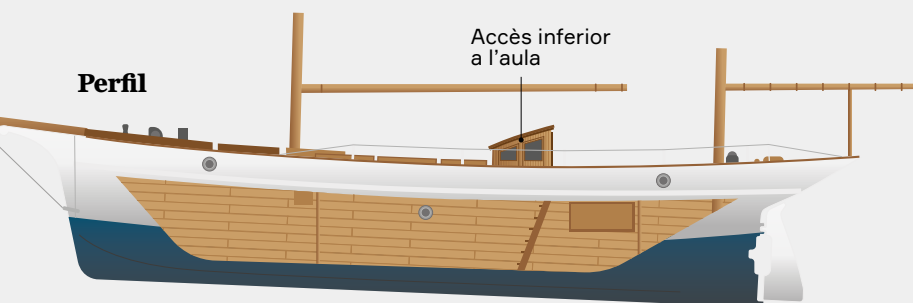
Il·lustracions ★ Carles Javierre. **Fotografia** ★ Pere de Prada/MMB.



Característiques tècniques

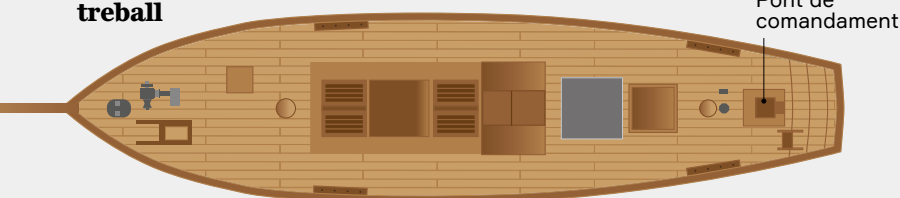
- ▶ **Tipus:** Arboradura de quetx
- ▶ **Origen:** Barcelona
- ▶ **Any de construcció:** 1915
- ▶ **Eslora en flotació:** 14,68 m
- ▶ **Eslora màxima:** 16,60 m
- ▶ **Mànega:** 3,88 m
- ▶ **Puntal:** 1,42 m
- ▶ **Registre brut:** 16,82 TRB
- ▶ **Desplaçament:** 28 t
- ▶ **Superfície vèlica:** 116,95 m²
- ▶ **Equip propulsor:** Solé Diesel, model SDZ-165
- ▶ **Servei:** Formació/treball

Perfil



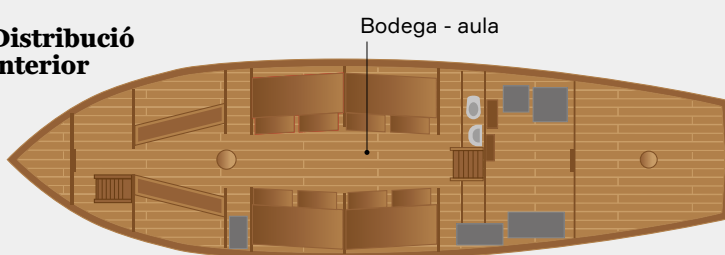
Accés inferior a l'aula

Coberta de treball



Pont de comandament

Distribució interior



Bodega - aula

Materials de construcció

- ▶ **Quadernes:** Roure
- ▶ **Taula de folre:** Pi melis, 30 mm
- ▶ **Coberta:** Teca
- ▶ **Clavaó del buc i coberta:** Coure
- ▶ **Perns de quilla:** Acer inoxidable AISI 316 L
- ▶ **Eix de l'hèlix:** Acer inoxidable AISI 316 L
- ▶ **Recobriments del buc:** Estratificat de polièster reforçat amb fibra de vidre. Obra viva des d'un gruix de 8 mm fins a l'obra morta de 3,5 mm
- ▶ **Llast:** Ciment a les sentines +/- 3 cm al cantó alt de la sobrequilla més lingots de plom

ULL DE BOU

Els PLÀSTICS OFEGUEN *el* MAR

*ELS PROBLEMES DERIVATS DE L'ACUMULACIÓ
DE PLÀSTICS A MARS I OCEANS POSA EN
ALERTA CIENTÍFICS DE TOT EL MÓN*

La bellesa del món marí va ser immortalitzada per Jacques-Yves Cousteau i el seu equip del *Calypso*. Mig segle després, les imatges marines que més surten a la televisió són illes de plàstics, llaunes a les fosses marines més profundes i animals atrapats per les deixalles. I el Mediterrani no se salva d'aquesta catàstrofe anunciada.





▲ El problema de l'acumulació de plàstics al mar és cada dia més greu i preocupant. Foto: johnny007pan/GettyImages.



Desoladora imatge d'un ocell marí envoltat de deixalles de plàstics la costa. Foto: Matthew Chauvin/The Ocean Cleanup Team.



La civilització dels residus està deixant una empremta tràgica en les aigües de mars i oceans de bona part del planeta, i els plàstics en són la mostra més destacada i persistent. L'acumulació de residus de polímers sintètics plàstics és un dels problemes més preocupants per al present i el futur del medi marí. La nostra percepció de la realitat pot estar marcada per la qualitat de les aigües de la nostra platja preferida, però desenes d'estudis científics publicats durant els últims anys demostren que ens trobem davant un problema global de solució difícil.

Així, un estudi publicat el febrer del 2015 a la prestigiosa revista *Science* per investigadors de la Universitat de Santa Barbara (Estats Units), per exemple, calculava que cada any arriben al mar entre 4,8 i 12,7 milions de tones de restes de plàstics. El marge d'error d'aquest càlcul és ampli, però, en qualsevol cas, preocupant. Un any abans, en un estudi publicat a la revista *PLOS One*, en què es van analitzar dades de vint-i-quatre expedicions marines, l'equip dirigit per Marcus Eriksen, del 5 Gyres Institute de Los Angeles (Estats Units), va

L'acumulació de polímers sintètics plàstics és un dels problemes més preocupants per al medi marí.

calcular que als mars i oceans del planeta floten actualment "com a mínim" uns 5,25 bilions de partícules de materials plàstics, amb un pes total de 268.940 tones.

Les xifres poden semblar en aquest cas exagerades, però cal recordar que des que es va iniciar la producció massiva de plàstics, a la dècada del 1950, els humans hem fabricat aproximadament 8.300 milions de tones d'aquest grup de polímers, com indicava un estudi publicat el 2017 a la revista *Science Advances* per l'equip encapçalat per Roland Geyer.

UN PROBLEMA QUE ENS TOCA DE MOLT A PROP

Al mar Mediterrani, l'estudi que encapçalava Marcus Eriksen calculava que la contaminació flotant de plàstics està formada, com a mínim, per 247.000 milions de fragments, amb un pes en sec de 23.150 tones.

Paral·lelament, investigadors del Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB-CSIC) van calcular que només a la part superficial del Mediterrani (fins a 20-25 cen-



▲ Mostra de residus de microplàstics trobats a la superfície del mar Mediterrani. Foto: Plastic Busters MPAs.

tímetres de fondària) hi ha flotant unes 1.455 tones de residus plàstics, segons els resultats del projecte NIXE III.

Un dels participants en aquest estudi és Luis Francisco Ruiz-Orejón, que estudia el problema de la contaminació marina per plàstics des del 2011. Ruiz-Orejón es va doctorar a la Universitat Politècnica de Catalunya el mes de juliol passat amb una tesi titulada *Residuos plásticos flotantes en el mar Mediterráneo; concentración actual y percepción social*. També forma part del grup de Sistemes Socioecològics en Ambients Costaners i Marins del Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB-CSIC) i és coordinador científic del programa Observadors del Mar, des del qual col·labora amb el Museu Marítim de Barcelona. "En l'estudi a gran escala vam calcular que en aquesta part superficial de la Mediterrània hi ha flotant una mitjana de 147.500 peces o fragments de plàstic per cada quilòmetre quadrat de mar; i vam calcular que per pes hi ha flotant uns 579 grams de residus plàstics per cada quilòmetre quadrat", detalla Ruiz-Orejón.

En alguns punts del Mediterrani hi ha flotant una mitjana de 147.500 peces o fragments de plàstic per cada quilòmetre quadrat.

Ciència ciutadana impulsada des de l'MMB

Observadors del Mar - Plàstic 0 és una proposta educativa de ciència ciutadana del Museu Marítim de Barcelona en la qual l'alumnat participa en activitats de recerca científica, amb l'objectiu d'analitzar la sorra de la platja i recollir dades sobre la presència de microplàstics (partícules de plàstic inferiors a cinc mil·límetres de diàmetre), mesoplàstics (plàstics d'entre cinc i vint-i-cinc mil·límetres) i macroplàstics. L'MMB participa en aquesta iniciativa amb la plataforma de ciència ciutadana Observadors del Mar i el projecte Plàstic 0, coordinats per l'Institut de Ciències del Mar (ICM-CSIC) i el Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB-CSIC). El programa s'adreça a l'alumnat de cicle superior d'Educació Primària i d'Educació Secundària, amb l'objectiu de fer participants els joves de la recerca científica i la sensibilització davant un problema tan important com la contaminació del mar.

PROTAGONISME DE L'ALUMNAT

Amb la supervisió dels docents, l'alumnat és l'encarregat de recollir dades sobre la presència de microplàstics a la sorra de les platges seleccionades. Les dades recollides sistemàticament es comparteixen al web de la plataforma Observadors del Mar.

Gemma Agell, responsable de l'àrea de divulgació científica i educació del CEAB-CSIC, considera que l'MMB fa una feina importantíssima en aquest programa perquè s'està obrint a la gent jove i, al mateix

temps, a la comunitat científica. Des de l'Àrea d'Educació i Activitats de l'MMB, Cristina Puig coincideix a destacar que "Observadors del Mar - Plàstic 0 ha suposat per al Museu Marítim de Barcelona obrir la proposta educativa del Museu cap a temes de ciència i medi ambient que també formen part de la cultura i el patrimoni marítim del nostre país".

TREBALL COORDINAT

El treball coordinat del CEAB, l'Institut de Ciències del Mar i l'MMB ofereix formació als docents sobre ciència ciutadana i l'aplicació d'aquests coneixements al programa Observadors del Mar. "Portem els docents a la platja perquè volem que sigui una formació molt vivencial", indica Gemma Agell. "Explicar la ciència amb programes que, com aquest, tracten de problemes reals i formar part de la mateixa recerca motiva molt l'alumnat i facilita el treball dels docents", destaca Agell.

Per fer-ho més efectiu encara, "la participació dels centres educatius ha estat plantejada de manera flexible i transversal", indica Agell, de manera que alguns centres aprofiten aquest treball per abordar el problema del reciclatge, estudiar la química dels polímers o la biologia marina.

"El programa permet que l'alumnat participi de la recerca científica real, la qual cosa dona sentit a la feina que es fa des del centre educatiu. A més, permet tenir una idea més clara del funcionament de la ciència, amb idees més reals i properes que ajuden a trencar estereotips", destaca Cristina Puig.





▲ Restes d'un albatros mort per ingesta de deixalles, testimoni del greu problema de contaminació existent. Foto: Chris Jordan/ Fish and Wildlife Service Headquarters.

MÉS PLÀSTICS QUE PEIXOS

Tornant a l'avaluació del problema a escala global, potser l'estudi que ha tingut més repercussió social —ha estat utilitzat fins i tot per l'ONU en les seves campanyes de sensibilització— va ser presentat al Fòrum Econòmic de Davos el 2016, amb el títol genèric de *La nova economia dels plàstics*. En aquesta proposta per repensar l'ús indiscriminat de plàstics d'un sol ús i no biodegradables, els autors calculaven que “al ritme actual de producció i abocament de residus, l'any 2050, el pes dels plàstics acumulats a l'aigua marina serà superior al pes de tots els peixos del planeta”.

L'estudi de detall d'aquest problema global mostra que existeixen cinc grans àrees marines on l'acumulació de plàstics és més gran per efecte dels corrents marins, els vents i la proximitat dels punts costaners d'abocament. Una d'aquestes taques o *illes* de plàstics, coneguda pels experts com a Great Pacific Garbage Patch, es troba al Pacífic Nord, entre Califòrnia i Hawaii, i segons un estudi de la Ocean Cleanup Foundation publicat el mes de març passat a la revista *Scientific Reports*, acumula 1,8 bilions de peces o fragments de plàstic, amb un pes aproximat de vuitanta mil tones.

L'estudi mostra amb claredat que una part destacada dels plàstics de mida més petita (micro-

Una part dels plàstics de mida més petita han estat formats per plàstics més grans.

plàstics) que contaminen el mar han estat formats per fragmentació de plàstics més grans (bosses, ampolles, envasos, embolcalls, xarxes). No obstant això, també són molt importants les aportacions al mar de microplàstics procedents de fonts tan inversemblants com la roba (restes de teixits que es desprenen pel rentat, per exemple), els productes cosmètics (que en alguns casos contenen microesferes o microperles de plàstic) o fins i tot el desgast de pneumàtics.

Els efectes de l'acumulació de plàstics de totes les mides al mar no són, evidentment, només de caràcter estètic. Les platges cobertes de deixalles i les bosses flotant a l'aigua no són més que la punta d'un iceberg que està posant en perill els ecosistemes marins. També, en aquest cas, s'acumulen desenes d'estudis recents que mostren la creixent presència de plàstics al cos d'animals marins.

EFFECTES SOBRE LA SALUT DE LES PERSONES

Les imatges de tortugues marines a punt de morir escanyades per unes anelles de plàstic que es fan servir per agrupar llaunes de begudes o els cadàvers de balenes, peixos i ocells marins amb l'estómac ple de tota mena de residus són els exemples visuals més recurrents en els últims anys.



Joandomènec Ros, catedràtic d'Ecologia i president de l'Institut d'Estudis Catalans

“Cal legislar prohibint l'actual ús forassenyat dels plàstics”

El problema de la presència de plàstics a mars i oceans és tan greu com sembla que indiquen alguns estudis recents?

És molt greu, especialment ara que se sap que els macroplàstics (els que es veuen a simple vista) es degraden lentament a microplàstics, que no es veuen, i aquests darrers també els introduïm directament al mar.

És un problema d'abast global o afecta en especial les costes dels països industrialitzats?

L'entrada al mar es fa des de tots els països del món; els industrialitzats produeixen i llencen més objectes fabricats amb materials plàstics, però també reciclen més. Els corrents marins s'encarreguen de transportar els plàstics, que s'acumulen al centre dels oceans, a les anomenades “grans illes flotants de plàstic”.

El Mediterrani és un mar especialment afectat per aquest problema? I el litoral català?

El Mediterrani és un mar tancat, petit en l'escala dels oceans, amb diferències entre la riba nord i la riba sud pel que fa a la producció de plàstics i a la cura del medi ambient. Això fa que el mar i el litoral siguin especialment sensibles

a la contaminació per plàstics. El litoral català no se'n salva: si no veiem deixalles de plàstic a les platges és pel seu valor com a espai de lleure: els municipis s'encarreguen de netejar-les cada dia durant la temporada de bany. Però el problema no és tant dels plàstics que es veuen com dels microplàstics, que són a tot arreu.

Quin és l'origen principal dels plàstics que es troben al Mediterrani?

Estris de pesca, materials d'ús domèstic (bosses, ampolles, bastonets higiènics), embolcalls de tota mena de materials, restes de tendals d'hivernacles agrícoles, etc. Els microplàstics provenen de la degradació dels plàstics a terra o al mar, del desgast dels pneumàtics dels vehicles, dels afegits a productes de neteja i bellesa, dels residus de rentadores, depuradores, etc.

Quins són els éssers vius més afectats per aquest tipus de contaminació al Mediterrani?

Ho som tots: les fotografies de tortugues i foques ofegades per bosses de plàstic, d'ocells marins morts per haver confós taps, encenedors, bastonets, etc., de plàstic amb menjar circulen per la xarxa i són esgarrioses. Però a través de les xarxes tròfiques els microplàstics entren

a la dieta de peixos, ocells i humans, i no sabem encara quin efecte poden tenir: no tots són inerts.

Tenim prou estudis sobre la contaminació per plàstics al Mediterrani?

Hi ha dades sobre àrees més afectades per macroplàstics, sobre quantitats estimades, sobre àrees marines amb illes de plàstic, però moltes menys sobre l'impacte real en els organismes marins i, indirectament, en nosaltres.

Què podem fer els ciutadans per reduir aquest problema?

Els plàstics són a tot arreu i ens faciliten la vida; per tant, serà difícil prescindir-ne. Hi ha dos grans tipus de solucions com sempre en la protecció del medi ambient: el voluntariat del ciutadà (no usar bosses, bastonets, etc., de plàstic; reciclar les deixalles adientment) i la imposició legal dels governs. No és normal que, en general, els embolcalls de plàstic de tota mena siguin presents als supermercats, a les botigues, al comerç electrònic, etc. Cal legislar prohibint aquest ús forassenyat dels plàstics, tornar a les ampolles de vidre, al paper, al cartró i a la fusta (els nostres boscos ho agrairien, també). Però el lobby dels fabricants d'envasos i embolcalls és molt poderós...



▲ Acció del projecte Plastic Busters MPAs, duent a terme recollida de mostres de microplàstics al mar Mediterrani. Foto: Plastic Busters MPAs.

El doctor en Biologia i sociòleg Ramon Folch destaca que un dels punts clau del problema “és el llarguíssim temps de descomposició d'aquests materials sintètics que, per la seva mateixa natura química, no són degradables pels organismes que s'ocupen dels altres materials, ni tampoc solen sedimentar-se”.

La presència de plàstics al mar és alarmant en aquest sentit, perquè una part dels residus acumulats poden entrar en la nostra cadena alimentària i afectar directament la nostra salut. Un dels estudis més preocupants en aquest camp és el publicat l'abril del 2017 a la revista *Scientific Reports* en què es mostrava la presència de microplàstics en la sal comercial (de taula) en diversos països. No es coneixen estudis sobre els efectes directes dels residus de plàstics presents al mar en la salut humana, però els indicis no apunten a res positiu.

Les accions per prevenir, minimitzar i combatre els residus al mar són més necessàries que mai. La llista d'aquest tipus d'iniciatives creix dia a dia, però de moment sembla del tot insuficient. Entre les accions destacables en aquest àmbit s'ha d'in-

Una part dels residus acumulats poden entrar en la nostra cadena alimentària.

cloure el projecte Plastic Busters MPAs (Caçadors de plàstics en àrees marines protegides), presentat el mes d'abril passat per la Unió pel Mediterrani (UpM), la Universitat de Siena (Itàlia), l'Institut Superior per a la Protecció i la Recerca Ambiental d'Itàlia i el programa de la UE Interreg, que aporta cinc milions d'euros per al seu finançament.

L'objectiu d'aquesta iniciativa és mantenir la biodiversitat i preservar els ecosistemes naturals a les zones marines costaneres i pelàgiques a través d'un enfocament global i coordinat contra els residus presents al Mediterrani.

Durant quatre anys, el projecte abordarà el cicle complet de gestió de les deixalles, des de l'estudi i diagnòstic per a la prevenció i mitigació fins a la definició d'accions per reforçar el treball col·laboratiu entre les àrees marines protegides ubicades a Albània, Croàcia, Grècia, Itàlia, França i Espanya. Només amb programes que tractin el problema de manera global es pot fer front a la dramàtica situació dels residus en els nostres mars i oceans.

En aquest sentit, Ramon Folch considera que “anant al fons de la qüestió, el conflicte és el concepte de producte d'un sol ús i rebutja-



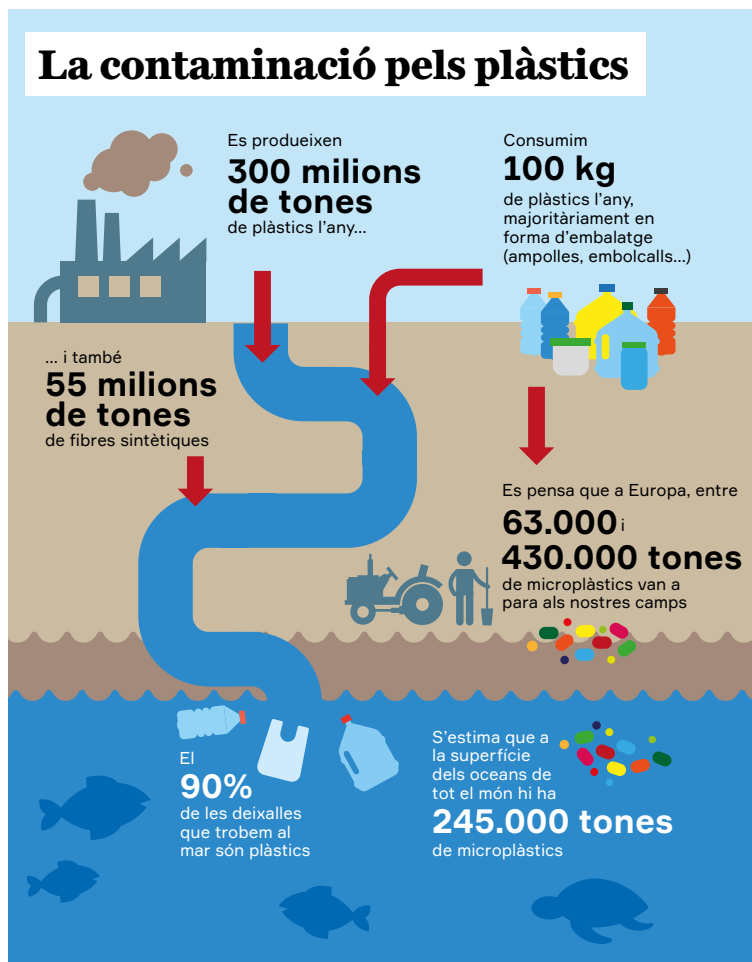
La fragmentació de les restes de plàstic fins a esdevenir microplàstics és un dels problemes de contaminació més greu. Foto: The Ocean Cleanup Team.

Les restes de xarxes i arts de pesca també causa problemes, tal com es pot veure en aquesta imatge, amb un cranc enredat en una xarxa. Foto: NOAA PIFSC.

ble associat als plàstics; és a dir, els materials que no haurien de llençar-se mai, perquè no es degraden, són els materials que es llencen sempre...”.

L'autor i director de la famosa sèrie televisiva documental *Mediterrània*, considera que ens trobem davant “un conflicte de model productiu i de consum lligat als cicles oberts de l'economia imperant; un problema que només es podria minimitzar amb una economia circular, però fa tres o quatre dècades que anem en direcció contrària”. I conclou: “Els plàstics són un gran invent molt mal implementat”. ▣

Text ★ Joaquim Elcacho Clemente és periodista i consultor especialitzat en temes de medi ambient, ciència i tecnologia. Podeu seguir-lo a joaquimelcacho.blogspot.com.
Infografia ★ Carles Javierre.



Estudis científics de referència

Plastic waste inputs from land into the ocean
<http://science.sciencemag.org/content/347/6223/768>

Evidence that the Great Pacific Garbage Patch is rapidly accumulating plastic
<https://www.nature.com/articles/s41598-018-22939-w>

Production, use, and fate of all plastics ever made
<http://advances.sciencemag.org/content/3/7/e1700782>

Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea
<https://journals.plos.org/plosone/article/authors?id=10.1371/journal.pone.0111913>

The presence of microplastics in commercial salts from different countries
<https://www.nature.com/articles/srep46173>

The New Plastics Economy. Rethinking the future of plastics
http://www3.weforum.org/docs/WEF_The_New_Plastics_Economy.pdf



GARBÍ

OPTIMIST, *una caixa amb* ÈXIT

Als anys trenta als Estats Units es va popularitzar una activitat esportiva per a nens força curiosa. Es tractava de construir cotxes de carreres a partir de caixes de sabó amb rodes, un volant i poca cosa més. Amb això, els nens feien curses tirant-se carrer avall. Eren les *soap box derby*. Un dia del 1946, a Florida, el Clearwater Optimist Club va organitzar una d'aquestes curses. I llavors algú va pensar a fer una cosa semblant però per portar els nens a la mar.

Com va dir un dels membres de la junta, "a Clearwater tenim pocs carrers empinats però molta aigua".



▲ Un dels principals èxits de l'Optimist és que amb aquesta embarcació els nens aprenen a ser autosuficients. Foto: Laura Carrau.



MENYS ÉS MÉS

Agafant aquesta idea genial, el Clearwater Optimist Club va encarregar a un arquitecte naval nord-americà, Clark Mills, que dissenyés una embarcació extraordinàriament senzilla perquè els nens poguessin navegar amb seguretat i, així, iniciar-se en la nàutica, i que no costés més de cinquanta dòlars! Era l'any 1947. El seu disseny consistia en una mena de banyera de 2,30 metres d'eslora per 1,113 de mànega, amb el buc en forma d'U, orsa mòbil (per mantenir un fons pla) i un pes de trenta-cinc quilos. En poques paraules, es tractava d'una embarcació petita, lleugera, estable i simple, on tot quedava reduït al mínim indispensable. Senzillesa i seguretat a un cost molt baix.

Aquesta cosa flotant estava pensada per a un sol tripulant, i aquesta és una de les grandeses de l'embarcació, que va ser batejada com a *Optimist* ("optis" per als amics). Amb l'Optimist els nens aprenen a ser autosuficients, a tenir confiança en ells mateixos i a crear amb l'embarcació una simbiosi similar a la del genet i el cavall. I és una de les raons de l'èxit d'aquest bastiment i el motiu d'haver estat planter de futurs navegants, una escola en miniatura per a nens de fins a quinze anys.

Clark va dissenyar un bot minimalista i va donar els plànols al club, sense reservar-se'n cap dret. El disseny, una mica modificat, va ser introduït a Europa per Axel Damgaard i es va fer molt popular al nord del continent, especialment a Escandinàvia. El disseny es va estandarditzar l'any 1960 i

L'Optimist és una escola en miniatura i planter de futurs navegants.



▲ El disseny de l'Optimist va ser un encàrrec del Clearwater Optimist Club a l'arquitecte naval Clark Mills. Avui és una categoria molt extesa. Foto: Laura Carrau.

des del 1962 se'n celebren campionats mundials. El primer es va fer a la Gran Bretanya; a Espanya se n'han fet quatre.

Per donar algunes xifres, cal dir que podem trobar l'Optimist navegant en més de cent vint països (molts d'ells sense mar) i es diu que actualment n'hi ha més de 150.000 exemplars, oficialment, però sens dubte se n'han fet molts més. Intentar quantificar quants navegants han descobert la mar amb aquesta embarcació és impossible.

Dades tècniques

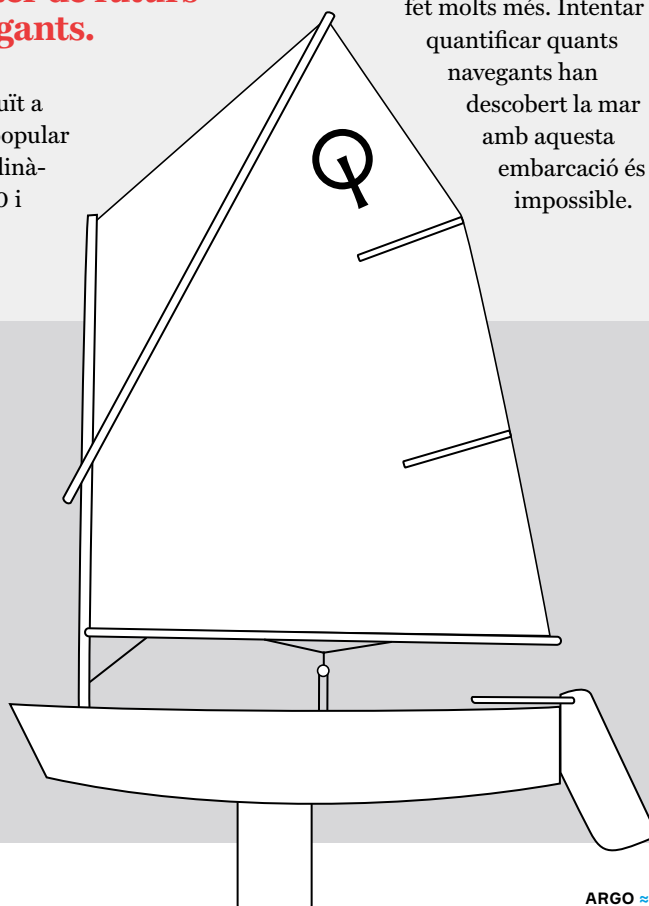
EMBARCACIÓ

- ▶ Tipus: Vela lleugera
- ▶ Desplaçament: 35 kg
- ▶ Eslora: 2,36 m (LOA)
2,18 m (LWL)
- ▶ Mànega: 1,12 m
- ▶ Tripulació: 2

APARELL

- ▶ Major: 3,3 m²

SÍMBOL DE LA CLASSE





< Als anys seixanta l'Optimist es va introduir a Espanya de la mà d'un grup de persones que van entendre que es tractava d'una embarcació ideal perquè els més petits es fessin a la mar, i va ser tot un èxit. Fotos: Lluís Batlle Arboix.

OPERACIÓ OPTIMIST

L'arribada de l'Optimist a Espanya va ser un veritable desembarcament, pensat i planificat per un grup molt determinat de persones, entre les quals cal citar Jacinto Ballester, Enrique Martorell, Miguel Sans, José María Padró, José María Martínez-Hidalgo i Eusebi Marsal. Tots ells van tenir un paper fonamental en l'arribada i popularització de la classe, el que es coneix com a "Operació Optimist". A més a més, els dos darrers van afavorir que

L'arribada de l'Optimist a Espanya va ser un veritable desembarcament.

la indústria nàutica catalana fes un salt endavant qualitatiu i quantitatiu, a través de l'empresa La Industrial Velera Marsal S. A. També cal recordar el pes específic d'un altre català, Joan Antoni Samaranch, delegat nacional de Deportes, president del Saló Nàutic Internacional de Barcelona i, sobretot, persona influent del règim franquista.

L'objectiu d'aquesta operació era fomentar la vela infantil, la navegació en solitari i el desenvolupament d'habilitats esportives i personals. En essència, l'Operació Optimist pretenia subvencionar un vaixell escola per introduir els nens, a partir dels vuit anys, a la pràctica de la vela. De les deu mil pessetes que costava l'embarcació, els pares del nen en pagaven la meitat, i la meitat restant era subvencionada per la Direcció General del Deporte. Com diu Àngel Joaniquet al seu llibre *Esports de Mar*, en "descobrir la seva bona navegabilitat, fàcil govern, la senzillesa de manobra, i la contundent navegació en tot tipus de vent, amb nobles virades, el van fer el candidat *number one* per convertir-se en l'eina d'aprenentatge de les futures generacions de regatistes espanyols". Abans de l'Optimist, molta gent arribava a la vela amb altres embarcacions, com ara l'Snipe.



AL PAÍS DE LA SIRENETA

Era l'any 1966. En un viatge a Dinamarca, José María Martínez-Hidalgo i Enric Martorell van descobrir com un nen petit aconseguia moure's amb facilitat en un curiós bot, mentre ells a penes podien maniobrar amb un bot auxiliar amb motor fora borda. Els van informar que aquella mena de banyera es deia Optimist i que allí s'utilitzava molt per ensenyar a navegar a vela els nens. Llavors van pensar que el podrien portar a casa com a vaixell escolar infantil.

I van tornar amb aquesta il·lusió i amb aquest repte.

PER LA PORTA GRAN

Al campionat mundial de Karlskrona (Suècia), l'any 1972, l'equip espanyol va assolir la medalla d'or, un resultat sorprenent que va tenir un

> Exemplar d'Optimist de fusta, construït a les drassanes Cardona i conservat a l'MMB. Foto: MMB.





▲ L'Optimist permet que nens i joves s'introdueixin en el món de les regates i és la millor pedrera per a futurs navegants. Foto: Laura Carrau.

impacte definitiu en la difusió de l'Optimist. L'equip estava format per tres catalans (Enric Estruch i els germans Eduard i Jordi Fornells) i dos mallorquins (Tomàs Estela i Jorge Martí). Si tenim present que aquesta classe es va començar a difondre a Espanya cap al 1968, l'èxit encara resulta més impactant.

Tres membres d'aquest equip estaven vinculats al Club Nàutic Arenys de Mar. De fet, aquest club va ser fonamental en la implantació i difusió de l'Optimist (l'any 1969 va organitzar el primer Campionat d'Espanya, el 1971 el primer Campionat Mundial i un altre campionat d'Espanya l'any 1993).

Una cosa i l'altra van contribuir a la popularització de la vela a Espanya, ja que obria una porta d'entrada d'una capa social que mai no havia tingut l'oportunitat de sortir a la mar amb facilitat. Gràcies a aquesta embarcació petita i singular, diverses generacions s'han anat introduint en el món de la vela, i molts d'ells han esdevingut navegants de primera. Tots ells es reconeixen "Optimistes", i no és només un joc de paraules. Aprendre a navegar en un Optimist és molt més que anar a una escola de vela, és també una escola de vida. ◀

El Club Nàutic Arenys de Mar va ser fonamental en la difusió i implantació de l'Optimist.



CHURUMBELE

El primer Optimist fet a casa nostra com a prototip va ser el *Churumbele*, per a la Pilar, la filla de Martínez-Hidalgo. Com que no es podia importar des de Dinamarca, en van comprar un a Holanda i el mestre d'aixa González, de les drassanes de Narcís Cardona de Barcelona, en va construir el primer prototip a Espanya. Naturalment, era de fusta, amb tauler marí, però aviat es va generalitzar la construcció en fibra a partir d'un motlle senzill. I així s'inicia la producció d'optimists de fibra, fins a omplir les nostres platges. A Catalunya, La Industrial Velera Marsal (LIVEMAR) en va ser la principal productora, en competència amb COPINO, de Mallorca, entre d'altres.

▲ José María Martínez-Hidalgo va ser un dels grans impulsors dels esports nàutics a casa nostra, entre ells l'Optimist. Foto: MMB.

Text ★ Enric Garcia és cap de l'Àrea de Gestió de Col·leccions i del Coneixement de l'MMB. Autor de les entrades corresponents als esports de mar de l'Enciclopèdia de l'esport català (2012-2014).



AS DE GUIA

La nàutica esportiva i de lleure a Catalunya

Catalunya ha estat pionera en la pràctica de la vela a Catalunya i, en general, de tot el sector nàutic. Aquest As de Guia aprofundeix en la història de la vela catalana. Repassem les diferents categories d'aquest esport de mar, així com els principalsampions que ens ha donat, des dels primers i intrèpids navegants fins als últims grans regatistes.

Així mateix, repassem l'estat de la indústria nàutica a casa nostra, un sector madur i amb vitalitat que cal tenir en compte.



▲ Foto: Alfonso Robles Moga/GettyImages.



AS DE GUIA

La VELA, L'ESPORT *de* MAR *de Catalunya*

*Els amants de la mar catalans gaudeixen
d'unes condicions perfectes per a la seva pràctica*

▲ L'esport nàutic té una bona salut a Catalunya. Compta amb més de 40.000 navegants en les diferents modalitats existents i hi ha 33.000 persones federades.



826 quilòmetres de costa, més d'un centenar d'instal·lacions nàutiques, facilitats per practicar-la i unes condicions climatològiques excepcionals consoliden la vela com l'esport de mar preferit a Catalunya.

ASPECTES GENERALS

La vela esportiva és un esport nàutic que consisteix a completar un recorregut, en el menor temps possible, a bord d'una embarcació només impulsada per la força del vent a les seves veles. La màgia de la vela esportiva rau en la domesticació del vent i del mar i la seva conducció, ambdós sotmesos momentàniament a la voluntat del navegant però mai esclaus del tot. Un esport en el qual l'estratègia, la tàctica i la improvisació són primordials per fer front a unes condicions meteorològiques canviants. A més d'aquests trets, per assolir l'èxit en una competició, un bon regatista ha de saber posar a punt l'embarcació perquè sigui ràpida, ha de gaudir d'unes bones condicions físiques, ha de conèixer el reglament i ha de tenir una bona tècnica per executar les maniobres. A Catalunya hi ha diferents modalitats de vela de competició, com ara la vela lleugera, el creuer, el surf de vela i d'estel, el patí de vela o el catamarà.

La vela lleugera la protagonitzen embarcacions de petites dimensions, molt maniobrables, fàcils de muntar i desmuntar, que poden ser transportades fàcilment per terra i on naveguen una o dues persones. Aquesta disciplina, com que és accessible econòmicament i de fàcil aprenentatge, ha esdevingut la més popular per a la gent que, tingui l'edat que tingui, es vol iniciar en el món de la navegació. Dintre d'aquesta disciplina hi ha un gran nombre de classes, algunes d'olímpiques, i totes elles amb unes particularitats concretes.

EVOLUCIÓ DE LA VELA A CATALUNYA

Els orígens de la vela esportiva al món es remunten al segle XVII als Països Baixos, però és a Anglaterra on es converteix en esport de la mà del rei Carles II d'Anglaterra, el qual, durant el

La màgia de la vela esportiva rau en la domesticació del vent i del mar.



▲ *Del creuer al surf de vela, existeixen diferents classes per gaudir de la vela i tots els seus atractius.*

seu exili en terres holandeses, s'enamora d'aquesta pràctica esportiva. A Catalunya és a finals del segle XIX quan, amb la creació de diversos clubs nàutics, les regates es popularitzen. El 1883, amb motiu de la Festa de la Mercè, se celebra a Barcelona la primera regata de la qual es té constància en terres catalanes.

Cal destacar la figura del regatista barceloní Santiago Amat, pioner en l'àmbit de la vela de competició a Espanya, que va participar en tres Olimpíades (1924, 1928 i 1932) i que als Jocs de Los Angeles del 1932 aconseguí un bronze que esdevingué la primera medalla olímpica en vela.

Però l'època daurada de la vela catalana arriba l'últim terç del segle XX amb la medalla de plata de Pere Lluís Millet als Jocs Olímpics de Mont-real del 1976; l'or de Miguel Noguer a Moscou 80; l'or de Josep Maria van der Ploeg i la plata de Natàlia Via-Dufresne a Barcelona 92, i la plata de Begonya Via-Dufresne a Atlanta 96. El segle XXI l'única medalla aconseguida per la flota catalana és la plata de l'equip format per Sandra Azón i Natàlia Via-Dufresne l'any 2000 als Jocs Olímpics d'Atenes.



Vela social

Els clubs i les escoles de vela afiliades a la Federació Catalana de Vela desenvolupen diferents programes socials per tal de contribuir a construir un món més confortable, accessible, igualitari i equilibrat en l'àmbit econòmic, ambiental i dels drets humans: la Vela d'Igualtat lluita contra la desigualtat de gènere; la Vela Inclusiva garanteix que la igualtat d'oportunitats, a més d'un dret universal, sigui una realitat per a col·lectius amb diversitat funcional; la Vela

Escolar potencia la pràctica de l'esport de la vela en tots els centres d'ensenyament; la Vela Sostenible treballa per la sensibilització i protecció de la riquesa del medi ambient i marí; la Vela d'Inserció potencia la qualitat de vida dels col·lectius més vulnerables mitjançant la inserció laboral, i la Vela de Voluntariat crea una borsa de voluntaris per a activitats i esdeveniments propis de la Federació i dels clubs on reben formació i sumen experiència.

REGATISTES ACTUALS A SEGUIR

Actualment, la vela catalana té una gran flota de regatistes que competeixen per títols internacionals en diferents disciplines de vela lleugera, surf de vela i surf d'estel.

Els més destacats són Jordi Xammar i el tàndem Bàrbara Cornudella i Sara López en 470; els equips

L'origen de la vela esportiva es remunta al segle XVII als Països Baixos, però és a Anglaterra on es converteix en esport.

dobles formats per les germanes Marta i Carla Munté i Aura Miquel i Núria Miró en 49erFX; Cristina Pujol i Marcelo Cairo en Làser Radial; Marc Paré en l'especialitat d'ona-

▲ *El litoral barceloní és testimoni de moltes i diverses regates. Gaudir de l'estol d'embarcacions solcant el mar en una competició és un autèntic espectacle.*

des en surf de vela; Àlex Muscat en Finn, i Nina Font en surf d'estel. Alguns d'ells van disputar les Olimpíades de Rio de Janeiro i, excepte la classe d'onades en surf de vela i surf d'estel, tots tenen opcions de participar en els propers jocs olímpics, que se celebraran a Tòquio.

Paco Llobet, l'estendard de la vela adaptada

Paco Llobet és un regatista amb diversitat funcional i és l'estendard de la vela adaptada catalana. Va participar l'any 2012 als Jocs Paralímpics de Londres en la classe 2.4mR i l'any 2016 a Rio de Janeiro en la classe triple Sonar.

La seva carrera esportiva deixa patent que la vela és un esport inclusiu que promou l'accessibilitat dels entorns, que impulsa la convivència i les relacions socials, que fomenta l'autonomia de les persones i que augmenta la qualitat de vida i la salut.

CATALUNYA, UN PUNT ESTRATÈGIC INTERNACIONAL PER A LA VELA

Catalunya compta amb més de 800 quilòmetres de costa on trobem un gran nombre d'instal·lacions nàutiques. Si a això hi sumem unes condicions climatològiques extraordinàries durant tot l'any, en fan un punt estratègic al món per a la pràctica de la vela.

Els 826 quilòmetres de costa i el clima fan de Catalunya un punt estratègic per a la pràctica de la vela.

A més, Catalunya disposa d'una de les instal·lacions més capdavanteres del panorama actual en l'àmbit internacional: el Barcelona International Sailing Center (BISC).

Aquest centre d'alt rendiment, ubicat al Fòrum de Barcelona, va ser creat l'any 2010 i, gràcies a la bona comunicació amb els aeroports catalans i a tots els serveis que ofereix per a la pràctica de la vela, ha esdevingut un referent perquè els regatistes d'arreu del món s'hi apropin a fer la pretemporada per tal d'arribar en unes condicions òptimes a les competicions.

Regates més importants a Catalunya

A casa nostra se celebren cada any al voltant de cinc-cents regates, en què destaquen els diferents campionats internacionals que s'organitzen a les nostres aigües i els campionats de Catalunya, que es fan anualment en totes les classes.

A banda d'aquestes, existeixen diferents regates que per la seva tradició i rellevància tenen una importància especial dintre del calendari esportiu: la Setmana Catalana de Vela, que aplega en una mateixa regata les classes més populars de Catalunya; la Christmas Race de Palamós, que cada any reuneix centenars de regatistes de la nostra terra i d'arreu del món; els prestigiosos trofeus Godó i



▲ La Federació Catalana de Vela cuida de manera molt especial el planter. Esport Blau és un projecte impulsat per la Federació amb el suport del Consell Català de l'Esport i el Departament d'Ensenyament.

Puig de creuers; la mediàtica regata oceànica de la Barcelona World Race; l'International Vila de Palamós Optimist Trophy, que ens permet veure competir els futurs campions, i el Trofeu de la Mercè de Patí de Vela, que enguany ha celebrat la 82a edició.

Diferents classes, diferents particularitats

El creuer

És una embarcació d'unes dimensions més grans que la vela lleugera i la seva principal diferència és que disposa d'una cabina habitable a l'interior; la tripulació pot ser d'entre cinc i deu persones, aproximadament. Molt sovint és imprescindible que hi hagi una perfecta combinació entre la màquina i la tripulació.

El surf de vela

Combina característiques del surf i de la navegació a vela i s'ha convertit en una de les disciplines més practicades, actualment. Les taules de surf de vela són lleugeres, ràpides

i fàcils de maniobrar. Destaca per tenir un contacte molt directe amb l'aigua.

El patí de vela

També conegut com a patí català, és una de les grans aportacions de la vela catalana en el món del disseny d'embarcacions. Aquesta embarcació, nascuda a principis del segle xx a la costa del Barcelonès i del Maresme amb l'objectiu de trobar aigües netes on capbussar-se, s'ha convertit en una de les disciplines més practicades a Catalunya gràcies a la seva singularitat. Una embarcació amb història, tradició i molta passió.

El catamarà

És una embarcació multicasc ideal per navegar en solitari o en parella i planar sobre les onades a gran velocitat, cosa que permet tenir sensacions vertiginoses.

El surf d'estel

És la disciplina més jove de totes i és considerat un esport extrem. Els regatistes naveguen sobre una taula i el moviment s'aconsegueix mitjançant un estel de tracció que va unit al cos amb un arnès.

MODELS DE COMPETICIÓ

Els quatre grans models de competició de la vela

són: les regates de bastons, les travesses, les regates oceàniques i el freestyle. Les regates de bastons es desenvolupen en un camp de regates delimitat per boies i es poden fer al mar, en un llac o en un embassament. A les travesses els regatistes competeixen a mar obert i han de completar un recorregut entre dos punts de la costa. Com indica el seu nom, les regates oceàniques es desenvolupen a l'oceà i són de llarga durada. El freestyle és una modalitat del surf de vela i del surf d'estel en què els regatistes demostren la seva habilitat fent piruetes que seran puntuades per un jurat.

COM INICIAR-SE EN L'ESPORT DE LA VELA

A Catalunya existeixen més de setanta escoles federades repartides al llarg de tota la costa catalana que promouen i faciliten l'aprenentatge o la millora de la navegació. Totes aquestes escoles, per tal de garantir uns paràmetres de qualitat en tots els cursos que ofereixen, reben el distintiu d'“escola reconeguda” i treballen amb un mateix model d'ensenyament, anomenat *mètode estàndard*, que

Esport Blau Escolar

El programa **Esport Blau Escolar** és una de les grans fites aconseguides per la vela catalana en els últims temps. Aquest programa neix, gràcies a la voluntat del Consell Català de l'Esport de la Generalitat de Catalunya i la Federació Catalana de Vela, amb l'objectiu d'aproximar i de promoure la Vela als alumnes de cinquè de Primària dels centres educatius del litoral català, amb tota la transversalitat interdisciplinària i educativa que això comporta, fomentant tots els valors implícits en

aquesta pràctica esportiva. El programa combina educació i esport, i proposa una activitat de formació poliesportiva en esports de mar i medi marí, en el marc curricular de l'àrea d'Educació Física, i amb un tractament interdisciplinari. Els continguts del programa se centren en uns estàndards del Sistema d'Ensenyament Unificat, que es basen en tres nivells: Bàsic, Mitjà i Avançat, més un nivell comú que inclou conceptes iguals a les cinc disciplines: la vela lleugera, el surf de vela, el surf d'estel, el patí de vela i el creuer.

permet la transferència de coneixements i navegants entre totes elles.

D'aquesta manera, tots els alumnes poden complementar el seu aprenentatge en qualsevol escola associada del litoral català i gaudir d'uns tècnics amb titulació oficial que, a través d'un sistema de formació contínua, assegurin que l'alumne rebi un ensenyament capdavanter.

Tipologia d'escoles de vela reconegudes

Les escoles de vela es poden agrupar en dos grans grups: les de platja i les de port. La principal diferència entre les dues són les embarcacions. En les de platja abunden les embarcacions més petites i fàcils de transportar (vela lleugera, patí de vela, catamarà i surf de vela); en les de port, a més de totes aquestes, hi ha els creuers. Totes dues desenvolupen la seva activitat de manera anual o temporal, però, actualment, la tendència és que la pràctica de la vela s'allargui durant tot l'any.

Un esport assequible

Malgrat que sovint es considera que la vela és un esport elitista, la realitat és molt diferent. Amb un pressupost similar a la quota d'un gimnàs es pot navegar durant tot l'any amb una embarcació cedida pel club o l'escola de vela. Un preu molt simbòlic si es tenen en compte tots els beneficis associats a aquesta pràctica: es desenvolupa a l'aire lliure i es té contacte directe amb la natura; inculca valors relacionats amb la cultura de mar, el respecte al medi marí i la sostenibilitat; s'hi adquireixen habilitats com l'orientació o la presa de decisions en situacions canviants; es practica en un ambient de companyonia i treball en equip, i augmenta les capacitats físiques.

Tots aquests trets fan possible que dia rere dia s'hi sumin nous navegants i posiciona la vela com un esport molt atractiu per complementar l'educació dels més menuts i també per a totes aquelles persones que, en el seu afany per trencar amb la rutina i el ritme vertiginós de la societat actual, busquen una disciplina esportiva que els porti benestar i els ompli de llibertat. ▀

Text ★ Jordi Ibàñez és llicenciat en Publicitat i Relacions Públiques. Ha treballat com a redactor publicitari i actualment és a l'Àrea de Comunicació i Màrqueting de la Federació Catalana de Vela. **Fotografies** ★ Laura Carrau. **Entrevista** ★ (Pàgina següent) Laura Bayo és periodista de l'Àrea de Comunicació i Màrqueting de l'MMB. @lbyao

Hi ha categories, com la vela lleugera, que permeten iniciar-se en el món de la vela nàutica i gaudir del vent i del mar des de ben petits.





Xavier Torres,

president de la Federació Catalana de Vela

“La vela ens proporciona un munt d'oportunitats de lleure al mar”

El president de la Federació Catalana de Vela és un amant dels esports de mar. Enginyer, regatista de la classe *funboard* de surf de vela i navegant de vela lleugera, Xavier Torres va canviar la taula, l'orsa i la botavara pels despatxos, les reunions i els projectes. Però l'esperit continua sent el mateix: fer créixer la vela i contagiar la passió per la navegació a tothom.

Què és la Federació Catalana de Vela? Qui sou?
És una entitat formada per més de cent clubs que integra esportistes, tècnics, jutges i associacions, amb quatre grans objectius: la promoció de la vela, l'assoliment d'èxits esportius internacionals, la relació amb l'administració pública i la promoció de la cultura de mar i els seus valors. Som més de quaranta mil navegants en les diferents modalitats, com vela lleugera, patí català, surf de vela, creuer... i trenta-tres mil persones federades.

La vela olímpica i de competició té grans noms catalans...

Certament. En els anys dels grans èxits olímpics l'equip parlava català! I en les darreres Olimpíades quatre dels dotze esportistes eren catalans.

Som un país de mar, però la vela és minoritària...

La vela és un esport que tenim la gran sort de poder practicar en alguna de les noranta-vuit instal·lacions nàutiques repartides per la costa catalana. I entrar en el món de la vela és més fàcil del que sembla. Els clubs de vela, siguin de platja o de port, en són les grans portes d'accés. El primer contacte, sovint, és a través de la vela de platja: el catamarà, el surf de vela, el patí català... El típic quiosquet de platja on veus que la gent lloga material i et dius: “Ho vull provar”. I t'hi aficies! Després també tenim les persones que passen per un club i s'inscriuen en alguna de les modalitats d'usuari. Unes altres vies d'accés són els programes escolars i els campus nàutics dels centres de vela reconeguts per la Federació.

Quines activitats feu per promoure la pràctica de la vela de lleure?

A la Federació tenim tot un programa social amb projectes adreçats a col·lectius molt amplis. Parlem de programes com la Vela Sostenible, la Vela Inclusiva, la Vela Igualtat, la Vela Inserció, la Vela Voluntariat o la Vela Escolar. Són programes que ajuden a fer créixer la vela entre la ciutadania, que ofereixen oportunitats a col·lectius abans absents d'aquest món i que contribueixen a l'educació a través del lleure.

Són disciplines obertes a tothom?

Totalment. Tothom ha de poder navegar, sigui quina sigui la seva condició i realitat.

Practicar la vela és car?

No. Tens oferta per a totes les butxaques. La vela és molt més que fer competició o tenir un veler al port que et costa diners. Si vols pots tenir el material en propietat, però també pots optar per llogar-lo i pagar només per l'ús.

Què t'ofereix un club?

N'hi ha que són magatzems de material, d'altres t'ofereixen també serveis socials (gimnàs, piscina, restaurant, sales de lleure), i la majoria tenen escola de vela.

Has de ser-ne soci necessàriament per fer vela?

No sempre. També pots anar a fer-hi un curs i veure si t'hi aficies.

En què es concreta el vostre suport als clubs federats?

La Federació és allà on el club no arriba. Aportem ajudes als esportistes, suport per fer campionats, impulsem projectes conjunts, com la Vela Social o

l'Esport Blau, fem formació als tècnics o facilitem millores en la gestió dels clubs, com ara la compra agregada. També hem treballat molt el sentiment de pertinença unificant la imatge de la Federació.

Com fomenteu la vela a nivell de competició internacional?

La Federació té els seus entrenadors de classe i les ajudes als esportistes seleccionats en funció del podi. I tenim el BISC, un dels tres grans centres d'entrenament al món certificats per la World Sailing, per fer que els esportistes d'elit vinguin a Barcelona i també per donar una oportunitat d'or a les seleccions catalanes perquè també puguin compartir amb ells entrenament.

I l'esport de base?

Tenim un gran projecte, l'Esport Blau, en què alumnes de cinquè de Primària naveguen en horari lectiu. Vam començar

amb una prova pilot en set centres d'ensenyament, amb 330 alumnes, i l'èxit ens va animar a ampliar-ho. Avui el programa és present a set poblacions. És un projecte coral impulsat per la Federació Catalana de Vela amb el suport del Consell Català de l'Esport i el Departament d'Ensenyament.

Cal cuidar el planter...

I tant! Si hi ha massa hi haurà un Messi. El volum d'aficionats ens permetrà una bona base per al lleure i més possibilitats de gent que aspiri a competicions i despunti com a bons esportistes.

M'agrada la vela. Per on em recomaneu que comenci?

Per tot Catalunya tens un club cada cinc quilòmetres de costa... Acosta't-hi!

Entrar en el món de la vela és més fàcil del que sembla.

AS DE GUIA

La VELA OCEÀNICA *a Catalunya*

*Una història de navegants intrèpids,
pionera i més viva que mai*



▲ Sortida de la primera Barcelona World Race, l'11 de novembre del 2007. Foto: Jean Marie Liot/DPPI.



Catalunya ha estat el bressol de grans navegants i d'esdeveniments esportius pioners. Des que el 1972 Julio Villar salpava per fer la volta al món en solitari fins a l'organització de la Barcelona World Race el 2007, la vela oceànica catalana ha estat una referència al sud d'Europa.

Quan el 12 d'abril del 1968 un reduït grup de navegants es va reunir al Reial Club Marítim de Barcelona per acomiadar el navegant basc Julio Villar, que salpava per fer la volta al món en solitari en un petit creuer de 7,5 metres, a Espanya se'n sabia ben poc de les victòries de Sir Francis Chichester a l'OSTAR del 1960, la regata en solitari de Plymouth (GB), a Newport (EUA).

Quatre anys després, quan el 25 de juliol del 1972 Julio Villar va arribar a Lekeitio i es va convertir en el primer navegant espanyol que feia la volta al món a vela en solitari, ja havien tingut lloc molts fets importants. S'havia organitzat una volta al món en solitari sense escales, la Golden Globe Trophy, regata èpica que va generar grans mites de la vela oceànica mundial, com Robin Knox-Johnston i Bernard Moitessier. Johnston i Moitessier van exercir una gran influència entre els navegants catalans, així com les gestes de Joshua Slocum i Vito Dumas, els llibres dels quals eren venerats per un reduït nombre d'aventurers potencials que somiaven amb el mar i l'horitzó.

LA MARE NOSTRUM, BRES-SOL DE LA VELA EN SOLITARI I A DOS

A Catalunya, Jordi Riera havia aconseguit travessar l'Atlàntic en solitari, una gesta de la qual es va parlar molt poc als mitjans de comunicació, tret de les revistes nàutiques especialitzades. Nino Beghetti, l'editor d'una d'aquestes revistes *Yate y Motonáutica*, va aconseguir organitzar, el setembre del 1973, la Mare Nostrum, la primera regata d'altura espanyola en solitari.

Dotze "temeraris" van respondre a la crida i van sortir del Reial Club Marítim de Barcelona per cobrir les dues etapes de la regata: Barcelona-Palma i Palma-Barcelona, deixant Mallorca per babord. Per a tots ells el desafiament tenia un caràcter iniciàtic: trobar-se tots sols al mar i poder-se enfrontar a un repte sense comptar amb ningú més. La idea de Beghetti era que la Mare Nostrum fos un planter de navegants solitaris que es projectessin envers les grans regates oceàniques, i ho va aconseguir.

La idea de Beghetti era que la Mare Nostrum fos un planter de navegants solitaris, i ho va aconseguir.



▲ Enric Vidal, pioner a l'OSTAR del 1976 i a la Parmelia Race del 1979. Foto: EsportpèdiaCat – Enciclopèdia de l'esport català.

D'aquells navegants, Joan Guiu i Enric Vidal van ser els primers espanyols a participar en l'OSTAR i en una regata oceànica. Era el 1976 i el fet va esperonar molts navegants solitaris.

EL SALT CAP A LA VOLTA AL MÓN

A la Ruta del Rom del 1978, Joaquim Coello, amb el seu *Gundrun IV*, es va convertir en el primer espanyol a preparar una regata oceànica completa, des del disseny del vaixell fins a

la construcció. L'any següent, *l'Ilusión*, patronejat per Enric Vidal, que ja s'havia embarcat al *B&B Italia* a la segona Whitbread, la regata de la volta al món amb tripulació, va participar en la Parmelia Race, de Plymouth a Fremantle, en dues etapes. *L'Ilusión* va guanyar la regata en temps compensat IOR, i va ser el primer triomf d'un veler espanyol en una regata oceànica. Aquell mateix any, Enric Gómez Curt va ser el primer espanyol a participar a la Solitaire de l'Aurora, la prestigiosa regata en solitari que després va esdevenir la Solitaire du Figaro.

El 1981 va marcar un punt d'inflexió en la vela oceànica espanyola: el *Licor 43*, de Joaquim Coello, va participar en la Whitbread amb una tripulació majoritàriament catalana. La vela oceànica va començar a tenir un cert protagonisme mediàtic a casa nostra i l'èxit del *Licor 43* va tenir continuïtat el 1985, quan



◀ Anna Corbella va ser la primera dona espanyola que va acabar la Mini-Transat. Foto: Laura Carrau.

Vela oceànica i ciència, un binomi necessari i estimulants

La vela oceànica és, probablement, el millor banc de proves per a la recerca científica en l'àmbit marítim, i els navegants oceànics són els testimonis més autoritzats de l'estat dels oceans. Les derrotes dels vaixells passen repetidament per indrets dels quals hi ha molt poques dades fiables i comparables, i els regatistes, autèntics herois pel gran públic, traslladen un missatge de conscienciació al món.

La vela oceànica catalana ha estat capdavantera també en la creació d'una gran plataforma de col·laboració entre ciència i esport, i la Barcelona World Race, organitzada per la FNOB, ha estat pionera en aquesta iniciativa. L'acord amb COI-UNESCO es va iniciar el 2008 amb el Projecte Científic, que ha posat en marxa diversos experiments oceanogràfics en què s'han usat els IMOCA60 com a laboratoris flotants i els navegants com a agents científics.

Fruit d'aquesta experiència de tres edicions s'ha creat FNOB Lab, la plataforma que coordinarà els projectes científics que gestiona la Fundació i en garantirà la difusió. Hi col·laboren més de deu reconegudes entitats

científiques i universitàries de Barcelona, que ja han desenvolupat projectes de recerca a la Barcelona World Race i que ara es projectaran amb una millor transversalitat i també, en part, envers la participació ciutadana.

Un actiu pel patrocini

L'aprofitament d'una prova esportiva per tal d'obtenir dades de caràcter científic i de manera altruista aporta una millora qualitativa en el posicionament de l'organitzador, però també per a les institucions i els patrocinadors relacionats.

Es vinculen així a valors com la responsabilitat social, la sostenibilitat i el respecte al medi ambient. Tot plegat afavoreix que el públic valori positivament la marca patrocinadora i s'incrementi el valor del retorn d'inversió.

Per tant, no és només favorable i convenient incorporar un programa científic des d'un punt de vista estrictament ètic i d'imatge, sinó que proporciona un augment notable de les possibilitats de captar patrocini, imprescindible per a l'organització de qualsevol prova esportiva.

El 2005, amb la creació de la Fundació Navegació (FNOB), va ser un punt d'inflexió en la vela oceànica catalana.

Toni Guiu i Jordi Brufau van copatronejar el *Fortuna Lights* a la Whitbread.

En la següent edició de la volta al món amb tripulació, a bord del *Fortuna Extra-Lights*, es va embarcar com a navegant Joan Vila, que ha esdevingut el navegant/tàctic més guardonat del món. Vila ha participat en quatre voltes al món amb tripulació —dins la Whitbread, que es va convertir després en la Volvo Ocean

Race—, de les quals va guanyar l'edició del 2001-2002, i va aconseguir el famós Trofeu Jules Verne amb el *Banque Populaire*, el 2012. Però on el navegant barceloní ha aconseguit el prestigi internacional més gran és en l'America's Cup, una competició en la qual ha participat vuit vegades i ha aconseguit tres victòries.

“MINISTES” DEL MÉS ALT NIVELL

El 1981 Jordi Nadalmany va ser el primer espanyol a participar en la Mini-Transat, la travessa de l'Atlàntic en solitari en vaixells de 6,5 metres d'eslora, i va protagonitzar el primer naufragi esportiu, en estavellar-se contra les roques de la costa gallega. Sis anys després, el 1987, el barceloní Albert Bargués, que havia estat tripulant del *Fortuna Lights*, va ser el primer espanyol a acabar la popular i duríssima regata del “Minis”.

Albert Bargués va repetir el 1997 i la seva experiència va calar entre els joves “ministres” catalans. Sis anys més tard, Àlex Pella, Bruno García, Willy García i Jaume Mumbrú van protagonitzar actuacions històriques: en la divisió de prototips, Àlex Pella va quedar tercer, Bruno García cinquè, Jaume Mumbrú vuitè i Willy García novè.

En la següent edició de la regata, el 2005, Àlex Pella va aconseguir la segona posició a la general després d'una espectacular victòria en la segona etapa.

La Mini-Transat ha estat també el bressol de grans regatistes oceànics, com Anna Corbella, que va ser la primera dona de la classificació del 2009 i esdevingué la primera espanyola a completar la regata.

LA BARCELONA WORLD RACE, PRIMERA VOLTA AL MÓN A DOS SENSE ESCALES

El 2005 hi va haver un punt d'inflexió històric en la vela oceànica espanyola i catalana: la creació de la Fundació Navegació (FNOB), que va ser el resultat de la idea desenvolupada i realitzada per l'Ajuntament de Barcelona, Fira de Barcelona, l'Autoritat Portuària de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona, que en són els actuals patrons. La filosofia de la Fundació, dirigida inicialment per Andor Serra, va ser convertir la ciutat en un referent internacional de la vela d'alta competició, tant des del punt de vista esportiu com educatiu, empresarial i científic. El primer gran projecte de la FNOB va ser l'organització el 2007 de la Barcelona World Race, la primera regata al voltant del món amb dos tripulants i sense escales; se n'han celebrat tres edicions. Pensada exclusivament per a vaixells IMOCA, la Barcelona World Race ha estat la primera regata que duu el nom d'una ciutat i ha convertit Barcelona en una de les capitals de la vela internacional.

Cinc anys abans, amb l'organització de la sortida de The Race, la volta al món "sense límits", Barcelona havia mostrat la seva capacitat de desenvolupar projectes d'alt nivell internacional. La regata va comportar el triomf d'un altre gran navegant oceànic barceloní:

Guillermo Altadill, que a bord del catamarà de 35,5 metres *Club Med* va batre el rècord Jules Verne amb 62 dies i 6 hores. Altadill ha esdevingut un dels navegants que més milles ha acumulat en competició oceànica internacional; va participar en dues Barcelona World Race, sis voltes al món amb tripulació i divuit travesses de l'Atlàntic.

La Barcelona World Race ha estat també el trampolí de grans navegants catalans. Anna Corbella, amb dues participacions, s'ha convertit en l'única navegant espanyola i de les poques del món que ha completat dues voltes al planeta sense escales. A més de Corbella, la volta al món barcelonina ha significat la confirmació i la projecció de grans navegants provinents del Mini: Albert Bargués, Jaume Mumbrú, Gerard Marín, Bruno i Willy García, Aleix Gelabert i Dídac Costa, que va aconseguir, en la darrera Vendée Globe, ser el segon navegant espanyol a acabar la regata després de José Luis Ugarte. Costa va fer una preparació èpica en la qual va haver de superar tota mena d'entrebancs tècnics i financers.

La Barcelona World Race ha estat la primera regata que duu el nom d'una ciutat i ha convertit Barcelona en una de les capitals de la vela internacional.



▲ La tripulació de l'IDEC SPORT, poc després d'aconseguir el Trofeu Jules Verne, el 26 de gener del 2017. Àlex Pella, de genolls, al centre de la imatge. Foto: François Van Mallegem/DPPI/IDEC Sport.

La Barcelona World Race va significar també el llançament de l'espectacular carrera professional d'Àlex Pella. El navegant barceloní s'ha confirmat últimament com el navegant solitari espanyol més complet i competitiu que mai ha existit. Després d'aconseguir el New York-Barcelona Transoceanic Sailing Record el 2010, al costat de Pepe Ribes a bord de l'*Estrella Damm*, va aconseguir el rècord en la Ruta del Rom 2014 en Class40.

Després, el gener del 2017 va aconseguir el Trofeu Jules Verne amb Francis Joyon a bord de l'*IDEC SPORT*, amb un registre estratosfèric al voltant del món. Posteriorment, el novembre del 2017 va fer miques el millor temps de la Transat Jacques Vabre en la classe Multi50 al costat de Lalou Roucayrol. El darrer èxit de Pella és la consecució, el febrer passat, del rècord de la Ruta del Te.

La importància que ha adquirit la Barcelona World Race en el teixit sociocultural de la ciutat i el seu model econòmic són ja una referència i part del patrimoni de Barcelona.

La singularitat de la regata ha significat la brillant culminació del desenvolupament de l'esport de la vela oceànica a Catalunya i Espanya, i representa una nova era de les grans regates de vela: la integració amb els ciutadans per crear educació, ciència, empresa i cultura del mar. ■

Text ★ Santi Serrat ha estat director editorial de la FNOB des del 2007 i del Barcelona World Race Ocean Campus.

★ Carlos Clastre és responsable de Comunicació de la FNOB, director de BWR TV i responsable del programa científic FNOB Lab.

AS DE GUIA

La INDÚSTRIA NAÚTICA *a Catalunya*

*Un sector que demostra
una gran maduresa i vitalitat*





Quan parlem d'indústria nàutica ens referim a tot el teixit productiu, comercial i de serveis dirigits al món de la nàutica esportiva i del lleure. Podem afirmar que es tracta d'un sector amb tradició, potent i de qualitat, que avui aporta un important valor afegit a l'economia catalana.

AIXÒ VE DE LLUNY

Catalunya va ser pionera en la introducció de la majoria dels esports nàutics a l'Estat espanyol. Tot i que sembla que el primer club nàutic d'Espanya va ser el creat a Màlaga l'any 1873 (per influència de la colònia britànica), cinc anys més tard, el 1878, va ser fundat el Reial Club Nàutic de Tarragona. El cert és que a finals del segle XIX les aigües catalanes eren testimoni de la presència d'estrangers personatges que sortien a remar o a navegar amb petits bots, sense cap raó aparent. Només cal recordar que aquest primer club nàutic era conegut popularment com a Club dels Xifrats.

¿Com era que aquells individus sortien a mar per plaer, sense necessitat i sense obligació? Per no parlar de com anaven vestits! Aquella pràctica buscava la diversió, la salut, l'esnobisme i, potser, una barreja de tot plegat, però en qualsevol cas estaven fent néixer els esports nàutics a casa nostra. I més encara quan es van començar a reglar les competicions i naixien tot tipus de curses i regates.

En la història de l'esport a Catalunya, les activitats aquàtiques hi tenen un paper destacat, passant de les tradicionals competicions populars a pràctiques regulades que, a més, necessitaven uns instruments nous, ja fossin ioles per remar o bots per regatejar. El desenvolupament industrial i, sobretot, l'existència d'una burgesia amb aspiracions i emmirallada en models estrangers, van afavorir l'arrelament dels esports de mar i de tot el que els havia de fer

possible: construcció d'embarcacions, veleria, fundació de clubs, etc. Homes i dones es van llençar a fer *sport*, a remar i a navegar per plaer i a competir. Gairebé de manera paral·lela a la difusió d'activitats abans mai vistes, com el tennis, el *cycling* o el *football*, a Catalunya van arribar el *sailing* i el *rowing*. En els seus inicis els esportistes depenien de les indústries tradicionals marítimes vinculades a la marina mercant i a la pesca: allí trobaven una vela, un bot per remar, un compàs, caps o qualsevol altre element. També les drassanes locals, que feien bots, barques de pesca o remolcadors, si calia, podien bastir iots de qualitat, generalment amb plànols vinguts de l'estranger. A poc a poc, amb la davallada de la marina mercant, es va obrir el camí a un nou mercat i una nova clientela. Per posar un

En els seus inicis els esportistes depenien de les indústries nàutiques tradicionals marítimes.

exemple molt clarificador, fixem-nos en la companyia Marsal, que feia veles per als pailebots i es va reconvertir en una veleria al servei dels creuers i de la vela lleugera. El cas de les veles ens fa recordar un altre punt important: la revolució dels materials, que dona pas a embarcacions de buc de fibra en lloc de fusta, a veles sintètiques en

comptes de les antigues de cotonia, i a caps de niló en substitució del cànem.

El sector nàutic català va adaptar-se perfectament a cada canvi, a cada petita revolució. També va saber introduir novetats quan es desenvolupaven pràctiques noves, com ara la pesca submarina o l'escafandrisme. Nous esports, nous materials, noves respostes des de la indústria i el comerç. La creació, l'any 1963, del Saló Nàutic Internacional de Barcelona va significar la majoria d'edat del sector, que es presentava davant el món

◀ El Port Olímpic de Barcelona és un clar exponent de la bona salut de la indústria nàutica a casa nostra. Foto: Barcelona Clúster Nàutic.

▶ Al voltant de la pràctica esportiva hi ha un sistema complex de ports esportius i marines. Foto: Varador 2000.



amb orgull, ambició i molta esperança en el futur. Avui dia representa una riquesa important per al país, plena de vitalitat i de creativitat, al servei d'uns esportistes que continuen assolint èxits internacionals o que simplement s'han guanyat uns moments de pau i de lleure.

Aquesta història encara està per escriure en detall, tot i que és de justícia marcar tres fites que han posat els fonaments de la recerca que ha de venir: el llibre de José María Martínez-Hidalgo *Los deportes náuticos en*

Cataluña, 1821-1936 (1978), el llibre d'Àngel Joaniquet *Esports de mar* (2007) i les entrades corresponents a tots els esports nàutics que va incorporar l'*Enciclopèdia de l'esport català*, publicada per Gran Enciclopèdia Catalana entre 2012 i 2014.

UN ARXIPÈLAG D'ACTIVITATS PRODUCTIVES

Tot i que en primera instància podem pensar directament en el món de la vela (lleugera o de creuer), la nàutica esportiva és molt més que això, ja que hem d'afegir-hi el rem, la motonàutica, l'esquí nàutic, les activitats subaquàtiques i, en general, qualsevol activitat no professional que té en la mar (o altres superfícies aquàtiques com ara llacs, embassaments o rius) el seu escenari.

El món dels esports nàutics és, en realitat, un petit univers d'especialitats, de fabricants i de comercials, de mecànics i de tallers, de varadors i d'escoles. Aquesta varietat, positiva pel que fa a la competència i negativa pel que pugui tenir de debilitat davant la competència exterior, ha de ser mirada no només com una guia

comercial sinó com la cara actual d'un sector que, en alguns casos, té unes arrels centenàries.

Per començar, els vaixells. Hem de recordar drassanes històriques que van destacar en els inicis dels esports de mar (Miguel Corbeto, Drassanes Cardona, Drassanes Garcia, Astilleros Burell, etc.) i empreses més modernes, com ara Astilleros Gallart, Astilleros Roga, Astilleros

Viudes, etc. També cal citar els representats de marques estrangeres, com Zodiac o Duarry, molt arrelats a casa nostra. I per posar un exemple de resiliència i vitalitat, la drassana d'en Rafel Figuerola, que encara omple les nostres platges de patins de vela.

Barcelona Clúster Nàutic: quan la unió fa la força

L'octubre del 2013 es va constituir el Barcelona Clúster Nàutic amb la vocació de convertir l'activitat nàutica en un dels motors de l'economia de la ciutat, de la seva àrea metropolitana i de Catalunya.

Amb prop de noranta membres, aquesta associació ha aconseguit grans fites per al sector, com l'adjudicació a Barcelona de l'organització de les fires MYBA i LYBRA.

Segons l'estudi *El clúster nàutic: anàlisi empresarial i impacte econòmic*, elaborat pel Gabinet d'Estudis Econòmics i Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona, les empreses vinculades al sector nàutic de l'àrea metropolitana de Barcelona, un total de 305, facturen 465 milions d'euros i generen una facturació total de 836 milions, considerant l'impacte directe, indirecte i induït, a més d'uns 8.300 llocs de treball.

Molts municipis catalans estan impulsant el mar i la nàutica –incloent-hi la indústria i els

serveis– com un sector econòmic ple d'oportunitats de creixement.

Entre els anys 2016 i 2018, les drassanes MB92 i Varador 2000 i les marines OneOcean Port Vell, Marina Vela i Mataró Marina Barcelona, totes membres del Clúster, han invertit més de noranta milions d'euros a les seves instal·lacions, amb l'objectiu d'ampliar-ne la capacitat i els serveis destinats a les embarcacions de gran eslora, que es consideren pimes flotants que injecten a l'economia local uns dos milions d'euros anuals per unitat. Més informació:

www.barcelonaclusternautic.cat

El món dels esports nàutics és un univers d'especialitats, fabricants, mecànics, tallers, varadors i escoles.

▼ Al voltant de la pràctica esportiva hi ha una indústria del manteniment i la reparació amb empreses de gran potència. Fotos: Varador 2000.



El Saló Nàutic Internacional de Barcelona: més de cinquanta anys de servei

És innegable el paper estel·lar que té la vela en la història de l'esport català. I qui diu vela, diu veleries i mestres velers. Podem recordar des de Ralinga de Blanes fins a Toni Tió Velas, passant per Veles Planes de Vilassar de Dalt, Balcells de Deltebre, Fortunya de Cambrils o Livermar a Barcelona, entre d'altres de dedicats a la vela lleugera i el creuer. Avui, el surf de vela també ha trobat a Catalunya els seus mestres velers, que van canviar les tisores i el *reempujo* pel tall amb làser de manera excel·lent. Al costat de la vela, ja a principis del segle XX, es va desenvolupar la motonàutica. Catalunya ha acollit fabricants de motors des dels Ricart fins al Solé Diesel, passant per altres marques locals i també per representants de cases foranes com Evinrude o Mercury. Comercials i mecànics al servei d'una flota exigent. D'altra banda, anomenar Nemrod és fer que dues o tres generacions de submarinistes es treguin el barret. Aquest fabricant de material d'immersió va acompanyar la conquesta del fons marí català des dels anys cinquanta fins a l'actualitat. Només cal anar al Saló de la Immersió-Fira de Cornellà per copsar la vitalitat del sector.

Al voltant de la pràctica esportiva hi ha un sistema complex de ports esportius i marines. I també una indústria del manteniment i la reparació, amb escars, *travelifts*, marines seques, etc., i amb empreses de gran potència, com ara Berga o Varador 2000.

El món del xàrter i el lloguer d'embarcacions, i l'ensenyament nàutic (des de les escoles de vela fins a la navegació, passant pels cursos d'immersió), també donen feina a molta gent, i formen part també d'aquesta xarxa complexa de professionals, aficionats i curiosos que s'apropen a la mar. Encara més, no podem acabar la visita a les indústries nàutiques catalanes sense fer esment del sector editorial, que es remunta més enllà de la mítica *Yate y Motonàutica* i arriba fins a les actuals publicacions *Surf a Vela*, *Yate*, *Skipper*, etc.

UN MERCAT AMB MIL CARES

Ja sigui navegant amb un Laser, pescant amb canya des d'una llanxa, volant amb una moto d'aigua o buscant una pau relativa a les profunditats, milers de persones cerquen a la mar l'evasió de la vida diària, la pràctica d'una activitat saludable o el pur plaer de fondre's amb l'aigua. Aquests consumidors tiben d'una indústria sòlida però que també té els seus reptes: alts preus dels amarradors, impostos excessius, saturació d'espais, i potser el pitjor de tots: el convenciment que la nàutica és cosa de rics. Els mateixos que gasten increïbles quantitats de diners en un equip d'esquí o en una bicicleta de muntanya, consideren que la nàutica no es troba al seu abast. Aquest mite és combatut des de fa generacions, però amb poc èxit. Les federacions esportives i els clubs nàutics tenen un paper fonamental i doble, com a centres de consumidors i com a consumidors ells mateixos.

Cal combatre el mite del convenciment que la nàutica és cosa de rics.

Enguany s'ha celebrat la 57a edició del Saló Nàutic Internacional de Barcelona, que ha concentrat, un any més, les ofertes i novetats de la nàutica del lleure. Sens dubte, una fira de referència per als aficionats a la nàutica i també per a la indústria nacional i internacional, i que es consolida com una de les quatre grans fires nàutiques de tot Europa.

El Saló Nàutic té un llarg recorregut en el temps. L'any 1963 neix amb la voluntat de dinamitzar la nàutica del lleure a Espanya, resultat d'una iniciativa d'un grup d'aficionats al mar i la navegació, encapçalats per Joan Antoni Samaranch. El lema d'aquests pioners era que tot creant afició,

es crearia indústria i es potenciarà el sector, i així, aquells que vivien de les tasques relacionades amb les activitats aquàtiques se'n podrien beneficiar. D'aquesta manera, els petits tallers i artesans es convertiren en un sector industrial i comercial ben estructurat.

I així va ser. Des de la primera edició fins avui, la Fira s'ha consolidat com l'espai de referència per a la promoció anual dels esports nàutics. Marques líders mundials presenten a Barcelona els últims models d'embarcacions, projectes que desenvolupen les últimes tecnologies i programes de cursos i activitats per a totes les edats.



▲ El Saló Nàutic naixia el 1963 amb la voluntat de dinamitzar la nàutica de lleure a casa nostra. Foto: Pérez de Rozas/MMB.

També hi tenen un paper destacat les associacions empresarials, com ara l'Associació d'Indústries Nàutiques (ADIN), o el Clúster Nàutic. Però encara falta algú que pugui contribuir a popularitzar els esports de mar: el sector públic. Pot sorprendre que en ple franquisme, amb una Espanya més pobra i endarrerida, es pogués engegar l'Operació Optimist i fer, en pocs anys, un salt endavant increïble, i que ara no acabem de trobar el secret d'aquell moment màgic. Poter és que el millor encara ha d'arribar. ◀

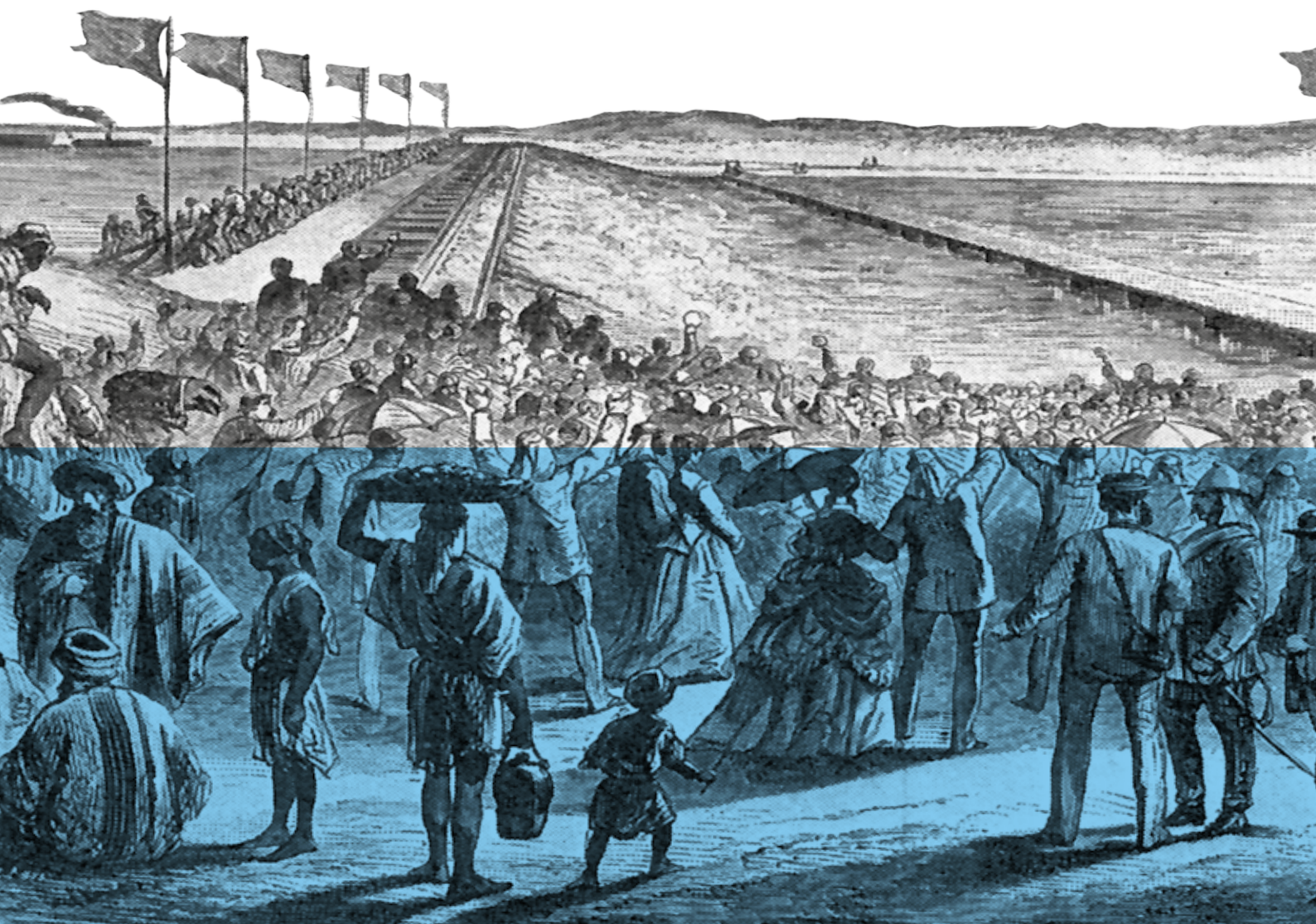
Text ★ Silvia Dahl Termens i Enric Garcia Domingo, són tècnics del Museu Marítim de Barcelona.

RUMB AL PASSAT

HISTÒRIA D'UN SOMNI MIL·LENARI

Cent-cinquanta anys **del CANAL de SUEZ**

El 17 de novembre del 1869, ara fa cent cinquanta anys, s'inaugurava el canal de Suez, i es feia realitat la idea que havien somiat faraons, califes, emperadors, comerciants i enginyers de tres continents: unir el Mediterrani i el mar Roig.



> Delegació d'Israel a prop d'una draga a Port Saïd, el 1898. Foto: The Herzl Museum.



EL CANAL DELS FARAONS

La idea de fer un canal que comunicés el mar Mediterrani amb el mar Roig té, com a mínim, quatre mil anys d'antiguitat. En temps del faraó Sesostri II, cap al 1880 a. de C., ja hi havia un canal construït entre el delta del Nil, a l'alçada de l'actual Al-Zaqāziq, fins als anomenats llacs Amargs, a l'oest de l'actual canal de Suez. El canal, pel qual podien passar embarcacions a vela d'una certa envergadura, va ser alternativament abandonat, refet o ampliat al llarg dels segles. Després de Sesostri, el faraó Nekao II (segles VI i VII a. de C.) i el conqueridor persa Darios I, pocs anys després, van desenvolupar el canal. També Ptolemeu II, al segle III a. de C., el va reobrir, construint-hi fins i tot una resclosa no gaire lluny d'Heroòpolis. El canal necessitava reparacions constants pels problemes derivats de la crescuda del Nil i dels efectes de la sorra i els sediments que portaven les aigües. Al segle VIII, el califa Al-Mansūr el va tancar per qüestions estratègiques i quasi tres segles després Al-Hākim manà reconstruir-ne una part.

La idea de fer un gran canal navegable va reparèixer el 1798, quan Napoleó envià un enorme equip de cartògrafs, arqueòlegs, enginyers i soldats a la recerca de l'antic canal dels faraons. Les expedicions van continuar en períodes posteriors fins al 1818, però el projecte no

Cap al 1880 a. de C. ja hi havia un canal construït entre el delta del Nil fins als llacs Amargs.

es va arribar a materialitzar mai pels errors d'apreciació dels científics, que van considerar que el Mediterrani es trobava deu metres més per sota del mar Roig. La idea napoleònica de construir un canal va ser abandonada, però, en canvi, tots els estudis, càlculs i plànols van aparèixer a la *Description*

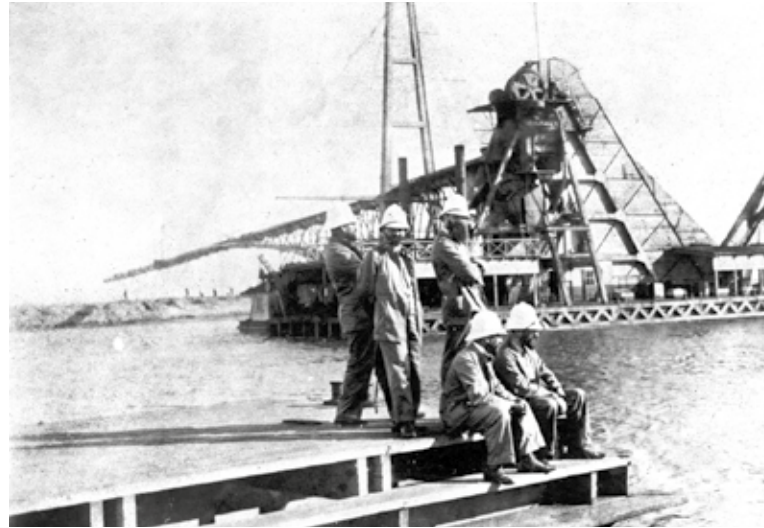
de l'Égypt, una obra magna de vint volums publicada entre 1809 i 1822.

QUARANTENA A ALEXANDRIA

Deu anys després, el 1832, un jove diplomàtic francès arribava a Egipte: Ferdinand de Lesseps. Descendent de família de diplomàtics, el seu pare, Mathieu, havia estat a Egipte com a comissari general de França, en uns temps molt convulsos de lluites aferrissades pel poder entre mamelucs, albanesos i osmanlís. En aquest context, Mathieu de Lesseps va travar una bona amistat amb l'albanès Muhammad 'Alī, que poc després acabaria governant Egipte. Aquesta coneixença serà clau per al futur de Ferdinand.

Nascut el 1805, Ferdinand sempre havia volgut conèixer Egipte, en sentir de ben jovenet les trifulgues que el seu pare, que n'havia tornat un any abans del seu naixement, n'explicava, malgrat que sovint fossin històries de caos i de sang. Després d'estades en diversos consolat —Lisboa, Màlaga i Tunis—, viatjà per incorporar-se al d'Alexandria. En arribar a Egipte, que en aquell temps formava part de l'Imperi otomà, els passatgers del vaixell van ser obligats a passar la quarantena per la mort d'un passatger a alta mar. El cònsol francès va fer arribar a Lesseps un grapat de llibres sobre Egipte perquè s'entretingués mentre passaven els quaranta dies. Així va ser com Lesseps va descobrir els textos que els col·laboradors de Napoleó havien escrit sobre la regió i sobre la idea de fer un canal a la zona. S'interessà sobretot pels estudis

< Inauguració del canal de Suez a Port Saïd, el 1869. Il·lustració: Autor desconegut.



► Vaixells navegant el canal de Suez al seu pas per El Guirsh.
Foto: Photographic Heritage/
Creative Commons.

▼ Visió per satèl·lit del canal.
Foto: Axelspace Corporation.



de l'enginyer civil Jacques-Marie Le Père, que el 1822 havia publicat, dins la col·lecció mastodòntica de *Description de l'Égypt*, una interessant *Mémoire sur la communication de la mer des Indes à la Méditerranée par la mer Rouge et l'isthme de Soueys*. Captivat per aquella lectura providencial, Lesseps començà a donar voltes a la idea.

CINC ANYS A EGIPT

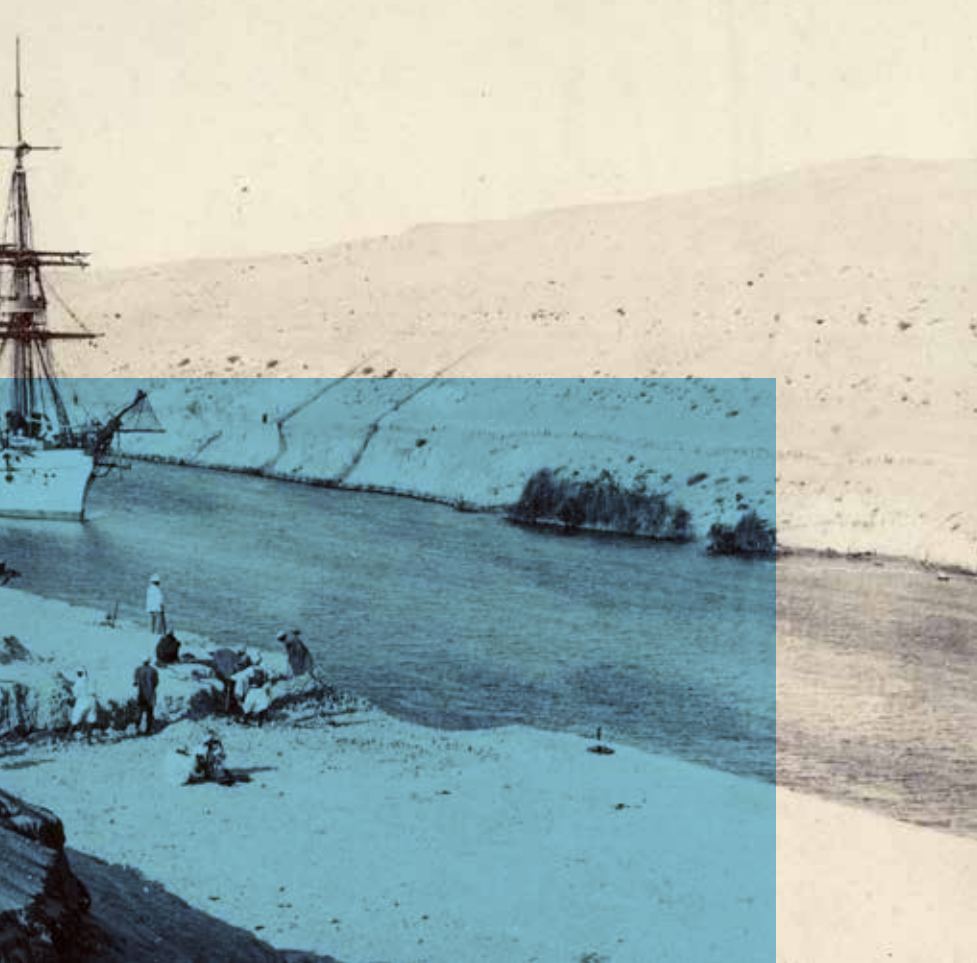
Acabada la reclusió obligatòria, Lesseps, que, per cert, a més de comerç, havia estudiat àrab, s'instal·la a Alexandria, on estableix molt bones relacions amb Muḥammad Sa'īd Paixà (fill de Muḥammad 'Alī), el poderós virrei d'Egipte i amic del seu pare que estava convertint el país en una gran potència. Aquesta coneixença serà clau per al futur del canal de Suez.

Lesseps va descobrir els textos dels col·laboradors de Napoleó sobre fer un canal a la zona.

Mentre viu a Egipte, i progressa en l'escalafó consular, Lesseps troba gent diversa que l'anirà nodrint d'idees. El 1833, un grup de seguidors del saintsimonisme, guiats per la missió d'unir Orient i Occident i de difondre els avenços tecnològics arreu, i dirigits per l'enginyer de mines Henry Fournel, presenten a Muḥammad 'Alī un pla per fer un canal que, tanmateix, no es durà a terme. Dos anys després, Ferdinand coneix el lloctinent britànic Waghorn, que, criticant l'enorme esforç que significa fer la ruta cap a Orient pel cap de Bona Esperança, defensa la idea de fer la travessa Alexandria-el Caire pel canal de Mahmoudia i el Nil amb petits vaixells de vapor, i després acabar el trajecte amb carros pel desert de Suez.

La idea no es materialitza per falta de suport dels britànics. Lesseps recordarà aquest home inspirat fent erigir a l'entrada del canal de Suez una estela en honor seu el 1869. Malgrat aquest reconeixement, Waghorn era contrari a fer cap canal, i defensava que la manera desitjable d'unir els dos mars era amb tren, amb una línia d'Alexandria a Suez. Ferdinand rebrà una nova inspiració

de la mà de l'enginyer francès Linant de Bellefonds, que havia recorregut l'istme de Suez durant mesos a peu, a cavall i en camell. Bellefonds va presentar un projecte al virrei Muḥammad 'Alī que consistia a obrir un canal per la part més estreta de l'istme i regular-ne les aigües amb diferents rescloses. Aleshores va arribar la pesta bubònica a Egipte, que provocà la mort de milers de persones i la fugida de molts estrangers. Lesseps, però, es quedà. Durant mesos, malgrat la virulència de la pesta (en alguns pobles morí la meitat de la població), Lesseps es passejà pels pobles repartint menjar i fent enterrar els morts. El gener del 1835



L'estàtua de Bartholdi

A mitjan 1869, l'escultor Frédéric Auguste Bartholdi va proposar a Lesseps i al govern egipci construir una estàtua a l'entrada nord del canal de Suez amb la inscripció "Egipte porta la llum a Àsia". L'estàtua, d'uns trenta metres d'alçària, havia de tenir la forma d'una dona egípcia vestida amb teles tradicionals alçant una torxa amb el braç. La idea no va arribar a bon port, però, anys després, Bartholdi va aconseguir construir una famosa estàtua semblant a Nova York, en la qual es podia llegir: "La llibertat porta la llum al món".

li encarregaren presidir la comissió consular de salut i Lesseps aplicà unes mesures molt dràstiques, que foren molt criticades per la població però molt eficaces. Quan Lesseps, el 1837, deixa Egipte, ha après moltes coses i ha conegut molta gent, en qui ha deixat un record inesborrable.

UN CANAL I MOLTES TENSIONS

A mitjan segle XIX molts països europeus començaven a protagonitzar l'expansió imperialista. Egipte no va escapar d'aquesta dinàmica. El projecte del canal de Suez tampoc. Francesos i britànics consideraven aquell indret estratègic. La Gran Bretanya havia ajudat a construir la línia de tren que unia el Caire amb Alexandria. França projectava fer el canal de Suez. I els egipcis? A Egipte hi havia dues posicions enfrontades: alguns virreis estaven a favor de la construcció d'infraestructures a gran escala; d'altres hi estaven totalment en contra. Muḥammad 'Alī, que va governar fins al 1849, havia fet construir escoles i edificis de l'Administració. Un dels seus successors, 'Abbās Hilmī I d'Egipte, s'oposava al canal de Suez perquè creia que les potències europees se n'apoderarien i, per extensió, es quedarien tot Egipte. Quan va governar (del 1849 al 1854) va apropar-se als britànics, que s'oposaven a la construcció del canal per por de perdre l'hegemonia naval.

Amb la mort d'Abbās, Muḥammad Sa'īd Paixà, el vell amic de Ferdinand, esdevé virrei. Sa'īd i Lesseps es posen en contacte i el pla per construir el canal comença a caminar de veritat. El 1855 es funda la Companyia Universal del Canal Marítim de Suez i, durant quasi cinc anys, Lesseps i el seu equip s'encarreguen de buscar fons per diferents ciutats europees. Finalment, la construcció del canal comença el 25 d'abril del 1859 des del costat mediterrani.



Lesseps a Barcelona

Lesseps va ser cònsol de França a Catalunya del 1842 al 1848. Durant la insurrecció del 1842 a Barcelona, que va ser reprimida brutalment per les tropes del general Espartero, Lesseps va intentar fer de mediador en defensa de la societat barcelonina, va aconseguir evacuar els més de tres mil francesos que residien a la ciutat i va fer aturar amb la seva presència física el bombardeig des de Montjuïc sobre les Drassanes, en el moment que embarcaven els estrangers per fugir de la ciutat durant el mes d'octubre. Malgrat que només va aconseguir aturar els brutals bombardeigs de manera momentània, posteriorment va ajudar a apagar el foc de les bombes amb els seus mariners i va col·laborar en diverses tasques humanitàries. Per aquesta raó, el govern espanyol el va acusar de

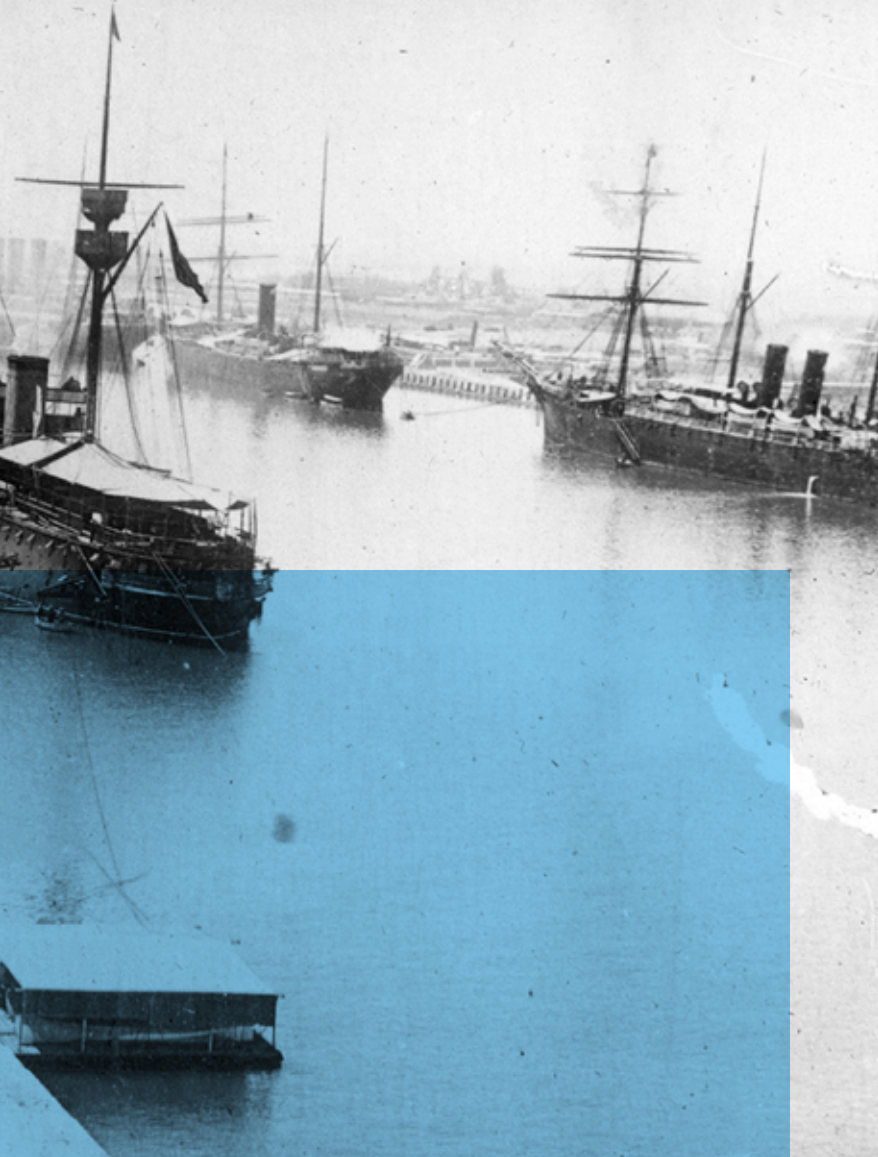
fer costat als anomenats "sediciosos" i va demanar explicacions al govern francès, que en va fer cas omís i va defensar Lesseps sense fissures. Poc després, el 1845, Lesseps va crear per als residents francesos la Societat Francesa de Beneficència, així com diverses escoles. Durant la seva estada es va relacionar amb diferents personalitats catalanes, com el filòsof Jaume Balmes, de qui es declarà un gran admirador i a qui dedicà un capítol sencer de les seves memòries. Amant del progrés com era, va donar un gran suport a la línia de tren Barcelona-Mataró que es va inaugurar el mateix any que ell va deixar la ciutat. Quan, el 1858, tornà a la capital catalana a la recerca d'inversors per a les obres del canal de Suez va ser rebut amb tots els honors per l'Ajuntament de Barcelona.



ARRIBA ISMA'IL PAIXÀ

Durant els primers anys, la feina avançava molt lentament, la planificació no acabava de rutllar i els milers d'egipcis que treballaven a cops de pic i pala, tenien moltes dificultats sobre el terreny. El 1863, un cop mort Muḥammad Sa'ïd Paixà, puja al tron Isma'ïl Paixà, home il·lustrat i de tarannà reformista. Isma'ïl estava convençut que calia dissenyar un país ple de línies de tren, telègrafs, escoles i fàbriques, però no era un fidel seguidor del projecte de Lesseps.

Un cop al poder va negar-se a ratificar els acords establerts entre la Companyia del canal i el seu predecessor, cosa que no es resolgué fins que intervingué Napoleó III en un nou acord polític i econòmic. A part de la modernització de les infraestructures, Isma'ïl Paixà va intentar acabar amb el tràfic d'esclaus al seu país i va prohibir que es fes servir treball forçat per construir el Canal. Tot plegat desembocà en un canvi de plans de la Companyia del canal de Suez, que va decidir continuar la construcció amb maquinària especialitzada desenvolupada per a aquesta finalitat per la indústria francesa, que va protagonitzar un gran creixement gràcies a les obres del Canal. Es calcula que tres quartes parts de la sorra i la pedra van ser extretes del Canal gràcies a aquesta maquinària. Finalment, l'obra avançà a molt bon pas durant els darrers dos anys i va acabar-se el novembre del 1869. La inauguració es va fer a la ciutat de Ismailia, amb la presència



Nacionalització del canal de Suez

Malgrat la independència d'Egipte del 1922, les tropes britàniques van mantenir la seva presència al Canal, que continuà sota control francès i britànic. Aquesta gestió estrangera d'un territori egipci tan valuós no era acceptada per bona part de la població. Finalment, el 1956, el president Nasser va decidir nacionalitzar el Canal. Les forces britàniques, franceses i israelites van envair militarment

la zona, cosa que desembocà en l'anomenada crisi de Suez o guerra del Sinaí. Finalment, la pressió de la comunitat internacional, especialment de la URSS i els Estats Units, va comportar la retirada de França i la Gran Bretanya i l'enviament de tropes de les Nacions Unides que no es retirarien de la zona, conjuntament amb els soldats israelians, fins ben entrat el 1957.

< Flota espanyola al Canal de Suez, l'any 1898. Foto: Naval History & Heritage Command.

de quatre mil personalitats convidades pel virrei Ismaïl Paixà, com l'emperadriu de França Eugènia de Montijo o l'emperador Francesc Josep I d'Àustria.

UN PREU MOLT ALT

Egipte va pagar un preu altíssim per la construcció del Canal. Sobretot durant els primers anys, el Canal va ser possible, com tantes altres obres de gran envergadura, gràcies al treball forçat. Els treballadors eren reclutats a Al-Zaqāziq. Des d'allà caminaven desert a través durant quatre dies fins que arribaven a lloc. Feien llarguíssimes jornades de feina en condicions inhumanes, mal alimentats, amb poca aigua potable i en un entorn on les temperatures podien superar els cinquanta graus centígrads. Les malalties proliferaven entre els treballadors: disenteria, hepatitis, tuberculosi, verola i malalties pulmonars. El 1865 una epidèmia de còlera va provocar tants morts a la zona que ni tan sols hi havia prou persones per enterrar els cadàvers al desert.

D'altra banda, la construcció dels ferrocarrils, dels telègrafs i sobretot del canal de Suez, sumat a una caiguda del preu del cotó, va arruïnar les finances d'Egipte. El 1875, per fer front als deutes, Ismaïl Paixà decidí vendre's les accions del Canal als britànics, que volien

El 1875, Ismaïl Paixà va vendre's les accions del Canal als britànics, que volien controlar la zona.

controlar la zona per assegurar-se el tràfic marítim cap a la costa oriental africana i l'Índia. Quatre anys després el país estava en bancarrota. El 1880 Ismaïl va ser deposat pel sultà otomà i el seu fill, Muḥammad Tawfiq, fou nomenat successor. Un comitè que representava els

països europeus inversors es va fer càrrec de les finances egípcies i va reduir salaris de diferents professionals, inclòs l'exèrcit egipci. Pocs mesos després el coronel Arabi Paixà inicià una revolta que posà sota comandament militar el govern egipci i amenaçà de no pagar el deute a les potències estrangeres. La Gran Bretanya i França intentaren restituir la dèbil autoritat de Tawfiq i, finalment, van optar per l'ocupació del país. França, sense unanimitat dins del govern, i amb diferents fronts oberts a Tunis i la Indoxina, es retirà del pla i els britànics van acabar ocupant

el país el 1882.

Egipte va aconseguir la independència el 1922, però el canal de Suez seria protagonista de diferents conflictes bèl·lics fins al 1975. Des d'aleshores ha estat obert ininterrompudament, com somniaven, segurament, Sesostris II, Nekao II i Ptolemeu II. ▀

Text ★ Jordi Tomàs és antropòleg i escriptor. Autor de nombrosos articles i llibres, es dedica des de fa vint anys a l'estudi de la història i les cultures del continent africà, especialment de l'Àfrica Occidental.

La façana marítima de Barcelona del segle XVII

L'any 2016 el Museu va comprar una pintura de la façana marítima de Barcelona del segle XVII, abans de les grans transformacions sofertes per la guerra de Successió i de la construcció de la Ciutadella (1716-1725). L'obra, titulada *Nouvelle description de la fameuse ville de Barcelone capitale de la province de Catalogne*, ajuda a explicar una part de l'evolució de la ciutat.



Tot i ser una obra anònima i sense documentar, és una pintura ben executada, de 182 x 300 cm, on hi ha senyalitzats alguns dels edificis més emblemàtics de la ciutat.

La pintura reproduueix,

amb algunes variacions de composició, un gravat calcogràfic de Jean Boisseau, imprès a París l'any 1645. Al llibre *Atles de Barcelona*, de Ramon Soley (1998), hi ha quatre reproduccions diferents d'aquesta mateixa planxa.

Aquest gravat ha servit com a font d'inspiració per a la creació de més d'una pintura. En el catàleg de l'exposició "Retrat de Barcelona" (CCCB, 1995), la fitxa corresponent a aquest gravat indica l'existència d'una pintura a l'oli idèntica al gravat en una col·lecció particular alemanya. D'altra banda, després que l'MMB fes pública en premsa la compra

d'aquesta obra, des de Kansas (EUA), el propietari d'un quadre on es reproduueix aquest mateix gravat sobre una tela amb les mateixes dimensions es va posar en contacte amb el Museu.

QUAN L'MMB VA FER PÚBLICA LA COMPRA

d'aquesta obra, des de Kansas (EUA), el propietari d'un quadre on es reproduueix aquest mateix gravat es va posar en contacte amb el Museu.

ESTAT DE CONSERVACIÓ

La pintura va ser feta sobre un llenç format per dues teles, cosides en sentit horitzontal per la part central. La tela és un tafetà irregular de poca densitat, de fibres de cotó de color clar amb alguns fils de color i amb els voravius reforçats pel treball de fils dobles i triples per ordit, i amb un fil d'inici de voraviu format per una agrupació de dotze fils.

L'estat de conservació del llenç era bo quant a elasticitat, però ja tenia tres pedaços grans a la part posterior i dos estrips recents.

A més a més, la tela estava destensada i la part inferior del marge esquerre estava parcialment desclavada. Així mateix, tota la part posterior —tela, pedaços i basti-



LA PINTURA DE LA FAÇANA MARÍTIMA DE BARCELONA

és una obra que ajuda a explicar una part de l'evolució de la ciutat.

Detall de la part central de la pintura després del minuciós procés de restauració dut a terme a l'MMB.

dor— estava coberta per una capa de pintura de cola animal de color ocre, probablement aplicada per donar-li rigidesa.

La preparació, que és artesanal i de gruix irregular, estava completament clivellada pel contrast entre l'elasticitat de la tela i la rigidesa de la preparació. Estava deformada en forma de cassoles, parcialment separada de la tela i amb risc de despreniment. Tant és així que ja s'havien perdut fragments de preparació i pintura i estava particularment deteriorada a la franja central, coincidint amb el cosit de les dues teles. En algunes zones la pintura estava erosionada i, a la franja horitzontal, on les dues teles estaven cosides, s'havia aixecat molt i hi havien posat gruixos de cera per donar-li adherència i evitar que caigués.



Pintura de la façana marítima de Barcelona del segle XVII, tal com era en el moment de la seva adquisició per part de l'MMB.



**DETALL D'ABANS
I DESPRÉS**

d'un dels
estrips de
la pintura.



**GRÀCIES
A LES
ANÀLISIS**

es va poder saber que
el quadre va ser pintat
la primera meitat del
segle XIX.

D'altra banda, el quadre havia estat envernissat sense haver-ne eliminat la pols ni les taques, i la brutícia havia quedat fixada amb el vernís. Així mateix, s'havien produït desprendiments de pintura a causa dels estrips, les clivelles i l'erosió dels marges, i algunes pèrdues s'havien cobert amb repintats de material cerós.

ESTUDIS PREVIS A LA RESTAURACIÓ

Abans de començar el procés de restauració es va fer un estudi exhaustiu dels materials, de la tècnica i l'estat de conservació, per decidir els tractaments més adequats, i per tenir més informació sobre la creació i la història de la pintura.

L'observació de la superfície amb llum rasant va permetre identificar-ne millor les alteracions, les pèrdues, l'aixecament i la deformació de la pintura clivellada.

Gràcies a l'estudi amb llum ultraviolada es van poder localitzar els materials afegits sobre la superfície de la pintura. La fluorescència induïda per la llum ultraviolada va fer possible veure el vernís irregular, els gruixos de cera a la franja central i localitzar-hi nombrosos repintats.

Les anàlisis dels materials pictòrics van ser realitzats pel Grup de Recerca en Anàlisi de Materials de Patrimoni Cultural (AMPC), de la Universitat Politècnica de Catalunya. Els resultats van aportar diferents tipus d'informació: d'una banda, els pigments identificats van permetre saber que el quadre va ser pintat la primera meitat del segle XIX: el sulfat de bari que hi ha a totes les capes cromàtiques es va començar a utilitzar a partir del 1820, el pigment blau ultramar sintètic es va començar a comercialitzar a partir del 1828 i el taronja de crom es va comercialitzar a partir del 1809. D'altra banda, es va poder confirmar

▲ Fase de tractament de fixació de la pintura. La presència de vernissos va permetre poder tornar a adherir la preparació a la tela sense perjudicar-ne la superfície pictòrica.



Estucat de les pèrdues de pintura. El procés de restauració de la pintura ha comptat amb la participació de M. Teresa Sala Pietx, Kyriaki Kalpakidou i Thais Pérez López.

▲ En aquesta imatge veiem un tècnic agafant una mostra de policromia.

que es tracta d'una pintura feta al tremp amb un aglutinant de proteïna, i que, en restauracions anteriors, sobre la superfície de la pintura s'havia afegit cera d'abelles, vernís sintètic i vernís de nitrocel·lulosa. ◀

Text ★ M. Teresa Sala Pietx és conservadora i restauradora per la UB des de l'any 1985 i tècnica en conservació preventiva i restauració del Museu Marítim de Barcelona des de l'any 1998.
Fotografies ★ MMB.



DETALLS DE LES OBSERVACIONS

Amb llum rasant (imatge superior) i amb llum ultraviolada (imatge inferior).



▼ Segona impressió del gravat signat per Jean Boisseau, l'any 1645 (AHCB).





ENTREVISTA

Vicente García-Delgado

LA MEMÒRIA DE LA VELA LLATINA A CATALUNYA



▲ Vicente García-Delgado amb el mestre d'aixa de l'MMB Gilles Llecha.

“La vela llatina és com la flama del Canigó que ve del mar”

Nascut a Palma l'any 1950 i establert a Barcelona des del 1971, Vicente García-Delgado ha dedicat bona part del seu temps a un impressionant treball d'orfebreria patrimonial i cultural marítima i fluvial, i ha esdevingut un dels principals investigadors de tot allò que té a veure amb les embarcacions tradicionals i la vela llatina a casa nostra. La seva tasca ha estat diverses vegades becada per la Generalitat de Catalunya, l'Institut Ramon Muntaner i el Museu Marítim de Barcelona. Ha estat professor de l'Escola de Treball de Barcelona “Fes-te a la Mar”, des d'on es van recuperar i restaurar diverses embarcacions, entre les quals hi havia l'emblemàtica goleta *El Far de Barcelona*. A més, juntament amb Francisco Oller i David Zendrera, va recuperar l'embarcació *Lola*, avui declarada Bé Cultural d'Interès Nacional.

Ha estat monitor de la primera escola de vela llatina de Barcelona i president de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, i, actualment, és assessor de la Federació Catalana del Patrimoni Marítim i Fluvial, voluntari de l'MMB i membre de l'associació Bricbarca, de la qual és monitor de vela tradicional, com també ho és a l'associació Quetx Ciutat de Badalona.

Conferenciant habitual, és autor, amb Francisco Oller, del llibre *Nuestra vela latina*, l'autèntica bíblia d'aquest tipus de navegació a casa nostra.

< Vicente García-Delgado damunt del Ilagut Santa Espina, que actualment s'està restaurant al Museu Marítim de Barcelona.

Nuestra vela latina és un llibre de referència. Què va significar aquella investigació? Bé, en realitat, aquell llibre, que vaig publicar amb el meu amic Francisco Oller, avui traspassat, és en certa manera la culminació d'una gran feina d'investigació feta durant molts anys. És un camí vital i una feina que ens va dur a recórrer les platges des de Màlaga fins a Saint-Tropez, a la recerca no només d'embarcacions tradicionals, sinó de tota la seva història. I aquesta recerca d'embarcacions tradicionals no es va limitar al mar, també ens vam endinsar per la conca fluvial de l'Ebre fins a pràcticament els Pirineus.

Així doncs, com comença aquest camí?

Tot comença per la meua afició al modelisme. Jo no em limitava a muntar vaixells, sinó que els investigava, els volia entendre. I és així com vaig comprendre que les embarcacions antigues són una font de cultura, però vaig veure que hi havia pocs llibres que en parlessin. I és en aquest moment que amb en Francisco Oller vam començar a investigar. Jo estava estudiant Arquitectura Tècnica i ocupàvem tots els nostres caps de setmana a anar per la costa a la recerca d'embarcacions antigues. Totes les que trobàvem les estudiàvem a fons. En fèiem els plànols i, si els propietaris s'apropaven, els en preguntàvem tots els detalls possibles sobre la història. Ho documentàvem tot. Era una descoberta constant. Vam recórrer molts quilòmetres i vam arribar a fer un sistema de càlcul per als plànols. A Cot-

lliure vam coincidir amb en Clovis Alonjes, el meu gran mestre en la navegació amb vela llatina.

Suposo que la seva influència va ser molt important. Com us va conèixer?

La influència va ser enorme. Va ser decisiu per fer de la meua afició una autèntica passió. Tot plegat va ser relativament casual. Era l'any 1978. Jo havia decidit fer els plànols del llagut *Santa Espina*, una embarcació formidable de Cotlliure. Recordo que estava tocant-la i aleshores va aparèixer en Clovis, encuriós pel que jo estava fent. De seguida em va oferir de sortir a navegar amb ell i em va explicar la història del moviment de recuperació de la navegació tradicional. Amb ell vaig començar a navegar amb vela llatina i a conèixer-ne les particularitats. Quin plaer! Navegar en una embarcació plena d'història, fent les mateixes maniobres d'anys enrere. Sentir l'olor de fusta, tocar-la, notar la brisa del mar. Va ser molt emocionant per a mi. Va ser en aquell moment que vaig pensar: "Això és el que m'agrada!"

Què fa tan especial la navegació tradicional?

Miri, per a mi, la vela llatina, i més concretament el *Santa Espina*, és com la flama del Canigó que ve del mar. És la nostra cultura antiga que s'escampa per tot el país. Jo he tingut la sort d'haver pogut navegar amb el *Santa Espina* i altres embarcacions tradicionals durant quaranta anys, i li asseguro que hi ha poques coses més reconfortants. És estar navegant amb una font de cultura i història impressionant.

Expliqui'm aquesta història.

El *Santa Espina* és un llagut de pesca que es va construir l'any 1928 i va ser batejat com a *Francis* pel seu primer propietari. Va estar pescant fins cap als anys setanta. El seu destí havia de ser el foc, com bona part d'aquest tipus d'embarcacions del Rosselló quan van deixar d'utilitzar-se per pescar, però el 1975 en Clovis la va comprar. Ell va ser qui la va reparar i la va fer tornar a navegar, ja amb el nom de *Santa Espina*. Més endavant, l'arquitecte Pere de Prada la va comprar, i avui s'està restaurant aquí, al Museu Marítim de Barcelona, on està cedida. Per a mi és molt especial, ja que és la primera embarcació tradicional amb què vaig navegar.

“Amb en Francisco Oller ocupàvem tots els nostres caps de setmana a anar per la costa a la recerca d'embarcacions antigues.”



Una altra de les embarcacions singulars que han passat per les seves mans és la *Lola*, declarada Bé Cultural d'Interès Nacional. Per què és tan apreciada?

Realment es tracta d'una embarcació que, des del primer moment, vaig veure que era diferent a totes. És una barca amb falques fantàstica, que es va dedicar a la pesca a l'encesa, una pesca amb reminiscències medievals prohibida des de mitjan segle xx. D'aquest tipus d'embarcacions no en queden, és la més antiga de Catalunya, i la seva història també és molt particular.

Faci-me'n cinc cèntims...

Es va construir el 1906, per a la família Sala, i es conserva gràcies al fet que, en el seu moment, quan ja no s'utilitzava per pescar, va ser un regal de noces. Des d'aleshores, la família propietària la va mantenir com a embarcació recreativa. Més endavant va tornar a utilitzar-se per pescar, però va tornar a caure en desús. Quan jo la vaig trobar, pràcticament només existia com a jardinera, però tot i així de seguida em vaig adonar que era una embarcació molt singular. Quan vaig expli-

▲ La tasca de Vicente García-Delgado per recuperar la navegació tradicional amb vela llatina ha estat reconeguda arreu.

El decàleg

- 1. Un mar?**
El Mediterrani.
- 2. Una platja?**
S'Arenella, a Cadaqués. Allà vull que reposin les meves cendres, amb les d'en Francisco Oller.
- 3. Un animal marí?**
Un cetaci.
- 4. Un esport marítim?**
La vela.
- 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?**
Qualsevol d'Emerencià Roig.
- 6. I un disc?**
Algun dels Beatles o de Maria del Mar Bonet.
- 7. Quin és el seu primer record del mar?**
És més per fotos que vivencial: amb els meus dotze germans a la platja i la meva mare traient-nos a tots, i nosaltres seguint-la com aneguets.
- 8. Pensi en el mar i digui'm algun matis per descriure'n el blau.**
Impossible, un. Diria els infinits matisos que vaig descobrir a les coves marines de Mallorca.
- 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...**
A la muntanya. El meu esperit de supervivència em duu a terra ferma. I jo també vaig fer tot tipus d'esports de risc a la muntanya.
- 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...**
Buscaria el cel.

car-li al seu propietari, el senyor Zendrera, el valor que tenia, també la va voler restaurar. Però l'home va traspasar i la seva dona no sabia què fer-ne i ens la va oferir, de manera que vam fer una societat amb la dona, en Francisco Oller i jo mateix per restaurar-la. Vam triar gairebé tres anys perquè tornés a navegar, però ho vam aconseguir, i del 1995 al 2006 vam navegar-hi per Cadaqués. Finalment, el 2009 es va cedir al Museu, i avui és una de les naus de la seva flota que és a la mar. La *Lola* conserva les seves característiques originals. El seu valor patrimonial cultural és incalculable, d'aquí que estigui catalogada com a Bé Cultural d'Interès Nacional. La *Lola*, igual que el *Santa Espina*, són dues embarcacions que han estat en pràcticament totes les trobades de vela llatina que es fan per la nostra costa.

Parlant d'aquestes trobades, vostè n'ha estat un dels grans artífexs i, de fet, va ser un dels protagonistes de la primera Trobada de Vela Llatina a Catalunya, a Sant Feliu de Guíxols, l'any 1986. Què en recorda?

En realitat els protagonistes van ser el *Santa Espina* i en Clovis Alonjes, però sí que és cert que jo vaig poder compartir-ho molt directament. Ho recordo molt bé, va ser molt emocionant. Jo aleshores era tripulant fix del *Santa Espina* i havíem rebut la invitació per participar en aquella primera diada de vela llatina. Vam sortir de Cotlliure per dirigir-nos a Sant Feliu de Guíxols sota la llum de la lluna. Érem mitja dotzena d'embarcacions de l'Association des Amis de la Mer et des Eaux, de Banyuls de la Marenda, i de l'Association Voile Latine, de Cotlliure. Quan vam arribar davant del cap de Creus no feia gens de vent i hi havia una boira que no ens deixava veure la costa, però se sentia la sirena del far, que avui ja no existeix. Ens vam apropar amb precaució, tocant els corns per situar les nostres posicions. Era un concert impressionant! I, de sobte, gairebé d'una manera màgica, la boira es va obrir amb les primeres ullades de sol i vam poder contemplar l'illa de s'Encalladora i el cap de Creus. Poc després va entrar una mica de brisa i vam poder obrir les veles i, així, cap al migdia, vam arribar a Sant Feliu, on ens esperaven molts espectadors contemplant les nostres maniobres. Va ser fantàstic, molt especial. L'endemà, passant de tornada per Cadaqués, vaig poder conèixer en Luís Zendrera, un altre dels impulsors de la vela llatina a casa nostra. Des d'aleshores fins avui, les trobades de vela llatina s'han anat multiplicant.

Tal com està avui el moviment de recuperació d'embarcacions tradicionals, són una opció real per a la navegació recreativa?

No, en realitat no. Tenir una barca tradicional costa molt. Cal cuidar-la cada dia. Recuperar una embarcació de fusta necessita un mestre d'aixa, les peces te les has de fer tu mateix, cal pintar-la amb molta paciència i mimar-la estiu i hivern. I, si no té coberta, quan plou has d'anar a desaiugar-la, ja que l'aigua dolça la podreix. Jo mateix, quan plou, he d'anar al port a treure aigua de la *Lola*.

Creu que és per això que alguns ho veuen encara com una cosa exòtica?

Exòtica no, mai! La navegació tradicional és cultura. És com un vestit etnològic. I és un tot. Les barques, el paisatge, el vocabulari, les maniobres. És com un puzzle on cada peça és fonamental i cal veu-



La Lola, una història d'amor

Quan Vicente García-Delgado va descobrir la *Lola*, existia pràcticament només com a jardineria. La seva recuperació no va ser fàcil, però gràcies a la seva feina i a la del seu gran amic Francisco Oller va ser possible. Un cop restaurada, durant un bon grapat d'anys la seva espectacular vela llatina es va poder veure navegar per la badia de Cadaqués. Foto: Manel Vehi.

re-ho tot junt. Per això crec que és tan important la feina que estem fent i per això els cursos que fem van des de la formació de mestres d'aixa fins a la navegació i el coneixement del vocabulari específic. Més enllà de les barques, d'allò físic, també hi ha una transmissió de patrimoni immaterial igual d'important. Per això ara mateix tinc la idea de filmar les veus i les maniobres. De fet, durant les investigacions que vam fer amb en Francisco, les embarcacions eren tan

“La navegació tradicional és cultura. És com un vestit etnològic. I és un tot. Les barques, el paisatge, el vocabulari, les maniobres...”

importantes com el llenguatge, és a dir, saber com es deia cada element i cada part de la barca, i no només com es feien les maniobres, sinó també com s'anomenava cada pas. Teníem el diccionari de Joan Amades i Emerencià Roig, i també vam trobar alguns manuscrits molt interessants, però la feina realment apassionant va ser la de parlar amb vells pescadors i patrons. No va ser fàcil documentar totes les nomenclatures, i més tenint en compte que cada zona de la costa té les seves pròpies paraules.

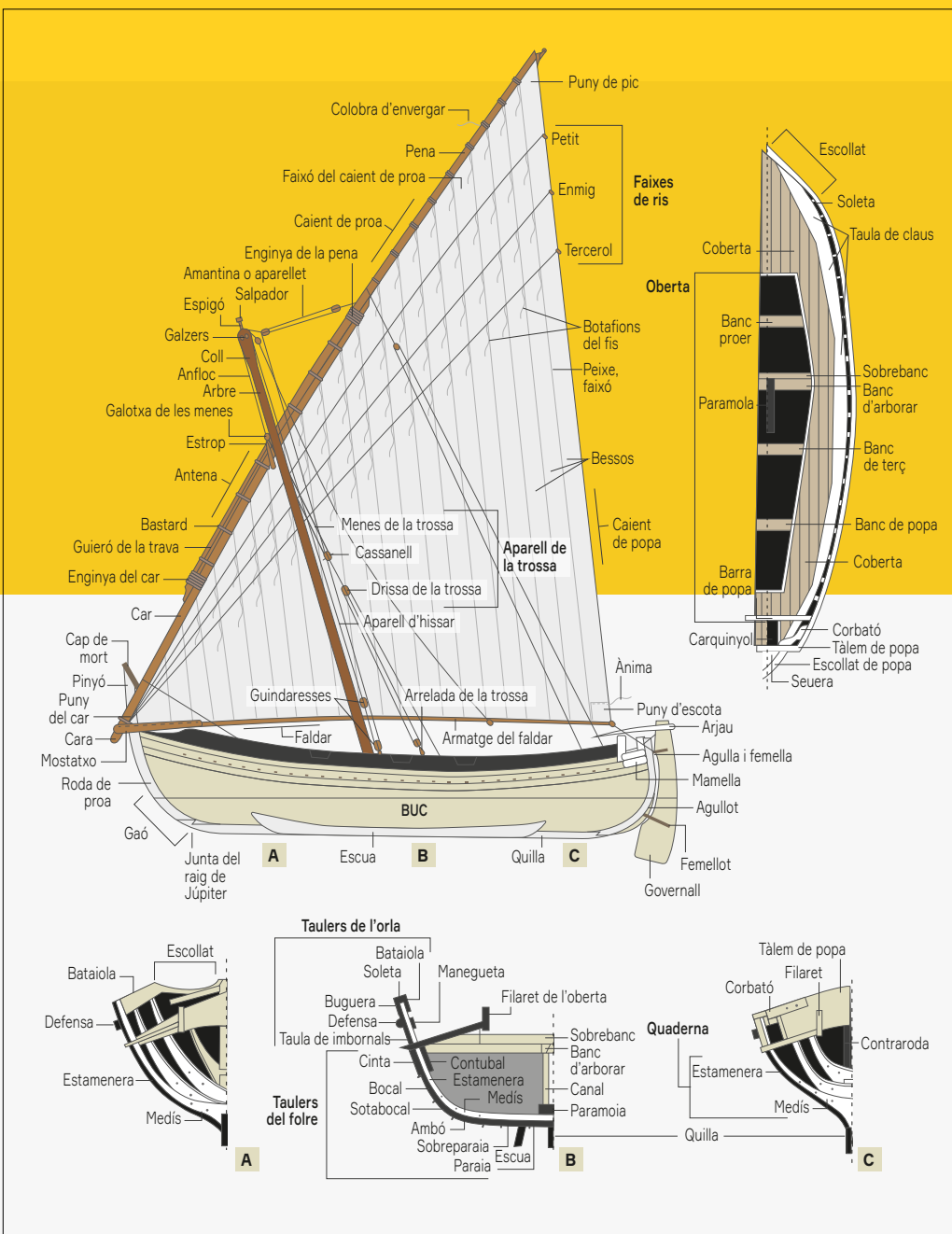
Abans del vostre impuls, hi ha hagut un risc real que aquest tipus d'embarcacions desapareguessin?

Diria que no. Van desaparèixer com a eina de treball, però quan nosaltres vam aparèixer per Cadaqués ja hi havia algun tocat de l'ala com nosaltres. El que sí que és cert és que, a partir de les trobades,

molta gent ha arborat de nou les seves barques antigues. Per això estic content de la nostra feina. Vull dir que cal entendre que els museus fan una feina institucional, però no de cultura popular. És com la festa dels raiers de la Noguera. És gràcies a aquestes festes que l'ofici es recorda.

El llenguatge antic, patrimoni immaterial

El llenguatge propi de les diferents parts d'una barca tradicional és tan important com les barques en si. La recuperació d'aquest patrimoni immaterial per part de Vicente García-Delgado i Francisco Oller és també part important de la seva obra *Mi vela latina*, publicada per l'Editorial Juventud.



< Infografia basada en la il·lustració realitzada per Francisco Oller a *Mi vela latina*, l'obra de capçalera per entendre la vela llatina a casa nostra. Infografia: Carles Javierre.

“A partir de les trobades, molta gent ha arborat de nou les seves barques antigues. Per això estic content de la nostra feina.”

I, avui, quin tipus de gent està interessada en tot plegat? És a dir, qui ve a les classes i els cursos de navegació tradicional que du a terme?

Hi ha de tot. Hi ha una part d'estudiants que són joves que busquen treball al mar i que poden anar del manteniment a la navegació. El gruix important, però, és de gent jubilada que troba en les embarcacions tradicionals una nova manera de gaudir del mar.

Per acabar, doncs, quin futur li veu a la navegació tradicional a casa nostra?

La nostra trajectòria és com les onades, una sinusoidal. Puja i baixa. Hi ha un nucli que ens mantenim, però ja som grans. Mentrestant, van arribant noves generacions. Ara més, ara menys. De vegades sem-

bla que això sigui una explosió, però després et sembla que ets com una estrella fugaç i que es podria apagar. Però jo vull ser optimista. Avui existeixen més de vint associacions i també hi ha la Federació Catalana de Patrimoni Marítim i Fluvial. I cada any es fan unes vint trobades, totes diferents i que recuperen les seves particularitats. S'està fent molta feina. Hem de ser optimistes. ■

Text ★ Jordi Garriga és periodista i escriptor. Ha publicat diversos llibres, entre ells *Cendres de glaç* (Ed. Proa) o *Libros prohibidos* (Ed. Viena). El podeu seguir a: www.jgmcomunicacio.cat
Fotografies ★ Quim Roser. www.quimroser.cat

MAR ENLLÀ

500 ANYS D'HISTÒRIA AL MAR

El MUSEU MARÍTIM NACIONAL *d'Amsterdam*

Guardonat en diverses ocasions per la seva organització museística, el Museu Marítim Nacional d'Amsterdam acull una de les col·leccions marítimes més grans del món i mostra com el mar ha forjat la cultura neerlandesa. Les seves exposicions interactives permeten explorar cinc segles d'història marítima.



UN SOSTRE DE VIDRE

Unes setze tones d'acer i quaranta més de vidre conformen l'impressionant sostre amb què es va cobrir el pati interior de l'antic arsenal durant les tasques de renovació de l'edifici. El resultat són milers de peces de vidre emmarcades en acer que han convertit l'antic pati central, sota les voltes del qual s'emmagatzemaven fins a quaranta mil litres d'aigua de

pluja que servia per proveir d'aigua de boca els vaixells de la flota holandesa, en una resplendent plaça central que actualment dona cabuda a tota mena d'esdeveniments. El sostre, que fa trenta-quatre metres quadrats, és obra de l'enginyer d'estructures i arquitecte Laurent Ney i està inspirat en la rosa dels vents de les cartes de navegació antigues.



Reconstruït el 2011 i situat en un canal a tocar del port vell de la ciutat, el Museu Marítim Nacional d'Amsterdam és actualment un modern museu multimèdia ubicat en un preciós edifici que fins a finals del segle passat funcionava com a dipòsit d'armes de la marina reial holandesa. L'arsenal va ser construït durant l'edat d'or i es va inaugurar el 1656, quan Amsterdam era el port mercantil més important del món. Gairebé quatre segles després, l'edifici manté la seva imponent arquitectura i allotja un dels museus marítims més bonics d'Europa.

UNA REMODELACIÓ INTEGRAL

Els canons, les veles, les banderes i l'equipament de guerra han donat pas a moderníssimes exposicions que han convertit el Museu en un atractiu turístic de primer ordre de la capital holandesa. De fet, l'arsenal es va convertir en museu marítim el 1972 per exhibir-hi les millors peces de la col·lecció naval del país. El 2007 va tancar portes per encetar un procés de renovació que es va allargar quatre anys. L'arquitecta local Liesbeth van der Pol va abordar el projecte amb la voluntat de conservar al màxim l'atmosfera original de l'edifici

del segle XVII i només s'hi van afegir vidre i acer,

L'ARSENAL, INAUGURAT EL 1656,

es va convertir en el Museu Marítim Nacional d'Holanda el 1972.

dos elements que permeten reforçar-ne la magnífica arquitectura. Les obres, que van costar setanta-cinc milions d'euros, van permetre reobrir l'edifici al públic el 2011. A banda de les exposicions temporals i permanents, el Museu acull una impressionant biblioteca amb un catàleg format per seixanta mil llibres, alguns de fins a cinc-cents anys d'antiguitat.

La biblioteca està íntegrament digitalitzada i els llibres es poden consultar *online*. A més, l'equip de documentalistes atén peticions via correu electrònic per ajudar a trobar informació sobre vaixells i persones.

LES JOIES DEL MUSEU

La impressionant rèplica de l'*East Indiaman Amsterdam* –un vaixell de la Companyia de les Índies– amarrada al moll de darrere del Museu és la peça més gran de la col·lecció i s'ha convertit en una de les destinacions més populars de la ciutat. L'*Amsterdam* es va enfonsar durant un fort temporal en el seu viatge inaugural, el 1749, però la rèplica permet conèixer com eren aquest tipus de velers, els *East Indiamen* holandesos, que es van usar durant els segles XVII i XVIII per cobrir la ruta que unia el mar del Nord amb les colònies de l'Orient Llunyà en un trajecte que durava vuit mesos.

Entre les peces més preuades, també hi ha la *Royal Barge*, la barcaassa reial de rem, encarregada fa dos

◀ El Museu Marítim Nacional d'Amsterdam, situat a l'antic arsenal de la ciutat, es troba situat en un canal a prop del port vell de la ciutat. Foto: Scheepvaart Museum.



▲ La rèplica de l'East Indiaman Amsterdam, que es pot visitar per dins, és una de les joies del Museu. Foto: Eddo Hartmann/Scheepvaart Museum.

segles pel rei Guillem com a icona de l'imperi naval holandès. Des que el rei la va usar per primer cop, a mitjan segle XIX, només ha solcat l'aigua en trenta ocasions per visites d'estat i celebracions oficials. L'últim cop, per un casament reial el 1962. Amb disset metres d'eslora i decorada amb fastuosos ornamentals daurats, la proa està presidida per una immensa estàtua de Neptú. És, sens dubte, la joia de la corona.

EXPOSICIONS INTERACTIVES

Les diverses exposicions del Museu Marítim Nacional es concentren a les ales nord, est i oest. Entre les més

UNA BIBLIOTECA DIGITAL

Els seixanta mil llibres del museu estan digitalitzats i es poden consultar *online*.

destacades hi ha *The Tale of the Whale* ('El conte de la balena'), que mostra com aquest preciós animal ha deixat de ser considerat un monstre marítim per convertir-se en una espècie en perill d'extinció per culpa de l'acció de l'home. De fet, la cacera de balenes va durar a Holanda fins al 1964. Però no és l'única mostra interactiva; a bord de l'*East Indiaman* es pot fer un viatge de realitat virtual a l'Holanda de l'edat d'or, mentre que el contenidor 24/7 permet conèixer el dia a dia del port des d'una perspectiva innovadora: una maqueta de vint metres que permet seguir a tota velocitat les rutines d'un dels ports comercials més importants d'Europa.

FITXA TÈCNICA del Museu

El Museu Marítim d'Amsterdam acull una de les col·leccions marítimes més importants del món i explica com el mar ha forjat la cultura del país.

ADREÇA

Kattenburgerplein, 1
1018 KK Amsterdam
Països Baixos
Telèfon: +31(0)205232222
A/e: info@hetscheepvaartmuseum.nl

HORARIS

El Museu i el restaurant obren de dilluns a diumenge, de 9.00 a 17.00 h.
Tanca el 27 d'abril (Dia del

Rei), el 25 de desembre i l'1 de gener.

La Biblioteca del Museu obre de dilluns a divendres, de 9.30 a 17.00 h.

PREUS

Adults: 16 €
Nens de 4 a 17 anys: 8 €
Estudiants: 8 €
Nens de 0 a 3 anys: gratuït

Amsterdam City Card, Holland Pass, ICOM: gratuït

COM ARRIBAR-HI

El Museu Marítim Nacional és a 15 minuts a peu de l'Estació Central

d'Amsterdam.

En transport públic:

Bus 22 i bus 48 des de l'Estació Central, parada Kadijksplein/Scheepvaartmuseum.

En cotxe: Autopista A10, circumval·lació nord, sortida S116 (IJ tunnel). Aparcaments: Markenhoven, Oosterdok i Oostenburgereiland.

En vaixell: Línia blava de Tours & Tickets Hop-on Hop-off. Parada Maritime Museum / Artis Zoo.

ACCESSIBILITAT

Totes les instal·lacions del

Museu estan adaptades per a persones amb mobilitat reduïda.

SERVEIS

Visites guiades per a totes les edats.

Botiga, cafè restaurant i biblioteca.

La biblioteca, amb un catàleg de seixanta mil llibres es pot consultar *online* a www.maritiemdigitaal.nl/.

MÉS INFORMACIÓ

www.hetscheepvaartmuseum.com/

LES MOSTRES CLÀSSIQUES

El Museu acull una important pinacoteca que arrenca el segle XVII i on es poden contemplar les millors peces dels pintors més importants: tempestes, enormes i preciosos bucs, batalles navals, ports... Un passat gloriós immortalitzat en precioses pintures. No són les úniques evidències gràfiques relacionades amb el mar: una gran col·lecció d'àlbums de fotos construeix una crònica fotogràfica íntima i personal de les vides dels mariners i aventurers que van documentar els seus viatges marítims.

The Atlases ('Els atlas') és una altra de les exposicions del Museu que ofereix

la possibilitat de contemplar peces històriques úniques: els mapes i els atlas dels primers cartògrafs que es van publicar entre el 1482 i el 1665. La col·lecció d'instruments de navegació permet conèixer com s'orientaven els mariners fins al segle XX, des de l'astrolabi, la creu de Jacob o el quadrant de Davis fins a l'octant i el sextant. L'art torna a aparèixer en l'exposició dedicada a les decoracions dels vaixells: pintures, talles de fusta, estàtues i imatges que solien decorar pals, mascarons de proa, timons... Iconografia pura. I la secció que no pot faltar en cap museu marítim és la dedicada a les maquetes de naus de totes les èpoques. Una sala imprescindible, com tot el Museu Marítim Nacional d'Amsterdam. **■**

➤ Al Museu Marítim Nacional d'Amsterdam l'art de la decoració dels vaixells és present en una col·lecció que inclou pintures, talles de fusta, estàtues i imatges diverses. Foto: Scheepvaart Museum.

MAQUETES DE TOTES LES ÈPOQUES

Tampoc no falta una espectacular secció dedicada a les maquetes de naus històriques.



Text ★ Arantza Díez és periodista. @arantzadiez

VISITES GUIADES AL MUSEU MARÍTIM NACIONAL

El Museu ofereix visites guiades per a totes les edats:

Els imprescindibles

Un *tour* especial que recorre diverses exposicions i permet descobrir les històries que s'amaguen rere els objectes més importants del Museu.

L'East Indiaman

Aquest vaixell, una rèplica de l'ori-

ginal de la Companyia de les Índies, és una de les joies del Museu. Es pot entrar a la cabina del capità, les galeries i els dormitoris dels mariners, així com descobrir com era la vida a bord i, entre altres coses, què passava quan un mariner es posava malalt o trencava les normes...

Viatge a l'edat d'or

L'edat d'or holandesa a través de

les històries d'un pescador, un cartògraf i l'esposa d'un capità que expliquen un temps de riquesa i abundància, però també d'explotació i esclavatge.

El conte de la balena

Un *tour* que entra a la boca d'una balena de mida real i que permet descobrir quina olor fa aquest magnífic animal, sentir com li batega el cor i notar-ne el tacte de la pell.

1837 - 1907

Josep Pineda, retratista de vaixells

L'ART DE PINTAR EMBARCACIONS

Museus marítims de tot el món tenen quadres seus exposats, que mostren amb un gran realisme diferents tipus de vaixells. Es calcula que del seu taller de la Barceloneta van sortir tres mil obres, i és que Pineda és considerat el millor retratista espanyol de vaixells del segle XIX.

Aquell migdia de primavera, el taller de Josep Pineda a la Barceloneta era un formiguer. Entre els mossos que corrien amunt i avall, amb els quadres empaquetats en paper i cordill, també hi havia els clients que venien a fer comandes. Atrets per la seva precisió i diligència, els encàrrecs arribaven de tot arreu. També de més enllà de l'Atlàntic, com ho demostra la petició d'un oficial nord-americà, d'espatlles amples i accent marcat, que havia demanat si podrien preparar-li la reproducció del *clipper* que l'havia portat de Nova York a la Xina. Pineda, que somreia sota un prominent i poblat bigoti castany, no tenia mai un no com a resposta.

FAMÍLIA NAVILIERA

Així era el dia a dia al taller de Josep Pineda a finals del segle XIX. Però el camí per convertir-se en el retratista de vaixells més important d'Espanya no va arribar d'un dia per l'altre. Josep Pineda Guerra va néixer el 31 d'agost del 1837 a Alacant. El seu pare era navilier, i amb ell va embarcar-se sovint quan era jove. En aquells viatges va començar a familiaritzar-se amb les formes de les naus, l'arboradura o els tipus de veles de diferents vaixells, i els dibuixava. Va

Capitans, armadors i naviliers volien tenir un retrat tècnic dels seus vaixells.

cursar estudis de nàutica i va navegar com a mariner, tant a la Mediterrània, en vaixells de cabotatge, com a l'Atlàntic, on va participar en la pesca del bacallà a Terranova. De tornada a Alacant va exercir com a navilier, seguint els passos del seu pare. No obstant això, la seva inquietud pel dibuix i la pintura era profunda i va acabar per transformar-se en la seva principal activitat. Així, cap al 1863, abans de fer els trenta, decideix dedicar-se plenament a la pintura, una activitat que seguirà compaginant al llarg de la seva vida amb la de navilier. A causa de l'alt cost que tenien les embarcacions, era habitual que diversos socis invertissin en la propietat d'un vaixell i en traguessin rendiment.

Els capitans i armadors d'Alacant, als quals coneixia pels negocis del seu pare, però també pels

contactes que havia fet durant els seus viatges, elogiaven la seva precisió amb el pinzell i li van fer els primers encàrrecs. Aleshores era costum que, quan es botava un vaixell o canviava de propietari, el capità, l'armador o el navilier en volguessin tenir una reproducció ben fidel. En sabem poc, d'aquells primers anys, ja que la primera obra documentada de Pineda data del 1868. Però no és difícil d'imaginar que durant les llargues hores a alta mar va anar perfeccionant el seu talent amb les aquarel·les.





D'ALACANT A BARCELONA

Va pintar a Alacant fins al 1872, quan es va traslladar a Barcelona amb la dona i la seva tercera filla que acabava de néixer (les altres dues havien mort de petites). Aleshores el port de la Ciutat Comtal era el més important de la Península, amb un trànsit constant de vaixells, infraestructures en expansió i un munt de companyies navilières en funcionament. Va establir la residència i el taller a la Barceloneta, sempre a prop del mar i dels vaixells, i tal com feia a Alacant va seguir treballant per encàrrec. El 1877 va presentar alguns dels seus quadres en una exposició artística que es va celebrar a l'edifici de Sant Sebastià de Barcelona.

Pineda es va establir a la Barceloneta, a prop del mar i dels vaixells.

En aquella primera època es va especialitzar a pintar els velers catalans, per encàrrec principalment de capitans i armadors. A poc a poc el boca-orella va fer la resta, i en contra del que es pugui pensar, el taller treia fum i el mestre gairebé no donava l'abast.

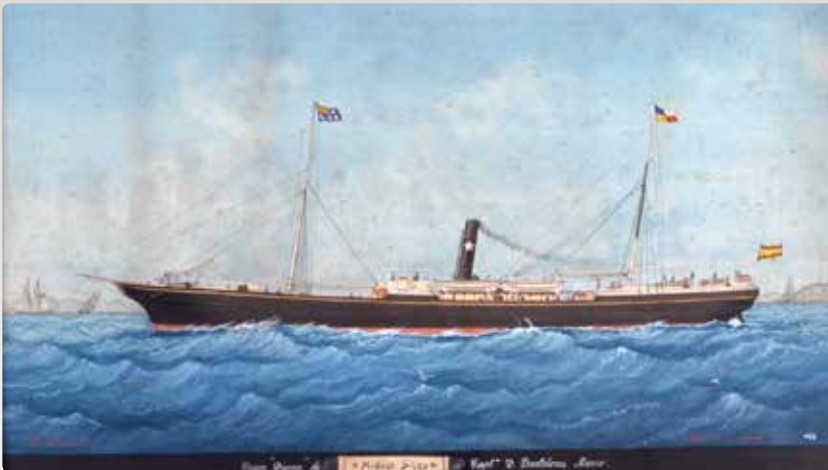
Per entendre l'èxit de Pineda, cal tenir en compte que el retrat de vaixell és un tipus de pintura que es va desenvolupar amb molt d'èxit al segle XIX, al mateix temps que sorgia la fotografia. Aleshores era molt difícil fotografiar vaixells des d'un punt de vista lateral, ja que el temps d'exposició havia de ser prolongat i ni l'objecte retratat ni el bot des d'on es prenia la imatge podien estar-se quietes damunt del mar. Això sense comptar que la fotografia encara era en blanc i negre i, per tant, no tenia els matisos del color, a més del fet que depenia molt de la llum i sovint no ofería una imatge nítida. Per això, tant armadors com navilières trobaven en la pintura realista i tècnica de Pineda una solució

Josep Pineda al Museu Marítim de Barcelona

El Museu Marítim conserva una vuitantena d'obres de Pineda, la majoria dels anys vuitanta i noranta del segle XIX. Una col·lecció extensa que destaca pel seu valor documental (hi ha retratats diferents tipus de vaixells amb

precisió i podem saber quins eren els gustos dels naviliers i armadors a la Barcelona de finals del XIX), però també artístic. I és que l'obra de Pineda està a l'altura d'altres grans retratistes internacionals del moment, com Evans o

Mongay. Avui dia hi ha molta gent a Catalunya que té quadres de Pineda en col·leccions particulars; això, sumat a la gran dispersió dels seus quadres, dificulta poder fer un inventari precís del conjunt de la seva obra.



excel·lent per obtenir la reproducció acadèmica d'un model concret. Així doncs, en el seu cas, es van unir talent, coneixements i una necessitat de mercat.

TRES GAVINES ARRAN DE MAR

Pineda emprava majoritàriament l'aquarel·la i la pintura al tremp, i els crítics n'elogiaven el coneixement tècnic dels vaixells, un fet que es pot apreciar en la meticulositat i precisió de les formes del buc o dels pals. Alguns dels trets distintius de la seva pintura és el color blau intens del mar, que representa sovint amb onades, i la característica de pintar tres gavines volant arran d'aigua en la majoria dels seus quadres. Avui es calcula que hi ha unes tres mil obres seves repartides arreu, entre col·leccions privades, particulars i museus. De fet, hi ha obres seves en museus marítims de tot el món, com el Peabody Essex Museum dels Estats Units.

Pineda va ser un autor prolífic, però la xifra d'obres que se li atribueix sembla increïble. El secret de la seva extensa producció es troba en un sistema de plantilles i maquetes que havia dissenyat per a la majoria de vaixells. Quan li demanaven una corbeta, un bergantí o

una fragata, per exemple, emprava la plantilla corresponent. Les mides podien variar, però sempre veurem el mateix estil de buc en els seus quadres. Un cop tenia el vaixell dibuixat, hi afegia les banderes, les onades i el fons, ja fos mar obert o un port o una ciutat identificables, a demanda del client. En el seu estil de pintura, la part documental era més important que l'artística, per això donava importància als detalls del vaixell, la peça central dels seus quadres. En aquest sentit, també va

pintar vaixells de vapor o exvots quan l'hi van demanar. I més enllà de la seva faceta com a pintor, Pineda també va destacar com a modelista; feia maquetes i escultures en què fins i tot representava el mar, dofins i figures humanes. Les seves dues obres més conegudes són *Hijas de Pineda*, un model ideal de fragata

que es troba al Museu Marítim, i *Pepito*, un model de corbeta que és a l'Escola de Nàutica.

Al taller, Pineda hi tenia ajudants que coneixien i executaven el seu mètode per fer quadres, als quals ell afegia la signatura; talment com feien els grans mestres del Renaixement que també treballaven per encàrrec. Un dels seus assistents, de fet, era la seva filla, amb qui sovint treballava braç a braç al taller.

Les obres de Pineda es conserven a museus marítims de tot el món.



El negoci de Pineda anava vent en popa, i creixia al mateix ritme que ho feien Barcelona i el Port, sobretot després de l'impuls de l'Exposició Universal. El retratista va tenir tres fills més, dues noies i un noi, que ja van néixer a Barcelona, i va seguir compaginant l'activitat de pintor amb les inversions com a navilier. El mestre va morir el 1907 als seixanta-nou anys, però el seu llegat va seguir vinculat amb el mar. D'una banda, les tres filles que l'havien sobreviscut es van emparentar amb famílies vinculades al món marítim; de l'altra, els seus centenars de quadres que pertanyien a capitans i armadors van passar a formar part del patrimoni de les famílies de tradició marinera. Alguns dels seus quadres, fins i tot, es van fer servir en llibres il·lustrats i postals per ensenyar a distingir els diferents tipus de vaixells. Un patrimoni que torna a la vida en rescatar de l'oblit el seu autor. ■

Text ★ Víctor Farradellas és periodista i llicenciat en Humanitats. Redactor de la revista *Sàpiens*, ha publicat *50 batalles de la història de Catalunya* (Ara Llibres). Podeu seguir-lo a @victorfaho.
Il·lustració ★ (pàgina anterior): Roger Pibernat.

TREBALL DE RECERCA

El Museu Marítim de Barcelona, de la mà de Núria Domingo, ha dut a terme un profund treball de recerca sobre el catàleg de l'obra pictòrica de Josep Pineda Guerra. Aquest treball ha permès posar en valor la trajectòria i obra del pintor.



TOT TIPUS DE VAIXELLS

Veiem, d'esquerra a dreta, el vapor Ciudad Condal, el bergantí Eva i una regata a vela d'embarcacions menors.



Presència a l'Exposició Internacional de Barcelona

Tot i que majoritàriament treballava per encàrrec, Pineda també va presentar la seva obra en exposicions. La primera de què tenim constància va ser a Barcelona, durant les festes de la Mercè del 1877, en una mostra de belles arts. Una dècada més tard, durant l'Exposició Universal del 1888, Pineda, animat per uns amics, va presentar la maqueta

Hijas de Pineda a la categoria de "Cambios y transporte" i va guanyar la medalla de bronze i un diploma. Després de mort, però, va ser quan es va reconèixer molt més el seu treball. En l'Exposició Internacional del 1929 hi havia pintures seves en l'estand de la Cambra de Comerç i Navegació, i al llarg del segle xx la seva obra es va poder veure en més d'una desena de mostres.



LLEVEM L'ÀNCORA

El LITORAL *dels nostres avis*

Aquest recorregut que uneix el Camp de Tarragona amb les Terres de l'Ebre ens transporta a una part del litoral que es manté pràcticament igual des de fa dècades. Caminarem per petits senders a tocar de la platja, cales, platges nudistes, coves amagades, restes de la Guerra Civil i miradors excepcionals.

▲ La punta de Calafat conserva un fantàstic aire salvatge i verge.
Foto: nito100/Getty Images.



El sud de la Costa Daurada ens ofereix un atractiu recorregut que ens permetrà resseguir un espai de gran valor paisatgístic i històric, i amb la possibilitat de practicar diversos esports nàutics, al mateix temps que ens acostem a uns espais naturals que s'han conservat quasi verges, tal com els podien veure els nostres avis quan s'acostaven a la platja. Ens referim al recorregut que hi ha entre la població de l'Hospitalet de l'Infant, el poble més meridional del Baix Camp, que limita al nord amb la Ribera d'Ebre per les muntanyes de Tivissa-Vandellòs i amb el Baix Ebre al sud, i Calafat, que pertany a l'Ametlla de Mar. Es tracta d'una excursió de poc més de dotze quilòmetres apta per a tothom a qui li agradi caminar.

RESTES DE LA GUERRA CIVIL

El punt de partida és el Port Esportiu de l'Hospitalet de l'Infant, que té una capacitat per a més de cinc-centes embarcacions, amb tota mena de serveis per als navegants i amb una zona lúdica, amb bars i restaurants. Aquí començarem a caminar en direcció sud tot passant per l'ampli i assolellat passeig que hi ha just davant de la platja de l'Arenal, que té dos quilòmetres i és la més gran de les quatre que hi ha al municipi. Des del passeig de l'Arenal connectarem amb el sender natural del Jonquet, que ens situarà a tocar de la platja, on hi ha diversos atractius naturals: petites dunes i zones humides amb presència de joncs i una zona de bosc mediterrani amb pi blanc, margalló, coscoll i romaní. Travessant aquest paisatge arribarem a la punta de cala Bea i la cala d'Oques, on encara avui es poden veure restes de nius de metralladores de la Guerra Civil construïdes per evitar un atac de les tro-

pes franquistes des de Mallorca. No són les úniques restes de la Guerra Civil que hi ha al municipi. L'exèrcit republicà va construir un seguit de línies de trinxeres, búnquers i altres sistemes de defensa per protegir el coll de Balaguer, la gran línia de comunicació per tren i carretera entre Tarragona i Tortosa o, si es vol, entre Barcelona i València. Aquestes construccions tenien l'objecte d'evitar un atac que, finalment, es va produir més al nord, en la coneguda batalla de l'Ebre, que va deixar sense cap utilitat els sistemes de defensa construïts a l'Hospitalet de l'Infant amb els treballs forçats de dues mil persones procedents d'un camp de presoners que s'hi va instal·lar durant prop d'un any, segons les investigacions publicades recentment per l'historiador Jordi Nistal.

A tocar del niu de metralladores de la cala d'Oques i si deixem el camí de la costa i pugem la Rojala, amb una curta passejada pel GR-92, farem cap a una altra zona de bateries antiaèries molt més evidents. Nosaltres, però, hem optat per continuar per la costa seguint el sender que circula per l'espectacular platja del Torn, una platja nudista de fama internacional coronada per l'illot del Torn i amb un càmping nudista, el Temple del Sol, que és al costat i té una torre que es veu des de molt lluny.

Durant el recorregut per la costa podem aprofitar i practicar *snorkel* i contemplar el fons marí, especialment en indrets com la cala Bea i també la platja de l'Almadrava, ja més al sud. És aquí on en temporada estival l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant instal·la uns plafons submarins, marcats amb una boia, amb informació i fotografies de les espècies més característiques que s'hi poden contemplar, com la posidònia, una planta considerada per la Unió

ES TRACTA D'UNA EXCURSIÓ

de poc més de dotze quilòmetres apta per a tothom



^ Vista panoràmica de la platja del Torn des del mirador del Torn i la Rojala. Foto: Isaac Albesa.

Europea com un hàbitat de protecció prioritària, així com fons marins de sorra i roca amb un gran nombre de plantes i animals, com anemones de mar, espirògrafs, julioles, estrelles vermelles, cogombres de mar, garotes o sards.

TERRA DE PIRATES

Una altra visita destacada en el nostre camí pel litoral és la cova del Llop Marí, una cavitat de la muntanya de la Rojala excavada per la força del mar. Està situada entre la platja del Torn i l'Almadrava i la llegenda diu que hi habitava el llop marí, un animal mitològic creat per Neptú que atacava els pescadors i els pirates que s'hi acostaven. Només s'hi pot accedir amb canoa, surf de rem o nedant, tot i que cal saber-ne força. A l'interior d'aquesta cova, que té unes dimensions de 17 x 24 metres i una alçària propera als nou metres, hi trobem una petita platja on podrem estirar-nos una estona per poder gaudir d'un espai natural únic a la Costa Daurada.

Tornem a terra ferma. Després d'acostar-nos a l'illot del Torn, si pot ser amb poca roba per evitar les queixes dels nudistes, sortirem de la platja per un petit túnel per sota la línia del ferrocarril de la costa i agafarem

EL TERME DE VANDELLÓS I L'HOSPITALET

de l'Infant permet fer multitud de recorreguts senderistes gràcies a les muntanyes de les Serres del Mestral.

un camí amb unes escales naturals que ens porten per una pista asfaltada fins a retrobar el GR-92, que ens acostarà al mirador de la Rojala, que té unes vistes excel·lents del Torn fins al cap de Salou i la ciutat de Tarragona.

Tot i que aquest lloc avui pot semblar paradisiac, segles enrere els voltants de l'illot del Torn eren, per als pirates, un espai ideal on amagar-se, atrets per la possibilitat d'assaltar el botí que podien treure de les persones que circulaven per l'antic camí ral que traspassava el coll de Balaguer tot seguint el recorregut de la Via Augusta romana i del qual encara es conserven alguns revolts. Aquests viatgers no només havien de protegir-se dels pirates, sinó que també ho havien de fer dels bandolers que baixaven de les muntanyes de Tivissa i Vandellòs i que s'amagaven en les espesses boscúries de la zona.

Des del mirador de la Rojala anirem guanyant altura fins a arribar al vèrtex del Torn, de 152 metres, des d'on podrem obtenir també unes magnífiques vistes. El camí de baixada a través d'un senderó amb força desnivell ens portarà de nou arran de mar, fins a la cala Gestell, un altre espai amb restes de fortificacions de la Guerra Civil. Aquí xoquem de nou amb la crua realitat. La presència de dues centrals nuclears a primera línia de mar, Vandellòs I (en procés de desmantellament després de l'accident dels anys vuitanta) i Vandellòs II, ens obliga a deixar el camí de la costa perquè està restringit. Per anar fins a l'Almadrava, haurem de pujar de nou cap a la part final de la baixada del coll de Balaguer tot travessant ponts, autovies i autopistes. És el peatge que hem de pagar si no volem anar caminant per la vora de la nuclear i a tocar de l'antiga 340 fins a la cruïlla de la carretera que ens porta a l'Almadrava, una petita població de cases blanques rodejades d'oliveres i construïdes davant del mar, a l'estil eivissenc. El nucli deu el nom a l'instrument usat per capturar vols de peixos migratoris, bàsicament tonyines, pels pescadors procedents del País Valencià que hi van arribar a finals del segle XIX i que, anys més tard, s'hi van acabar d'instal·lar definitivament.

A l'Almadrava hi trobarem un petit passeig marítim i una platja d'arena fina que limita amb el terme municipal de

El castell de l'Hospitalet

L'Hospitalet de l'Infant pren el seu nom de l'Hospital del Coll de Balaguer o Hospital de l'Infant Pere, perquè va ser l'infant Pere d'Aragó qui el va fer construir a mitjan segle XIV per permetre l'assentament i la defensa de les persones que vivien al voltant del coll de Balaguer i, així, protegir-ne el territori i els béns.

Es tracta d'un edifici auster i majestuós, situat al mig de la població. Té una planta quadrada de cinquanta metres a cada lateral i conserva dues de les sis torres de defensa projectades inicialment. L'edifici s'ha restaurat totalment i s'ha convertit en un centre de recepció de visitants i també en un espai d'interpretació de la història del municipi.

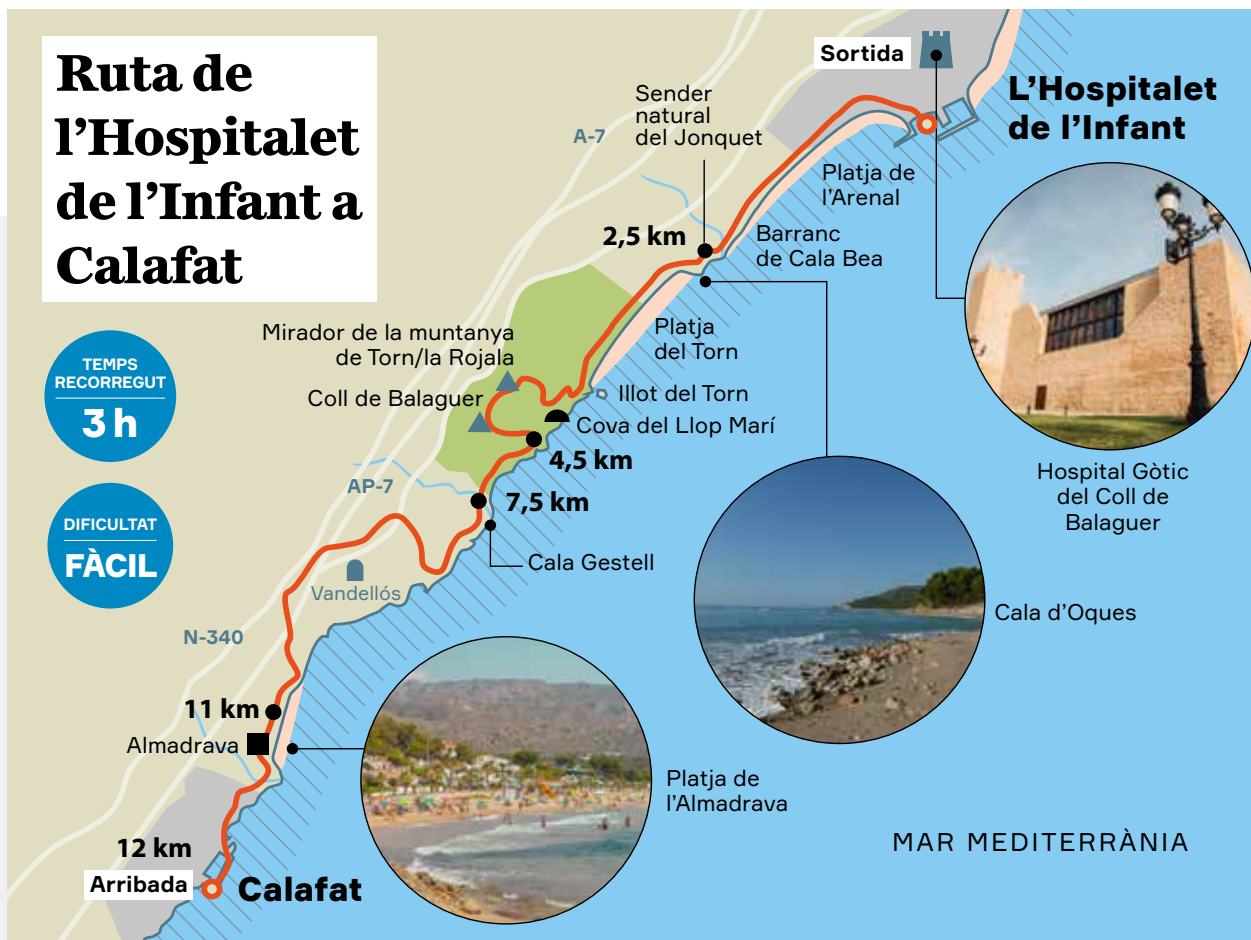
Ruta de l'Hospitalet de l'Infant a Calafat

TEMPS RECORREGUT

3 h

DIFICULTAT

FÀCIL



0 km: Sortim del Port Esportiu de l'Hospitalet de l'Infant per trobar la platja de l'Arenal; pel passeig de l'Arenal seguim en direcció sud.

2,5 km: Deixem enrere la platja de l'Arenal i a través del sender litoral del Jonquet arribem al barranc de Cala Bea i la cala d'Oques. Aquí podem contemplar els rius de metralladores

construïts durant Guerra Civil.

4,5 km: Hem caminat pel sender paral·lel a la platja nudista del Torn fins a arribar tot just davant de l'illot del Torn. Ara haurem de deixar la platja i enfilar-nos una mica.

5,5 km: Des del mirador de la muntanya del Torn i la Rojala tenim unes vistes espectaculars en direcció

nord fins al cap de Salou i més enllà.

7,5 km: Del vèrtex del Torn, molt a prop de la cova del Llop Marí, però molt més elevats, hem baixat per un senderó fins a la cala de Gestell. Aquí hem hagut de deixar la costa perquè el pas és restringit per la presència de la central nuclear. Haurem d'enllaçar fins a la baixada pel coll

de Balaguer tot donant un tomb.

11 km: El poblet de l'Almadrava ens permet retrobar-nos amb la platja en un lloc paradisiac, ple de petites construccions de tipus eivissenc.

12 km: De nou, resseguint la costa, arribarem a la urbanització de Calafat, amb el port esportiu i diferents cales de sorra i pedra.

l'Ametlla de Mar a través del barranc de Cap de Terme. Des d'aquí ja podem veure el Port de Calafat, amb una capacitat per a prop de 330 vaixells de fins a vint-i-cinc metres d'eslora i que també disposa de diversos serveis de lloguer d'embarcacions. A tocar del Port hi ha una petita platja protegida per dos espigons. Hi arribarem després de caminar a tocar de xalets i apartaments que es troben a primeríssima línia de mar. Si no ens aturem al Port de Calafat o a la urbanització amb el mateix nom, podem continuar per un seguit de cales de gran bellesa, com la cala Llobeta o la cala Calafat, que ens portaran fins a la punta de Calafat, on finalitza el nostre itinerari.

PARADÍS DELS SENDERISTES

Allunyant-nos del litoral, el terme municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant permet fer multitud de recorreguts ideals per als senderistes gràcies a les muntanyes properes de les serres del Mestral. Es pot pujar fins a la

mola de Genessies i contemplar-ne les restes del poblat ibèric; es pot accedir al poble abandonat de Castelló, un llogarret que una associació del poble està rehabilitant i on cada Nadal se celebra un pessebre vivent, o podem pujar a la Portella, una excursió circular amb 560 metres de desnivell des d'on també hi ha unes vistes espectaculars. Podem fer l'anomenada Volta del Garretó, una ruta que transcorre per les muntanyes dels Dedalts, on encara avui pasten alguns ramats de cabres, o ens podem acostar als petits nuclis de Masriudoms o Masboquera, des d'on també surten diversos senders senyalitzats per fer-hi excursions circulars. Al municipi també hi ha dues vies ferrades: Aigua al coll i Serres del Mestral. ◀

Text ★ Isaac Albesa és periodista *freelance* i ha treballat en diversos mitjans de comunicació. El podeu seguir per twitter a @ialbesa.

Cambrils, arrels mediterrànies

EL MUSEU D'HISTÒRIA DE CAMBRILS
DIFON UNA IDENTITAT DUAL VIVA

El Museu d'Història de Cambrils està a punt de fer vint anys. La seva seu es troba des de bon principi al Molí de les Tres Eres, on acull dues exposicions permanents visitables, una de caràcter arqueològic, "Cambrils: els orígens", i una altra d'etnogràfica, "Molí de les Tres Eres: testimoni viu del passat".

La situació de la seu principal del Museu dins del Centre Direccional i equidistant respecte a la vila i la platja, els dos barris històrics del municipi, és una evidència clara de la voluntat d'esdevenir pal de paller. L'Ajuntament de Cambrils va crear l'Organisme Autònom Municipal Museu d'Història de Cambrils el 1999, on es van sumar, amb edificis i col·leccions, la Cooperativa Agrícola de Cambrils i el Centre d'Estudis Cambrilencs. Si bé inicialment el fons estava format sobretot per elements arqueològics provinents dels nombrosos jaciments del terme municipal, actualment les col·leccions etnològiques són també rellevants i provenen en gran part dels oficis tradicionals lligats a la pagesia i la pesca.

DEL NEOLÍTIC A LA GUERRA CIVIL

Per difondre aquest patrimoni, es treballa en xarxa en l'àmbit nacional però també el local, tant per poder posar en valor les col·leccions com els edificis històrics que les conserven. Actualment, el Museu d'Història de Cambrils gestiona tretze monuments i jaciments repartits per diferents indrets del municipi. Abasta cronologies que van des d'un dels jaciments neolítics més antics de la Península (el Cavet) fins a un refugi antiaeri de la Guerra Civil (refugi del carrer de les Creus). Entremig destaquen els espais oberts al públic, com són el mateix Molí de les Tres Eres, la Torre de l'Ermita, l'antic celler cooperatiu, la Vil·la Romana de la Llosa o la Torre del Port. Aquest darrer edifici fou aixecat el segle XVII per defensar la costa dels atacs pirates. Situat davant del mar, al centre del port de Cambrils, s'ha convertit en l'epicentre de les accions de difusió del patrimoni i la cultura marítims que duu a terme el museu local, amb rutes i exposicions. Tot això s'aconsegueix gràcies a la implicació de la ciutadania i, en aquest sentit, treballa per establir convenis

marc amb dues de les institucions clau que actuen en aquest àmbit portuari: la Confraria de Pescadors de Cambrils i el Club Nàutic Cambrils.

El Museu no es conforma amb el fet que els espais que gestiona siguin només un producte de turisme cultural. Treballa conjuntament amb entitats i escoles de Cambrils per projectar els monuments i els continguts que se'n desprenen com un recurs didàctic potent. Un bon exemple fou la creació d'un mòdul d'aprenents de mestre d'aixa dins l'Escola Taller de Cambrils IV i de la Casa d'Oficis, que la va continuar fins a l'any 2011. Amb l'ajuda de joves a l'atur es va aconseguir la recuperació de l'embarcació *Marinera* (1932) i la restauració de l'obra viva del quillat *Teresa* (1936), encara a l'aigua. Però la socialització a través de l'escola es vehicula avui a través del programa Descobreix Cambrils, de caràcter transversal i que, des de fa cinc anys, cada curs permet descobrir els monuments emblemàtics locals als escolars del municipi, on són traslladats còmodament amb el trenet turístic.

Finalment, cal destacar la Festa de l'Ormeig, una d'aquestes accions que es porten a terme anualment de manera col·laborativa. A través d'una bona entesa amb l'entitat organitzadora de la festa, s'aconsegueix, pels voltants de Sant Pere, donar a conèixer, a peu de platja, alguns dels elements propis de la identitat marinera que identifiquen Cambrils. La ciutadania recupera així part del seu llegat, fa memòria i posa en valor un patrimoni immaterial viu que forma part del seu patrimoni col·lectiu. ■

LA TORRE DEL PORT

s'ha convertit en l'epicentre de les accions de difusió del patrimoni i la cultura marítims.

EL MUSEU

no es conforma amb el fet que els espais que gestiona siguin només un producte de turisme cultural.





Festa de l'Ormeig

Des de la ciutadania, a través de l'entitat Arjau Vela Llatina de Cambrils, s'organitza anualment la Festa de l'Ormeig. Pesca Tradicional de Cambrils a la platja del Regueral de Cambrils, a finals del mes de juny. Des del Museu d'Història de Cambrils es participa activament en la cessió d'objectes i l'elaboració de continguts. També es coordina l'assistència de vaixells tradicionals que participen en la festa, com va ocórrer enguany amb la presència del paillebot *Santa Eulàlia*, dins la Ruta del Centenari organitzada pel Museu Marítim de Barcelona. Aquest fet va permetre la recreació anomenada *Les barques del vi*, tot recordant quin era el sistema d'embarcament de les botes i bocois en platges com les de Cambrils abans de l'arribada del ferrocarril.

Fitxa tècnica

MUSEU

Adreça: Via Augusta, 1

Telèfon: 977 794 528

Web: www.cambrils.cat/museu

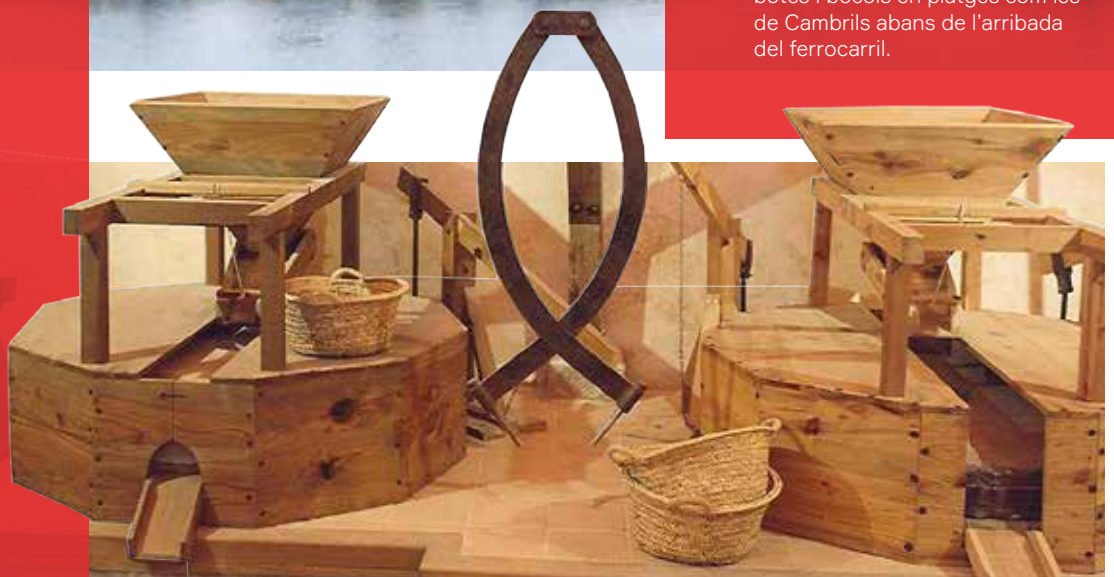
Correu electrònic:
museu@cambrils.org

Horari: de l'1 de setembre al 30 de juny: dissabtes d'11 a 14 h i de 17 a 20 h. Diumenges i festius d'11 a 14 h. De l'1 de juliol al 31 d'agost: de dimarts a dissabte d'11 a 14 h i de 18 a 21 h. Diumenges i festius d'11 a 14 h. Dies de tancament: dilluns, 1 i 6 de gener, 1 de maig, 25 i 26 de desembre

Tarifa: 2 €

Accessibilitat discapacitats: sí

Serveis: visites guiades, biblioteca, itineraris i exposicions temporals



La sal, protagonista de la indústria local

MUSEU DE L'ESCALA – ALFOLÍ DE LA SAL

L'Alfolí de la Sal de l'Escala és un edifici construït a prop de la platja de l'antic port amb un altre de més petit al costat. Malgrat que la llinda del balcó porta la data del 1697, la constància documental més antiga és del 1716. Així consta en els llibres de la comptabilitat de la sal dels quinze alfolins que es van crear a Catalunya després de la Guerra de Successió, a partir dels decrets de Nova Planta.

Al'Alfolí s'emmagatzemava la sal que portaven els grans vaixells de cabotatge des de les salines dels Alfacs, Eivissa i Torrevella, per distribuir-la a més de dos-cents pobles de les comarques de l'Alt Empordà, una part del Baix Empordà, el Pla de l'Estany, la Garrotxa i una part del Gironès, Osona, el Ripollès i la Cerdanya.

Amb la fi del monopoli de la sal, l'any 1869, l'edifici es llogà per a indústries vinculades a la salaó de peix i a la producció de vi. Fou la seu d'associacions com La Pescadora, creada el 1915, o el Pòsit de Pescadors, creat el 1919, fins a la dècada del 1950, aproximadament. A partir de llavors quedà abandonat i s'anà degradant.

Després d'una intensa campanya de recollida de signatures i d'actes en defensa del patrimoni escalenc, es va aconseguir que el 1978 el Ministeri de Cultura declarés els dos edificis Monumentos Histórico-Artísticos de Interés Local. El 1993, amb l'aprovació de la nova Llei del patrimoni cultural català, foren declarats Béns Culturals d'Interés Nacional. L'edifici estava salvat, però seguia en mans privades. Per aquest motiu, l'any 2005 el Centre d'Estudis Escalencs, amb el suport de membres de la Unió de Botiguers i Empresaris Turístics de l'Escala, va impulsar la campanya "L'Alfolí per al poble", reivindicant-ne l'ús social com a espai de preservació de la memòria de l'Escala.

EL MUSEU

Finalment, l'any 2006 l'Ajuntament de l'Escala va comprar l'edifici per destinar-lo a la conservació i difusió del patrimoni cultural i natural de l'Escala. L'any 2017 es va inaugurar com a Museu de l'Escala per acollir

l'Arxiu Històric i d'Imatges, l'exposició permanent "L'Escala i la mar d'Empúries", a més de sales d'exposicions, concerts i actes culturals, i un punt d'informació cultural i turístic. L'Alfolí de la Sal, que al segle XVIII va impulsar el creixement econòmic i social de l'Escala, és ara un espai on el poble de l'Escala preserva la seva memòria, explica la seva identitat al món i fomenta el respecte envers el patrimoni cultural i natural.

Des de l'Alfolí es gestionarà en un futur l'extens patrimoni cultural i arquitectònic de la vila, que a més del mateix edifici compta amb les extensions del Museu de l'Anxova i de la Sal, per tal de conèixer la història de la creació de la vila i la relació amb la indústria que l'ha fet coneguda arreu del món: la salaó d'anxova i sardina.

És també molt important la Casa de Pescadors de Can Cinto Xuà, l'única casa de pescadors del segle XVIII a Catalunya que conserva l'estructura, el mobiliari i els estris de la vida quotidiana, així com el cementiri mariner, exponent de l'arquitectura popular i mediterrània a tocar del mar.

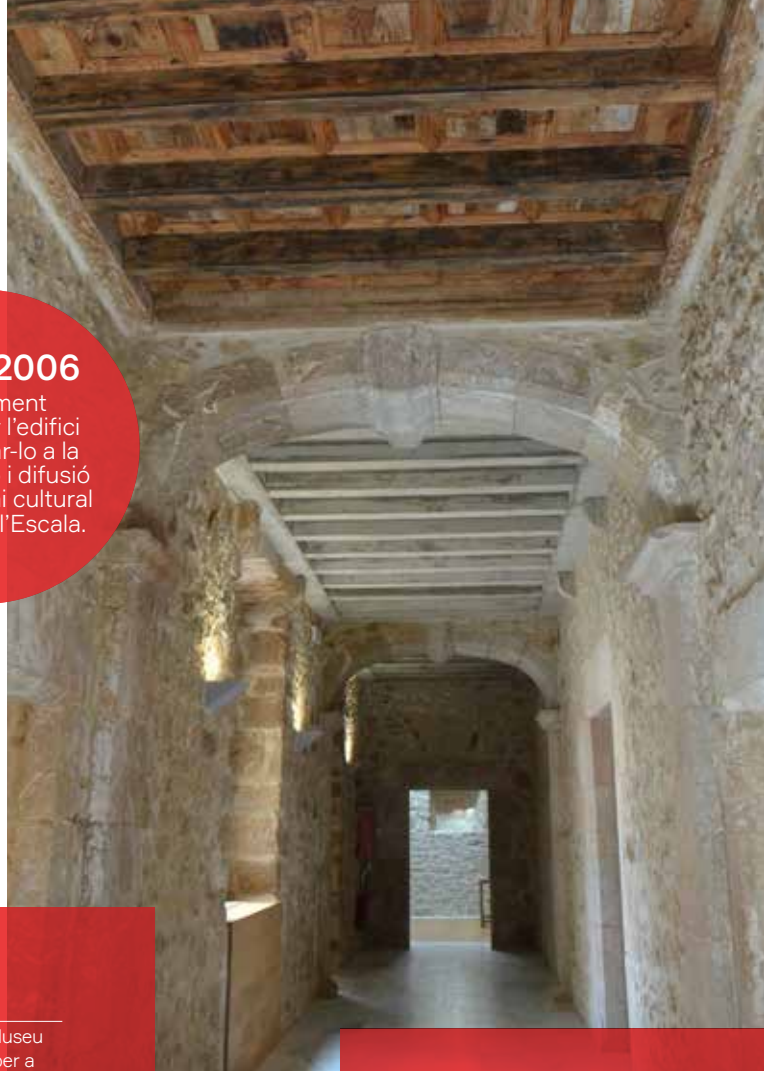
Altres aspectes per destacar són les arquitectures de defensa contra la pirateria i les amenaces que provenien del mar, com les torres de guaita del Pedró i de Montgó, o les rutes pels búnquers de la Guerra Civil. També són particularment interessants les visites que ajuden a conèixer el camí de ronda i la fixació de les dunes al camí d'Empúries, a més de les rutes literàries, com les dedicades a Caterina Albert i Paradís, coneguda com a Víctor Català, o al llibre *El petit príncep*. ◀





L'ANY 2006

l'Ajuntament va comprar l'edifici per destinar-lo a la conservació i difusió del patrimoni cultural i natural de l'Escaló.



Fitxa tècnica

MUSEU

Adreça: C. Alfolí, 6

Telèfon: 872.059.823

Correu electrònic:

museu@lescala.cat

Horari: del 15 de març al 15 d'octubre: de dilluns a diumenge, de 10 a 13 h, i de dilluns a dissabte, de 17 a 20 h. Del 16 d'octubre al 14 de març: de dimarts a diumenge, de 10 a 13 h, i divendres i dissabtes, de 17 a 20 h.

Tarifa: 3 € entrada conjunta amb el Museu de l'Anxova i de la Sal. 1,5 € reducció per a grups, jubilats i estudiants. Gratuït per als menors de 12 anys.

Accessibilitat discapacitats: sí

Serveis: visites guiades per conèixer la història de l'edifici i a l'exposició permanent "L'Escaló i la mar d'Empúries". És també punt de sortida de la Ruta Víctor Català, la Ruta del Barri Vell de l'Escaló i les visites a la Casa de Pescadors de Can Cinto Xuà. Taller de construcció de barquetes de suro.

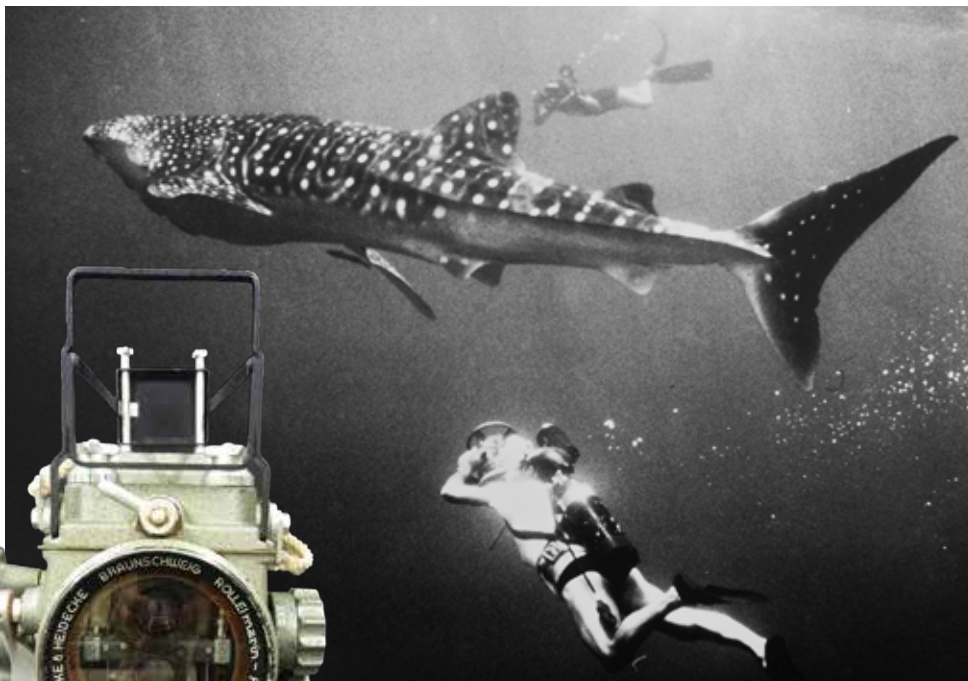
La Festa de la Sal

L'any 1997, amb motiu del tercer centenari de l'Alfolí de la Sal, es va organitzar la Festa de la Sal, recreant l'arribada dels vaixells carregats de sal, la descarregada a l'Alfolí i els antics oficis mariners, i les danses i cançons tradicionals. La festa va servir per reivindicar el paper crucial de l'Alfolí en la història de l'Escaló i el seu ús social. Des de llavors, cada any, el poble de l'Escaló fa un homenatge als seus avantpassats pescadors i saladors en una festa que la Generalitat de Catalunya ha declarat Patrimoni Festiu de Catalunya per la implicació de la societat escalonca en la recuperació del patrimoni.



Rolleimarin

La càmera pionera en fotografia submarina



La fotografia, nascuda a principis del segle XIX, va apropar les meravelles del món al gran públic. Al cap de poques dècades comença-

rien a aparèixer les primeres caixes estanques, dissenyades per poder portar les càmeres fotogràfiques al fons del mar. El 1954 es va comercialitzar la Rolleimarin, una carcassa que allotjava una càmera Rolleiflex de format mitjà, 6 x 6, i que es va convertir en tota una icona

de l'època. Estava produïda per Franke & Heidecke i dissenyada pel pioner de la imatge submarina Hans Hass. En aquesta fotografia podem veure dos submarinistes fotografiant i filmant un tauró balena, possiblement en aigües del Pacífic, l'any 1980.

el LLI-BRE

MUERTE EN EL HIELO

Álber Vázquez

Ed. La esfera de los libros, 2018

A principis del segle XIX el britànic William Smith, a bord del bergantí Williams, es convertia en el primer home que trepitjava l'Antàrtida. O potser no va ser realment el primer? El setembre del 1819 la fragata espanyola *San Telmo*, amb 644 homes a bord, encallava en la que ara es coneix com a illa Livingstone. Un mes després hi arribaria Smith i, segons escriu Álber Vázquez (Rentería, 1969), és molt probable que es trobés amb les restes del vaixell espanyol, la tripulació del qual hauria mort per hipotèrmia. Però les autoritats britàniques van ocultar aquesta informació per tal de poder ser considerats els descobridors del nou continent.



AGENDA DE L'MMB de gener a maig de 2019



EXPOSICIONS

Catalunya mar enllà

A partir de febrer del 2019

Entre els segles XVIII i XX la navegació a vela va deixant pas a la de motor, fet que suposarà una gran revolució

comercial i tecnològica.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB

Les Sorres X

Durant les obres de construcció del Canal Olímpic de Castelldefels es va trobar aquesta embarcació del segle XIV que ara podem veure restaurada.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB

Drassanes i galeres

L'època d'esplendor de les galeres i l'edifici de les Drassanes Reials són l'eix

d'aquesta exposició, en què s'aprofundeix en la relació de Barcelona amb el mar.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB

7 vaixells, 7 històries

A través de set embarcacions emblemàtiques, set personatges ens explicaran set històries que ens portaran a llocs tan diversos com un transatlàntic, un vaixell pirata o una batalla naval.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB

Objectes insòlits

En aquesta exposició, que es renova periòdicament, hi podem veure peces curioses de les col·leccions de l'MMB que rarament es mostren al públic.

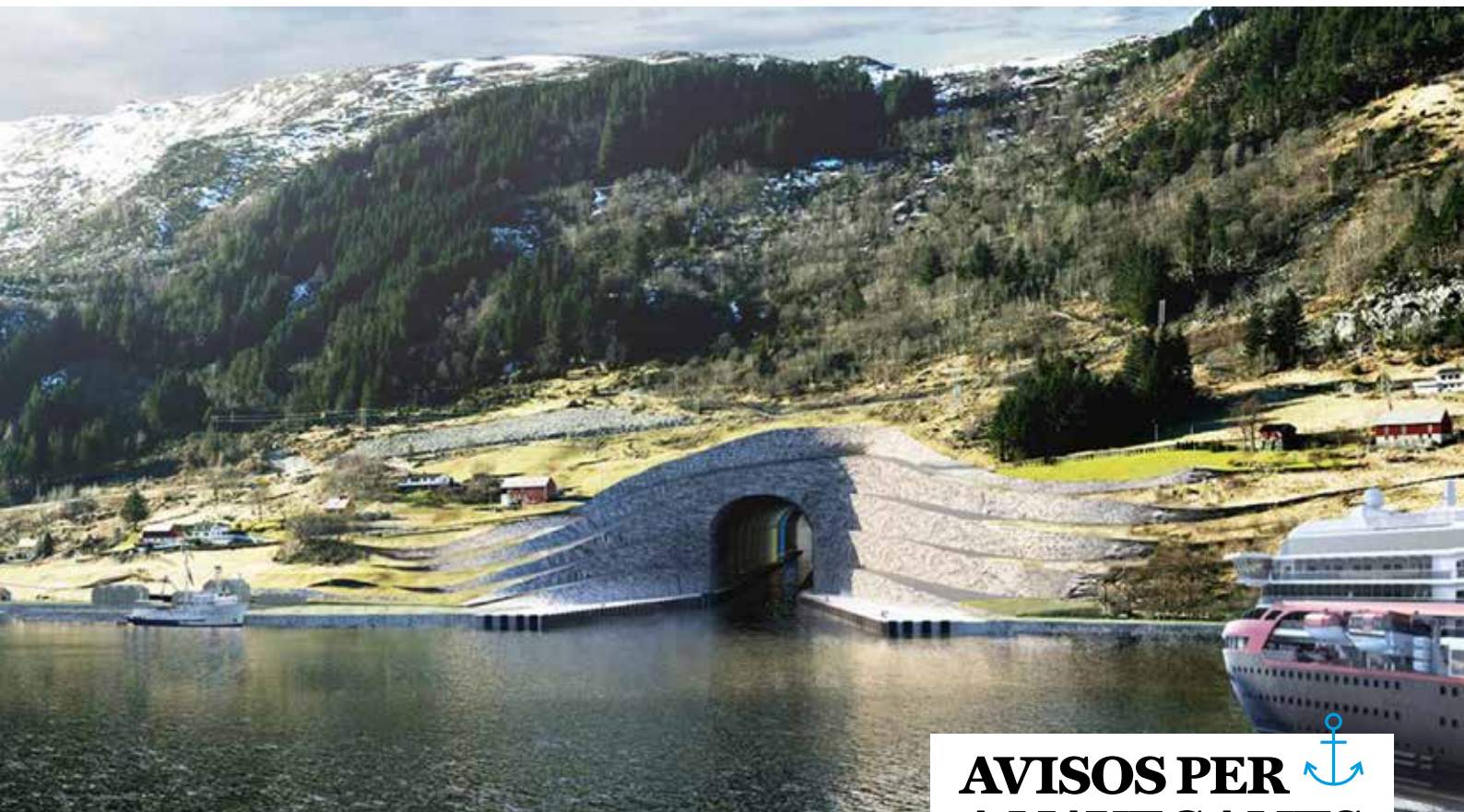
Lloc: *Vestíbul MMB*. Accés gratuït

EXPOSICIONS TEMPORALS

Pailebot Santa Eulàlia.


Un vaixell centenari
Fins al 17 de gener de 2019

Exposició dedicada a una




AVISOS PER A NAVEGANTS


TÚNEL NÀUTIC A NORUEGA

A Noruega s'ha aprovat un impressionant projecte. Es tracta de construir un túnel d'1,7 quilòmetres que unirà dues badies. La peculiaritat és que es tracta d'un túnel per a vaixells. L'objectiu és que els vaixells puguin estalviar-se la navegació al voltant de la península de Stad, on la meteorologia acostuma a ser adversa i perillosa. 

LA DEGANA DELS BIÒLEGS MARINS

Set mil hores sota el mar. Aquest és el temps que Sylvia Alice Earle (Nova Jersey, 1935) ha passat investigant els fons oceànics. Els seus treballs estan orientats a la conservació dels mars, és experta en l'impacte dels vessaments de petroli i autora de nombrosos documents per a *National Geographic*. El 2018 rebia el Premi Princesa d'Astúries de la Concòrdia. 

CREU DE SANT JORDI PER A EDUARD ADMETLLA

La història del submarinisme a Catalunya té un nom: Eduard Admetlla. La llista de les fites és immensa, però direm que va inventar el primer escafandre autònom a Espanya, que va batre el rècord del món l'any 1957 en submergir-se fins a cent metres amb aire comprimit, i que fins passats els noranta practicava el submarinisme. El 23 de juliol passat va rebre la Creu de Sant Jordi. 

de les peces més emblemàtiques de l'MMB, el pailebot *Santa Eulàlia*, en l'any del seu centenari.

Lloc: Vestíbul MMB. Accés gratuït

Port, territori de frontera

Fins al 14 de gener de 2019

Aproximació als barris del port de Barcelona del 1900 al 1992. El port ha estat un centre d'activitats tan diferents com el treball, el lleure i les activitats il·legals.

Lloc: Naus de les Drassanes. MMB

Antoni Benaiges, el mestre que va prometre el mar

Fins al 3 de març de 2019



Un mestre republicà destinat a una escola rural d'un poble de Burgos va prometre als seus alumnes

que els portaria a veure el mar, però l'esclat de la Guerra Civil va frustrar el viatge.

Lloc: Espai Mirador MMB. Accés gratuït

Continents

Fins al 3 de març de 2019

Xavier Masero ofereix una mirada a les àmfores, que durant segles van modular l'intercanvi a la Mediterrània, i les reinterpreta en una obra integrada per 60 recipients de gres refractari pintats amb porcellana.

Lloc: Vestíbul MMB.

ITINERARIS

Drassanes, gremis i mercaders

Segon diumenge de cada mes. A les 11 h. Durada de l'activitat: 2 h. Preu: 6,50 €

Itinerari que ens descobreix l'esplendor marítima medieval de la ciutat: la muralla, l'orde dels mercaders, els carrers gremials, la Llotja, els consolats de Mar i Santa Maria del Mar.

Barcelona des del mar

Cada dissabte de cada mes. A les 10 h. Durada de l'activitat: 3 h. Preu:

12 € adults, 6 € de 7 a 14 anys, 24 € pack familiar (2 adults, 2 menors)

A bord del pailebot *Santa Eulàlia* podrem veure l'evolució de la façana marítima de Barcelona: el Port Vell, la Barceloneta i els antics banys, la transformació dels suburbis del Somorrostro i el Camp de la Bota...

Port de Barcelona: passat, present i futur

Cada dissabte de cada mes. A les 11 h. Durada de l'activitat: 2 h. Preu: 15 €



La xifra

159

Illes de més de deu quil·lòmetres quadrats al Mediterrani

I, entre totes elles, la més gran és Sicília, amb 25.460 km². Pertanyent a Itàlia, aquesta mateixa illa

és la més poblada, amb uns cinc milions d'habitants. La segueixen Sardenya, Xipre, Còrsega, Creta, Eubea i

Mallorca. El país que té més illes d'aquestes característiques és Grècia, amb vuitanta-sis.

la PEL·LÍCULA

CINEMA I TAURONS

De Jaws a Megalodón

L'any 1975 *Jaws* (*Tauró*) arribava als cinemes i, aquell estiu, molts vam veure la platja amb uns altres ulls. Després van arribar les inevitables seqüeles i, anys després, subproductes en què el tauró anava creixent, com *Mega Shark* o *Jurassic Shark*, o pel·lícules hilarants com la saga *Sharknado* (un tornado de taurons!). I com que en aquest tipus de pel·lícules la mida sí que importa, era previsible que aparegués aquest *Megalodón*, una bèstia de divuit metres de longitud (vint-i-tres a la pel·lícula) que es va extingir fa uns quants milions d'anys. És una pel·lícula previsible, amb un argument fluix i que segueix la trama de *Tauró*, però els amants dels efectes especials s'ho passaran d'allò més bé.



Va de rècord

Quanta estona pots aguantar sota l'aigua?

Probablement aguantes una mica menys que el barceloní Aleix Segura, que l'any 2016, al Saló de la Immersió de Cornellà, va batre el rècord amb ni més ni menys que vint-i-quatre minuts i tres segons. Per aconseguir-ho va fer inspiracions prèvies d'oxigen. Segura té actualment tres títols de campió del món en apnea estàtica. Amb aquestes xifres, Segura és un autèntic campió i *recordman* reconegut arreu del món.

adults, 9 € de 7 a 14 anys, 30 € pack familiar

Hi ha cap manera millor de descobrir la història del port de Barcelona que a bord d'un veler tradicional?

Barcelona port pesquer
Tercer divendres de cada mes. A les 15.30 h. Durada de l'activitat: 2 h. Preu: 15 € per persona

Aquest itinerari a peu ens apropa a la zona de pesca del port i al barri de la Barceloneta: el moll de pescadors, els vaixells, la

descàrrega, la subhasta de peix...

ALTRES ACTIVITATS

Cursos de manteniment

L'MMB, en col·laboració amb l'Institut de Nàutica de Barcelona, organitza cursos de manteniment d'embarcacions d'esbarjo: "Motor dièsel" (3a i 4a setmanes de gener), "Energia elèctrica a bord" (2a i 3a setmanes de febrer), "Pintura i vernissos" (9, 16 i 23 de març), "L'eixàrcia i les veles" (4a i 5a setmanes

de febrer) i "Cobertes de fusta" (30 març i 6 i 13 d'abril). Informació i inscripcions: www.mmb.cat

Sessions d'identificació de fotografies navals

19 de febrer i 14 de maig.
Activitat gratuïta



Llegint les fotografies podem extreure'n aspectes

com el nom del vaixell, el lloc geogràfic o la tipologia de l'embarcació, unes dades que ens ajuden a escriure la història marítima. Informació i reserves: dahlts@mmb.cat

Presentació de les conclusions del projecte "Dona'm la mar"

7 de març a les 17 h.
Activitat gratuïta

Projecte destinat a assenyalar els reptes que té la dona que avui dia es fa a la mar, amb l'objectiu final de reorientar la narrativa

del Museu des d'un punt de vista més igualitari. Informació: www.mmb.cat

Lloc: Auditori de l'MMB

Club de lectura

Activitat gratuïta

Idees i impressions sobre un llibre: *Arthur Gordon Pym*, d'Edgar Allan Poe (12 de gener a les 17.30 h), *Latitud*, de Stephen Pumphrey (2 de març a les 17.30 h) i *Hacia los confines del mundo*, de Harry Thompson (4 de maig a les 17.30 h). Informació i reserves: busquetsfr@mmb.cat



CURIOSITATS SALADES

SUBMARINS DE BUTXACA

L'empresa de l'Hospitalet de Llobregat Gutmar, fundada el 1951 i especialitzada en mecànica de precisió, ha estat seleccionada per l'empresa nord-americana Triton per fabricar a Europa els seus submarins de petit format. La fabricació es durà a terme a Sant Cugat del Vallès, a les naus de la desapareguda Delphi. Es tracta de submarins destinats a projectes de recerca científica i investigació que poden baixar fins a mil metres de fondària i que tenen un preu d'entre tres i sis milions d'euros. ↴



TAULA DE SURF DE REM VETUS

El surf de rem és l'esport aquàtic de moda. És relativament senzill d'aprendre i força entretingut. La marca Vetus ha tret el VSUP11, amb la peculiaritat que es tracta d'un model inflable, idoni per portar-lo dins l'embarcació o el cotxe. És lleugerament més ample i està equipat amb una doble aleta, que n'augmenta l'estabilitat. A la proa té una xarxa per portar-hi petits objectes. ↴

NOVETATS PER A PESCADORS

Aquells que vulguin practicar la pesca mar endins tenen dues opcions interessants: la moto aquàtica Sea-Doo Fish Pro i el caiac Winix amb motor elèctric Haswing, ambdós concebuts per a la pesca esportiva. La Fish Pro està equipada amb sonda, plataforma de popa, nevera per a les captures, punts per fixar les canyes i quilla, que li atorga més estabilitat. El caiac, amb una llargada de 3,30 metres, té uns laterals extensibles per augmentar-ne l'estabilitat i una barra abatible per poder pescar dempeus. ↴



Calendari de festes del mar

El web Festes.org, especialitzat en les festes populars de tot Catalunya, ha posat en marxa una campanya de micromecenatge per tal de publicar un llibre dedicat a les festes marítimes populars. L'autor és Manel Carrera, un gran expert en el patrimoni

festiu català. Des d'aquesta pàgina web ja s'han publicat tres volums més, dedicats a les festes amb foc (2012), pirotècnica (2014) i aigua (2016).

El llibre inclourà unes quatre-cents festes (de pescadors, d'indians, amb embarcacions

tradicionals, processons, aplecs...), cada una amb fotos i amb informació sobre el lloc, el moment, el context i els seus trets més singulars. També hi haurà informació del País Valencià, les Illes Balears i la Catalunya del Nord.



AGENDA NAÚTICA de desembre de 2018 a maig de 2019

Christmas Race

Del 17 al 22 de desembre

43a edició de la tradicional regata internacional per a classes olímpiques a Palamós, organitzada pel Club Nàutic Costa Brava i pel Club de Vela Palamós.

Fira Vaixell d'Ocasíó

Del 13 al 21 d'abril

A la zona portuària de la Marina d'Empuriabrava se celebra aquesta important fira de segona mà en què s'exposen motos aquàtiques, pneumàtiques, llanxes motores

o velers. Més informació: www.firavaixell.com



Inicia't

Del 2 al 5 de maig

L'objectiu d'aquesta fira,

que té lloc al port de Badalona, és mostrar els diferents oficis relacionats amb el món del mar, així com les activitats d'oci nàutic.

Fira marítima Costa Daurada

Del 3 al 5 de maig

El Club Nàutic Cambrils organitza aquesta fira on hi ha tot tipus d'activitats relacionades amb el món del mar: regates, xerrades, cursos o demostracions per a públic de totes les edats.

Més informació: www.fira-maritimacostadaurada.cat

Terra de mar

19 i 20 de maig

El port de Palamós acull aquest festival en què es podran visitar embarcacions tradicionals, hi haurà un espai gastronòmic de cuina marinera, classes d'iniciació a la vela lleugera i al caiac, visites guiades a l'Espai del Peix i moltes altres activitats. Més informació: www.terrademar.cat



EN XARXA

WEBS

www.theflipfloi.com

Si entreu en aquest web hi trobareu unes fotos d'uns vaixells amb moltes coloraines. No, no són obra d'un dissenyador modern, sinó que es tracta d'una empresa de Kènia que fa vaixells amb plàstics reciclats. Al web s'explica la filosofia d'aquesta empresa, que pretén conscienciar el món sobre el problema dels plàstics als oceans. 🌊



APPS

El sistema AIS en mòbils i tablets

Un receptor amb Sistema d'Identificació Automàtica és un sistema de seguretat que permet evitar la col·lisió amb altres embarcacions en rebre informació contínua sobre la seva posició. El sistema AIS, obligatori en vaixells de gran tonatge i de passatgers, cada vegada és més freqüent en embarcacions esportives, especialment des que es pot incorporar en mòbils i tablets. Per instal·lar-ho al nostre equip necessitem un transponder amb connexió wifi i descarregar una aplicació com la iAIS de Digital Yacht (<http://digitalyacht.es>). 🌊

L'exposició La historia de la Volvo Ocean Race

La Volvo Ocean Race, anteriorment coneguda com a Whitbread Round the World Race, és una regata al voltant del món amb escales que se celebra cada tres anys. Al port d'Alacant, on s'ha fet la sortida de la regata en quatre ocasions, hi ha un museu dedicat a la història d'aquesta regata i actualment ofereix una exposició temporal sobre la participació espanyola. Va ser inaugurada pel barceloní Joan Vila, un dels millors navegants del món, que hi ha participat cinc vegades i en va guanyar l'edició del 2001-2002 amb el vaixell *Illbruck*. L'exposició recull la història de tots els vaixells i regatistes espanyols, des del *Licor 43* fins al *Mapfre*, que va acabar segon en l'última edició.

PER A MÉS INFORMACIÓ:

museovolvoceanrace.esatur.com



L'MMB amb la recuperació de la memòria històrica

Durant la 57a edició del Saló Nàutic Internacional de Barcelona, el Museu Marítim de Barcelona va presentar el Projecte de recerca sobre la nàutica esportiva a Catalunya. Enric Garcia Domingo, cap de l'Àrea de Col·leccions i del Coneixement, va explicar als assistents el compromís del Museu Marítim en la recuperació de la memòria històrica sobre la pràctica de la vela, la motonàutica, les activitats subaquàtiques, el rem, el surf i, en general, tot el món de la nàutica d'esbarjo i de competició al país.

Des de fa un temps, el Museu Marítim és conseqüent amb la fragilitat d'aquest patrimoni dispers, però molt ric, el qual cal preservar per estudiar-lo i fer-lo accessible a investigadors i interessats. Les adquisicions d'embarcacions històriques, com l'*snipe San Fernando*, donacions com el fons de l'ADIPAV, la revista *Vela*, les més de setanta mil fotografies de la revista *Surf a vela* o de col·leccionistes particulars en general, posen de manifest que la recuperació de la nostra història nàutica és un tema que interessa i preocupa al Museu, a la indústria i, en definitiva, als protagonistes que l'han fet possible.



LA RECEPTE DEL NORAI

Cananes farcides



INGREDIENTS

- 800 g de cananes netes
- 300 g de carn picada mixta (300 g de vedella i 100 g de porc)
- 1 gra d'all
- 2 cebes
- 1 tomàquet madur
- oli d'oliva verge extra
- sal
- pebre negre
- fumet de peix vermell

PREPARACIÓ

- 1 Netegeu les cananes; piqueu-ne les potes i reserveu-les per afegir-les al farciment.
- 2 En una cassola, feu un sofregit amb la ceba picada i el tomàquet.
- 3 Afegiu-hi les potes de canana i la carn picada i barregeu-ho bé
- 4 Salpebreu-ho i, quan s'hagi refredat una mica, farciu les cananes amb la barreja i tanqueu-les amb un bastonet de broqueta, perquè no s'obrin.
- 5 Poseu una mica de ceba, tomàquet i el gra d'all en una cassola i sofregiu-ho. Mulleu-ho amb el brou i, quan arrenqui el bull, tritureu-ho i passeu-ho per un colador xinès. Coeu les cananes uns minuts en aquesta salsa a la cassola.
- 6 Filetegeu les cananes, emplateu-les i salseu-les.

La canana

La canana és una espècie emparentada amb el calamar, amb el qual resulta fàcil confondre-la, ja que s'assemblen molt. Per diferenciar-los cal fixar-se en l'aleta, que en el cas de la canana és molt més curta i ampla, i en el color, que en el calamar és més clar.

Hi ha dues espècies de canana: la rossa (*Illex coindeti*), d'un color més aviat ocre, i la negra (*Todarodes sagittatus*), més grossa i d'un color violaci.

S'alimenta de crustacis i peixos i es troba fins als 400 metres de profunditat, tot i que a la nit puja fins a aigües més superficials. Es capturen amb arts d'arrossegament.

És considerada, potser injustament, la germana pobre del calamar, ja que la seva carn no és tan fina i necessita més temps de cocció, però les cananes farcides o l'arròs caldós i els guisats que en duen són molt gustosos.

Potser et penses que no l'has tastada mai i probablement t'equivoques: alguns bars ofereixen calamars a la romana que, en realitat, són cananes, ja que s'acostumen a trobar més bé de preu.

Info ★ Norai Raval.
Av. de les Drassanes, 1.
Barcelona. Tel. 666 919 998.
bcnnorai@gmail.com.



SUBSCRIU-T'HI!

Embarca't amb nosaltres a *Argo* i descobreix la cultura i el patrimoni marítims del nostre país.

Subscriu-t'hi ara i rep la revista a casa.

Informa-te'n:

www.mmb.cat

Tel. 933 429 920

comunicació@mmb.cat

<http://mmb.cat/explorar/>

[publicacions/revista-argo-nova-etapa/](http://mmb.cat/publicacions/revista-argo-nova-etapa/)

12€

SUBSCRIPCIÓ ANUAL

(dos números)



Segueix el Museu Marítim de Barcelona a les nostres xarxes socials:

 www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona

 www.twitter.com/museumaritim

 www.instagram.com/museumaritim

 www.youtube.com/user/MuseuMaritim

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

ARGO

Castellano

Argos

Carles Jorba Marcè
Págs. 6-7

Far Barceloneta, un barco vivo

En este número de la revista nos fijamos en la embarcación *Far Barceloneta*. Se trata de un barco de la flota del Museu Marítim de Barcelona que participa en un convenio con el Consorcio de Educación. Gracias a esta iniciativa, alumnos de distintos institutos de la capital barcelonesa pueden disfrutar de un programa orientado al establecimiento de vínculos de conocimiento entre la escuela y el arte del mar.



Ojo de buey

Joaquim Elcacho Clemente
Págs. 8-15

Los plásticos ahogan el mar

En la actualidad, muchas de las imágenes marinas que más salen en la televisión muestran islas de plásticos, latas en las fosas marinas más profundas y animales atrapados por los desechos. En este reportaje, el periodista Joaquim Elcacho aporta datos precisos y preocupantes y nos recuerda que el Mediterráneo no se salva de esta catástrofe anunciada. El reportaje incluye una entrevista

a Joandomènec Ros, catedrático de Ecología y presidente del Institut d'Estudis Catalans.



Garbí

Enric Garcia Domingo
Págs. 16-19

Optimist, una caja con éxito

Reportaje sobre el Optimist, una embarcación sencilla y muy popular que permite a los más pequeños desarrollar sus habilidades en el mar y que nació para ser cuna de futuros navegantes. Enric Garcia nos relata la curiosa historia de esta embarcación y sus características, así como su llegada a España. ↘



As de guía

Dossier: La náutica deportiva y de ocio en Cataluña

Págs. 20-35

La vela, el deporte de mar en Cataluña

Jordi Ibàñez



La vela es el deporte náutico por excelencia en Cataluña. Sus inicios se remontan a finales del siglo XIX, cuando, con la creación de distintos clubes náuticos, se popularizaron las regatas. En la actualidad, cuenta con más de 40.000 navegantes en las diferentes modalidades existentes y hay 33.000 personas federadas.

Entrevista a Xavier Torres, presidente de la Federación Catalana de Vela

Laura Bayo

La vela oceánica en Cataluña. Una historia de navegantes intrépidos, pionera y más viva que nunca

*Santi Serrat
Carlos Clastre*



Cataluña ha sido cuna de grandes navegantes y de eventos deportivos pioneros. Desde la vuelta al mundo en solitario de Julio Villar hasta la organización de la Barcelona World Race, la vela oceánica catalana ha sido y es un referente en el sur de Europa. Santi Serrat y Carlos Clastre nos presentan una crónica de los hitos y nombres más importantes de esta historia.

La industria náutica en Cataluña. Un sector que demuestra una gran madurez y vitalidad

*Silvia Dahl Termens
Enric García Domínguez*

Cuando hablamos de industria náutica nos referimos a todo el tejido productivo, comercial y de servicios dirigidos al mundo de la náutica deportiva y de ocio. Por esto, tal y como se relata en este reportaje, podemos afirmar que se trata de un sector con tradición, potente y de calidad, que hoy en día con-

tribuye de forma considerable a la economía catalana.



Rumbo al pasado

*Jordi Tomàs
Págs. 36-41*

Ciento cincuenta años del canal de Suez. Historia de un sueño milenario

La idea de hacer un canal que comunicara el mar Mediterráneo con el mar Rojo tiene, como mínimo, cuatro mil años de antigüedad. Pero fue el 17 de noviembre de 1869, hace ciento cincuenta años, cuando se inauguró el canal de Suez y se hizo realidad la idea que habían soñado faraones, califas, emperadores, comerciantes e ingenieros de tres continentes. ↘



Los tesoros del Museu

*M. Teresa Sala Pietx
Págs. 42-45*

Vistas de la Barcelona del siglo XVII desde el mar

En el año 2016, el Museu compró una pintura de las vistas de Barcelona del siglo XVII desde el mar, anterior a las grandes transformaciones que sufrió tras la guerra de Sucesión y con la construcción de la Ciudadela (1716-1725). Esta obra, que presentamos junto con las fases de su restauración, ayuda a explicar una parte de la evolución de la ciudad.

Entrevista

*Jordi Garriga
Págs. 46-51*

Vicente García-Delgado, la memoria de la vela latina en Cataluña

Si hay alguien que sabe de vela latina en Cataluña, ese es

Vicente García-Delgado. A lo largo de su vida ha realizado un impresionante trabajo de orfebrería patrimonial y cultural marítima y fluvial, y se ha convertido en uno de los principales investigadores de la vela latina en nuestro territorio. En esta entrevista repasamos su experiencia y el significado de su actividad.



Mares lejanos

Arantza Díez
Págs. 52-55

El Museo Marítimo Nacional de Ámsterdam. 500 años de historia en el mar

En esta ocasión, visitamos el Museo Marítimo Nacional de Ámsterdam, galardonado en varias ocasiones por su organización museística. Acoge una



de las mayores colecciones marítimas del mundo y muestra cómo el mar ha forjado la cultura neerlandesa.



Lobos de mar

Víctor Farradellas
Págs. 56-59

Josep Pineda, retratista de barcos

En este reportaje conoceremos a Josep Pineda, considerado como el mejor retratista español de barcos del siglo XIX. Pineda fue un gran pintor y su conocimiento técnico de los barcos era muy valorado. Sus obras están expuestas en museos marítimos de todo el mundo y se calcula que de su taller de la Barceloneta salieron unos tres mil cuadros. ↘

Levando anclas

Isaac Albesa
Págs. 60-63

El litoral de nuestros abuelos. De l'Hospitalet de l'Infant a Calafat



Os proponemos un recorrido que une el Campo de Tarragona con las Tierras del Ebro, y que nos conduce a una parte del litoral que se mantiene prácticamente igual desde hace décadas. Caminaremos por pequeños senderos junto a la playa, calas, playas nudistas, cuevas escondidas, restos de la guerra civil y miradores excepcionales. Una excursión atractiva que permite reseguir un espacio de alto valor paisajístico e histórico.

La red de museos

Págs. 64-67

Museo de Historia de Cambrils

Redacción Museo

El Museo de Historia de Cambrils está a punto de cumplir



veinte años. Su sede, que siempre ha sido el Molino de las Tres Eras, acoge dos exposiciones permanentes visitables: una de carácter arqueológico «Cambrils: los orígenes» y otra de índole etnográfica «Molino de las Tres Eras: testimonio vivo del pasado».



Museo de la Escala – Alfolí de la Sal

Redacción Museo

El Alfolí de la Sal de la Escala es un imponente edificio construido entre los siglos XVII y XVIII. Ha sido recuperado por el Ayuntamiento y en la actualidad acoge el Archivo Histórico y de Imágenes y la exposición permanente «La Escala y el mar de Empúries», además de

contar con diversas salas de exposiciones, conciertos y actos culturales. ↗

Rosa de los vientos

Redacción Argo
Págs. 68-72

Sección con curiosidades, noticias, *gadgets* y recursos de interés. Recomendaciones de libros, películas, actividades y lugares atractivos para navegantes y amantes del mar. Agenda marítima.



Del mar a la mesa

Redacción Argo
Pág. 73

Cananas rellenas

Receta para elaborar este plato basado en una especie emparentada con el calamar, de la mano del Norai, el restaurante del Museu Marítim de Barcelona.

English

Argos

Carles Jorba Marcè
Pages 6-7

Far Barceloneta, a living ship

In this edition of the magazine we will take a look at the ship *Far Barceloneta*. It belongs to the fleet of vessels belonging to the Maritime Museum of Barcelona and is part of an agreement with the Education Consortium. This means that pupils from different schools in the city can benefit from a programme to create educational links between schools and maritime activity.



Porthole

Joaquim Elcacho Clemente
Pages 8-15

Plastic is smothering the sea

We have seen many images of the sea in recent years that show islands of plastic, litter in the deepest ocean trenches and animals trapped in the waste. In this report, the journalist Joaquim Elcacho provides precise and very troubling data, and reminds us of the risk to the Mediterranean from this ongoing catastrophe. The report includes an interview with Joandomènec Ros, chair of Ecology and president of the Institute of Catalan Studies. ↗

Garbí

Enric Garcia Domingo
Pages 16-19

Optimist, a box of success

A report on the Optimist, a simple and very popular type of boat that lets children put their seafaring skills to the test and which will many future sailors will learn with. Enric Garcia tells the curious story of this boat, its features and how it reached Spain.



Bowline

Dossier: Sport and leisure sailing in Catalonia

Pages 20-35

Sailing, Catalonia's sea sport

Jordi Ibàñez

Sailing is the classic sea sport in Catalonia. Its origins date back to the end of the 19th



century when regattas became popular, leading to the founding of a number of sailing clubs. Today, there are over 40,000 sailors in all the different categories, and 33,000 federated members.



Interview with Xavier Torres, president of the Catalan Sailing Federation

Laura Bayo

Ocean sailing in Catalonia. A tale of intrepid sailors.

Pioneering and more active than ever

Santi Serrat
Carlos Clastre

Catalonia has long been the home of great navigators and pioneering sporting events. From Julio Villar's solitary voyage around the world to the organization of the Barcelona World Race, Catalonia's ocean

sailing is a reference in Southern Europe. Santi Serrat and Carlos Claste offer us a history of this tradition that includes all the most important names and events.



The sailing industry in Catalonia. A very mature and active sector

*Silvia Dahl Termens
Enric Garcia Domingo*

When we talk about the sailing industry, we are referring to the whole area of production, trade and services for sport and leisure sailing. This is why, as this report shows, we can state with confidence that the sector has a strong tradition of quality that is making an important contribution to the Catalan economy today. ↘



Setting sail for the past

*Jordi Tomàs
Pages 36-41*

One hundred and fifty years of the Suez Canal. History of an age-old dream



The idea of building a canal to join the Mediterranean to the Red sea is at least four thousand years old. The Suez Canal was opened one hundred and fifty years ago, on the 17th November 1869, fulfilling the dream of pharaohs, caliphs, emperors, merchants and engineers from three continents.

The treasures of the Museum

*M. Teresa Sala Pietx
Pages 42-45*

The maritime façade of 17th century Barcelona

In 2016, the museum acquired a painting showing the maritime façade of Barcelona in the 17th century, before the enormous transformations caused by the War of Succession and the building of the Ciudadella (1716-1725). This painting, which we display following a careful process of restoration, helps to explain part of the history of the city.



Interview

*Jordi Garriga
Pages 46-51*

Vicente García-Delgado, the memory of the lateen rig in Catalonia



If there is one person who is an expert on the lateen rig in Catalonia, this is Vicente García-Delgado. His whole life has been dedicated to an impressive and intricate study of our maritime and fluvial cultural heritage, becoming one of the

main researchers into the use of the lateen rig in our country. In this interview we look at his experience and the meaning of his work.

Distant seas

Arantza Díez
Pages 52-55

The National Maritime Museum of Amsterdam. 500 years of seafaring history



This time we are visiting the National Maritime Museum of Amsterdam, which has won several awards for the organization of its collections. It is home to one of the largest maritime collections in the world and shows how Dutch culture has been shaped by the sea.

Old salt

Victor Farradellas
Pages 56-59

Josep Pineda, a portrait painter of boats. The art of painting boats

Considered the finest painter of boat portraits in Spain in the



19th century, Josep Pineda was an artist whose works are found in maritime museums around the world. His technical knowledge of vessels was highly valued, and it is estimated that his workshop in Barceloneta produced around three thousand paintings. This report will look into his curious story. ↗

Anchors aweigh

Isaac Albesa
Pages 60-63

The coast our grandparents knew. From Hospitalet de l'Infant to Calafat

We will take you on a route in the area where the Tarragona and Ebro regions meet, along a stretch of coastline that has remained practically untouched for decades. We will walk along small footpaths alongside beaches, bays, nude beaches, hidden cliffs, traces of the Civil War and remarkable panoramic views. An attractive excursion to discover an area of great historical value and natural beauty.

The Museum network

Pages 64-67

The Cambrils History Museum
Museum text



The Cambrils History Museum is about to celebrate its twentieth anniversary. It has been installed in the *Molí de les Tres Eres* since its foundation, and has two permanent displays open to visitors, one of which, "Cambrils: its origins" is archaeological, while the other "Molí de les Tres Eres: living witness of the past" is ethnographic.



Museum of L'Escala – Alfolí de la Sal

Museum text

Alfolí de la Sal in L'Escala is an impressive building dating from

the 17th and 18th centuries. It has been restored by the Council and is today the site of the Historical and Picture Archives, with a permanent exhibition “La Escala and the sea of Empuries”, as well as exhibition spaces, concerts and cultural events.

Rose of the winds

Argo writers
Pages 68-72

Section with oddities, news items, gadgets and resources of interest. Recommendations for books, films, places and activities of interest for those interested in sailing and the sea. Maritime agenda. ↘

From net to plate

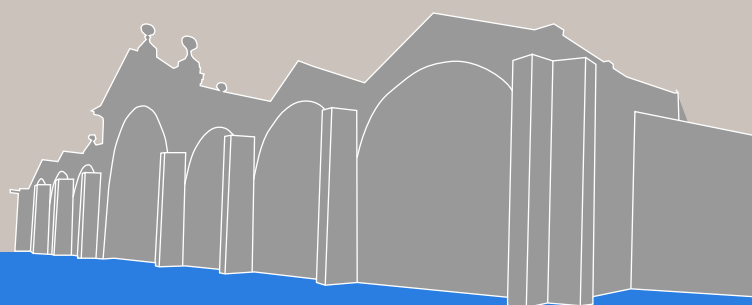
Argo writers
Page 73

Stuffed Cananas

A recipe to prepare this dish based on a close relative of the squid, presented by Norai, the restaurant of the Maritime Museum of Barcelona.



FUNDACIÓ DE SUPPORT AL MUŞEU MARITIM I DRASSANES REIALS DE BARCELONA



Institucions i empreses que ens ajuden a difondre i preservar el nostre patrimoni marítim

Consorti de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona
Diputació de Barcelona
Ajuntament de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona
Generalitat de Catalunya - Departament de Territori i Sostenibilitat
Puertos del Estado
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona
Turisme de Barcelona
Akzo Nobel Industrial Paints
Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona
Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España
Asta Logistik Grupo, S.L.
Autoterminal, S.A.
3Club del Transitario Marítimo
Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona
Ems-SevenSeas
El Vigia
Fundación de Estudios Portuarios
Grimaldi Group
Grup Terminal de Contenedors Barcelona
Grupo Editorial Men-Car
Holding M. Condeminas, S.L.
Marina Barcelona 92, S.A.
Marina Port Vell, S.A.U.
Marítima del Mediterráneo, S.A.
Nadal Forwarding, S.L.
Romeu y cía, S.A.
Terminal Catalunya, S.A./Best
Trasmediterránea
Varador 2000
Yanmar Equipment Ibérica

CENTENARI PAILEBOT SANTA EULALIA

El vaixell emblema de la flota del **Museu Marítim de Barcelona** celebra els seus cent anys navegant per la costa catalana i més enllà, per tota la Mediterrània.



